

# JAHRBUCH



FÜR

6975 - B  
6975

# LANDESKUNDE VON NIEDERÖSTERREICH.

---

REDIGIERT

VON

DR. MAX VANCSA.

NEUE FOLGE,  
ACHTER JAHRGANG  
1909.



WIEN 1910.

VERLAG UND EIGENTUM DES VEREINES FÜR LANDESKUNDE VON NIEDERÖSTERREICH.

DRUCK VON FRIEDRICH JASPER IN WIEN.

2012

## INHALT.

---

	Seite
Zur älteren Geschichte der Pfarre Krems. Von Dr. Josef Kallbruner . . .	1
Die Handwerkerordnung Ferdinands I. für die fünf niederösterreichischen Lande (1527). Von Dr. Viktor Thiel . . . . .	27
Die Berichte des Reichshofrates Dr. Georg Eder an die Herzoge Albrecht und Wilhelm von Bayern über die Religionskrise in Niederösterreich (1579—1587). Herausgegeben von Dr. Viktor Bibl . . . . .	67
Eine Denkschrift Melchior Khlesls über die Gegenreformation in Niederöster- reich (zirka 1590). Von Dr. Viktor Bibl . . . . .	155
Geschichte der Straßen in das Wiener Becken. Von Dr. Hans Reutter . .	173
Bibliographische Beiträge zur Landeskunde von Niederösterreich im Jahre 1908. Von Dr. Karl Goll . . . . .	275
Register. Bearbeitet von Dr. Josef Buchner . . . . .	340

---

**GESCHICHTE DER STRASZEN**  
IN DAS  
**WIENER BECKEN.**

VON  
**DR. HANS REUTTER.**

## A. Die verkehrsgeographische Lage des Wiener Beckens.

Um die Bedeutung des Wiener Beckens für den Straßenverlauf Mitteleuropas zu ermessen, muß man die Hauptzüge der Geographie Europas betrachten. Ein breiter Streifen hoher Gebirge geht durch unseren Erdteil von Westen nach Osten und scheidet den sonnigen, warmen, aber trockenen Süden von einem kühleren und feuchteren nördlichen Waldgebiet. Jede Öffnung dieser Gebirgsmauer stellt eine Verbindungsstelle zwischen beiden so verschieden gearteten Teilen Europas dar und nach dem Prinzipie des Verkehrs, die am wenigsten Schwierigkeiten bietende Straße einzuschlagen, bedingt jede tiefere Lücke des Gebirgswalles den Verlauf einer großen Verbindungsstraße zwischen Nord und Süd.

Auf der ganzen Alpen-Karpathen-Balkanlinie können nur Pässe von größerer oder geringerer Höhe Gelegenheit geben, das Gebirge zu überschreiten mit Ausnahme einer einzigen Stelle: am Wiener Becken. Hier brechen die Alpen steil gegen Osten ab und lassen zwischen sich und dem Karpathenkamm eine breite, ebene, von keiner Bodenschwelle schwerer gangbar gemachte Lücke im Gebirgswall, ein Tor, durch welches man, ohne den großen europäischen Faltenzug überschreiten zu müssen, trotzdem in den Süden gelangt. Gleichzeitig fließt ein großer Strom, eine natürliche Straße, durch dieses Tor, durch welches daher der Verkehr Europas seit altersher seinen Weg nahm. Andererseits tritt an die Biegung der Alpen-Karpathen hier das böhmische Massiv heran, ohne aber die Gebirge zu berühren. Zwischen beiden Gebirgssystemen liegen breite Zwischenräume, Flußebenen, zu Verkehrsstraßen ausgezeichnet geeignet. Beide breite Täler führen gerade zu der Gebirgslücke des Wiener Beckens, es sind Donau- und Marchtal. Andererseits lassen Alpen, Karpathen und Karst gegen Osten zwischen sich eine sehr große Ebene, die ungarische, frei, wo die Straßen nach allen Richtungen divergieren können, beim Zuge nach Westen sich jedoch im Wiener Becken

konzentrieren müssen. Hier ist also ein von Natur gegebener Konzentrationspunkt natürlicher Straßen.

Verfolgen wir diese vom Wiener Becken aus. Gegen Westen ist uns der Weg vorgeschrieben durch das breite Donautal zwischen Alpen und Böhmerwald. Die Donau reicht weit nach Westen nach Bayern und Schwaben. Gleichzeitig treten die Gebirge auseinander. Der eine Weg im Donautale teilt sich in einen am Alpennordabhang entlang laufenden über Salzburg, Rosenheim zum Bodensee im Rheingebiet, das wir ohne Höhenüberschreitung erreichen, dann durch die Schweizer Hochebene zum Genfer See und ins fruchtbare Rhonetal. Folgen wir vom Bodensee dem Rheine selbst, so gelangen wir durch die burgundische Pforte, von der aus alle Wege nach allen Teilen Frankreichs auseinanderstrahlen. Die zweite Straße folgt der Donau, soweit sie schiffbar ist, bis Regensburg. Hier laufen wieder die Straßen nach allen Richtungen. Einerseits die Nab entlang nach Norden über den Frankenwald ins Saalegebiet oder an den obersten Main über leichte Bodenschwellen zur Werra und Weser und so zur Nordsee. Andererseits über den fränkischen Jura ins fruchtbare Becken am Main und diesem folgend in die gesegnete Rheinebene. Eine dritte Straße geht quer über die bayrische Hochebene gegen Donauwörth und Ulm und gelangt einerseits über die Einsenkung des Ries zur Jagst und Kocher, andererseits über die schwäbische Alb ins Neckartal und wieder zum Rhein. Diesem folgend gelangt man in die Kölner Bucht, wo die Straßen nach den gewerbefleißigen Gegenden Flanderns, Brabants und Hollands divergieren.

2. Andererseits bieten die breiten Täler der Donaunebenflüsse Inn, Salzach und Enns Gelegenheit, tief in die Alpen einzudringen. Zahllose kleine Nebenstraßen gehen da in die Donaustraße von Süden.

Nach Osten tritt der Donaustrom, nun frei von einzwängenden Gebirgen, in die weite ungarische Ebene, wo die Straßen nach allen Richtungen auseinanderlaufen. Teils dem Waagtale folgend in das an Bergschätzen reiche Nordungarn, teils dem Donaulauf, zur Theiß und gegen Siebenbürgen, wohin die breiten Täler der Szamos, Körös und Maros mühelos emporführen, oder ins Banat und die Walachei, wohin der Strom selbst uns weist. Oder durch die kleine ungarische Ebene zum Plattensee, teils nach Kroatien und an die Save, deren südliche Nebenflüsse ein tiefes Ein-

dringen in Bosnien ermöglichen, teils nach Slawonien und Serbien, wo das breite Morawatal über den Sattel von Vranja zum Wardar und Ägäischen Meere und über den Sattel von Nisch-Pirot zum Isker (Bulgarien) und zur Mariza und der alten Hauptstadt des Ostens, Byzanz (Konstantinopel), führt. Wir sehen, wie alle Straßen von Westen durch das Aneinandertreten von Alpen und Böhmerwald, alle Straßen von Osten durch das Aneinandertreten der Karpathen und des Leithagebirges bei Preßburg wie durch einen Trichter gezwungen werden, sich in einem Strange ins Wiener Becken zu ergießen. So mußte sich durchs Wiener Becken eine große Ost-Weststraße entwickeln als Vermittlerin der Kulturen des Abend- und Morgenlandes.

Mit dieser natürlichen Straße kreuzte sich im Wiener Becken eine andere wichtige Linie. Die Ebenen am Ostabbruch der Alpen, Steinfeld, Grazer Bucht, Laibacher Becken, verbunden durch die ungarische Ebene, geben so Gelegenheit, ohne große Schwierigkeiten vom Wiener Becken und der Ödenburger Pforte an den einzelnen Alpenausläufern vorbei zum Nordende des Adriatischen Meeres zu kommen, das am weitesten von allen Teilen des Mittelmeeres nach Norden vorspringt. Der Karst ist dabei auf den Linien Laibach-Görz (Idria-Wippach) und Laibach-Triest nicht schwer zu überschreiten. Ebenso ermöglicht der verhältnismäßig tief einschneidende Semmeringpaß und der Wechselpaß ins Grazer Feld und an die Adriastraße auf kürzerem Wege als durch die Ödenburger Pforte zu gelangen. Das Murtal aufwärts kommt man über den Sattel von Neumarkt leicht ins Kärntner Becken und von hier über den Saifnitzer Sattel nach Venetien, oder dem Drautale folgend nach Tirol.

Diese große Nord-Südstraße setzt sich gegen Norden fort in dem breiten Zwischenraume zwischen Karpathen und Sudeten ins Olmützer Becken längs der March, wo wieder ein Sammelpunkt vieler Straßen aus Böhmen, Schlesien und Polen ist. Die March nämlich aufwärts ins obere Elbegebiet und weiter gegen Sachsen, die Lausitz und Brandenburg zur Nordsee oder über den Glatzer Kessel in das Odertiefland, endlich durch die niederen Übergänge des Gesenkes an den mittleren Oderlauf. Zur Oder gelangt man auch über den tiefen Weißkirchener Sattel und in der schlesischen Ebene, namentlich von Breslau aus strahlen dann die Wege auseinander nach der Ostsee, Mecklenburg und Lübeck, Pommern,

Preußen, alles altes Hansagebiet, nach Polen, Rußland und zu den äußersten Nordgebieten Europas. Ein anderer Weg führt von der Weißkirchner Senke ins Weichselgebiet gegen Krakau, Warschau nach Litauen und Moskau und abzweigend am Nordrande der Karpathen nach der Moldau, nach Südrußland zum Schwarzen Meer.

Diese große Nord-Südlinie kreuzt sich also im Wiener Becken mit der Ost-Westlinie und so mußte hier ein großes Verkehrszentrum entstehen. Dazu kommen noch geringere Verkehrslinien gegen Nordwest ins Moldau-Elbegebiet, langsam ansteigend zum Waldviertel und über die Gmünder Pforte zur oberen Moldau, oder ebenso über die Übergänge bei Zlabings oder Iglau zur Sazawa und ins Zentrum Böhmens und von dort über das Erzgebirge in die Leipziger Bucht und zur Nordsee.

Vereinigen wir alle diese Elemente, so ergibt sich, daß die Natur das Wiener Becken förmlich vorherbestimmt hat, ein Verkehrszentrum ersten Ranges zu sein, die Straßen, die dahin führen, sind vorgeschrieben und lassen kein seitliches Ausweichen zu. Von der ältesten Vorzeit an konzentrierte sich hier der Verkehr und vermöge seiner günstigen Lage im Herzen Mitteleuropas strömten hier die Waren des Abendlandes und Morgenlandes, des eisigen Nordens von der Ostsee her und des sonnigen Südens von der Adria zusammen. Hier mußte, wenn nicht die geschichtliche Lage der umgebenden Länder es verhinderte, eine große Handelsstadt sich erheben, hier auch stets das Zentrum eines Staates liegen, der sich an den ins Wiener Becken laufenden Straßen entlang nach allen Richtungen ausdehnte. Eine Geschichte der Straßen des Wiener Beckens ist nicht allein die Geschichte des Zentrums derselben, Wiens und seiner Vorläufer, sondern der gesamten österreichischen Länder.

### I. Vorrömische Zeit.

Der Verkehr auf der Donaustraße reicht in die graue Vorzeit zurück. Bei den Regulierungsarbeiten am Greiner Strudel fand man Steinbeile, Bronzewaffen und römische Münzen nebeneinander im Flußbett.<sup>1)</sup> Es ist wohl anzunehmen, daß diese Gegenstände Weihegeschenke waren, welche diese ältesten Donaufahrer den Stromgöttern für eine glückliche Fahrt über jene im Altertum und

<sup>1)</sup> Roidtner, Die Fundplätze am Donastrudel und -Wirbel. XXX. Bericht über das Museum Francisco-Carolinum.

Mittelalter so gefährliche Stelle darbrachten. Demnach hätten also schon die steinzeitlichen Bewohner des Donautales und die Menschen der Hallstatt-Periode auf ihren schwanken Kähnen den gewaltigen Strom befahren und wir begreifen, wenn sie sich bei so kühnem Unternehmen die Geneigtheit der Götter sichern wollten. Viele Gegenstände mögen freilich auch von Schiffbrüchigen stammen. Wie weit sich diese Donaufahrten erstreckten, ist uns natürlich unbekannt. Da aber die Fundsteine oft fremde, aus fernen Gebirgen stammende Gesteinsarten zeigen<sup>1)</sup>, so ist anzunehmen, daß hier ein Tauschhandel mit oft weit entfernten Völkern bestand. Der prähistorische Bewohner des Salzkammergutes schaffte da wohl sein Salz nach Osten, der Noriker wohl das neue Metall, das Eisen. Bis zu den fernen Griechen drang die Nachricht von dem großen Isterstrom im Norden, den man mit großen Schiffen befahren könne. Die Argonauten seien, so meldete die Sage, den Ister hinaufgefahren bis zu seiner Quelle und von da wieder in den Okeanos gelangt.

Der Donau entlang erfolgte auch die erste historisch erkennbare Völkerwanderung in Mitteleuropa. Um 450 v. Chr. dringen die in Gallien sich rückstauenden Keltenscharen gegen Osten abströmend das Donautal entlang, siedeln sich in den Stromländern an, die später Kommenden müssen immer weiter an der Donau gegen Osten, erreichen die Balkanhalbinsel und gelangen, fortgesetzt der großen Orientstraße folgend, bis Kleinasien. Sie haben die vermutlich vor ihnen das Donautal bewohnenden Illyrier nach Süden abgedrängt und sind wahrscheinlich auch die Gründer der geschlossenen Ortschaften im Lande. Wenigstens tragen viele, so Vindobona und Carnuntum, Laureacum etc. keltische Namen. Namentlich Carnuntum scheint ein alter wichtiger Zentralpunkt für die Straßen an der Donau zu sein. Man fand Münzen daselbst, die bis ins III. vorchristliche Jahrhundert zurückreichen.<sup>2)</sup> Auch Velleius Paterculus erwähnte es als locus regni Norici.<sup>3)</sup> Zwischen den genannten Orten und wohl noch viel weiter hinaus nach Ost und West muß in dieser Keltszeit bereits ein lebhafter Handel stattgefunden haben, wie die zahlreichen Funde keltischer Münzen an

<sup>1)</sup> Vancsa, Geschichte Nieder- und Oberösterreichs. S. 33.

<sup>2)</sup> Vancsa, a. a. O., S. 43.

<sup>3)</sup> Vell. Pat. II, c. 109.

der Donaustraße beweisen.<sup>1)</sup> Im Wiener Becken entstanden auch die Städte Vindobona und Carnunt, die jedenfalls schon in dieser Zeit bedeutend waren, da die Römer nach der Eroberung höhere Behörden und große Garnisonen hierher verlegten.

Daß das Wiener Becken schon in der vorgeschichtlichen Zeit Sammelpunkt der Wege war, zeigt ein Blick auf die Topographie der prähistorischen Siedelungen. Sie liegen naturgemäß gerne in den Ebenen und im niederen Hügelland. So im Wiener Becken am Leopoldsberge, bei Mödling, Baden, Wiener-Neustadt, bei Schwechat, Petronell, am Braunsberg bei Hainburg, am Bisamberg, bei Korneuburg, sie gehen aber auch darüber hinaus, so die Siedelungen bei Stillfried, Drösing und Eisgrub, bei Oberhollabrunn, Neudorf bei Staatz, Joslowitz, dann Weikersdorf und Eggenburg, bei Gösing in der Wagram und am Kamp.<sup>2)</sup> Viele von ihnen lassen nach Umfang und Befestigung den Schluß auf zahlreiche Bewohner zu. Da man annehmen muß, daß alle diese Ansiedlungen untereinander wenigstens durch primitive Waldsteige in Verbindung standen und sie sich im Wiener Becken finden oder in Linien anordnen, die auf dieses hinweisen und dies obendrein in den von Natur vorgezeichneten Straßenlinien, so kann man annehmen, daß neben der Donaustraße in vorgeschichtlicher Zeit bereits die Wege aus allen Richtungen sich ins Wiener Becken wandten. Richlys Untersuchungen<sup>3)</sup> haben gezeigt, daß schon damals, namentlich in der jüngeren Steinzeit, Steige von Böhmen her über die Gmünder Pforte und die Gegenden von St. Marein, Strögen, Horn, Dreieichen, Eggenburg, Oberhollabrunn und am Göllersbach nach Stockerau und ins Wiener Becken führten, ein anderer vom Elbetiefeland über die Iglauer Pforte gegen Znaim, Joslowitz, Oberhollabrunn ebendahin. Ein Verbindungsweg führte ins Kremser Becken von Iglau her etwa über Zlabings, Waidhofen und das Kamptal.<sup>4)</sup> Vom Kamp her (Gräberfeld bei Hadersdorf) mag wohl an der Donau ein Steig über Gösing am Wagram, Korneuburg, Bisamberg ins Wiener Becken gegangen sein.

Eine große Bedeutung hatte schon in dieser Zeit der Weg durchs Wiener Becken von Nord nach Süd. Der Verkehr ging von

1) Kenner in: Geschichte der Stadt Wien. I, 94, 97.

2) Kenner, Ebenda. 29—33.

3) Mitteilungen der Anthropologischen Gesellschaft. XXIX. Mitteilungen der Zentralkommission. XXVI, 53 ff. Österreichisches Jahrbuch. XXVII, 21 ff.

4) Spöttlin: Mitteilungen der Anthropologischen Gesellschaft. XIX.

Italien aus über den Karst längs des Alpenostabfalles ins Wiener Becken, längs der March über die Weißkirchener Senke ins Odergebiet und von da zur Ostsee. Man holte von dort den geschätzten Bernstein, sodann Rohprodukte, als Felle, Wolle, Metalle, Salz, Vieh, auch Sklaven und tauschte dagegen die Erzeugnisse der bedeutenden italischen Metall- und Textilindustrie ein.<sup>1)</sup> Die heutige Forschung nennt den Weg kurz: die Bernsteinstraße. Sie stellt die älteste große Handelsstraße auf deutschem Boden dar. Die Hauptträger des Handels nach dem Norden waren im I. Jahrtausend v. Chr. die Etrusker, die Blüte desselben ist etwa ins VI. Jahrhundert zu setzen. Ausgangspunkt dieser Straße war Venetien, wo am Austritt derselben aus den Alpen in die Ebene wohl ein größerer Ort an der Stelle des späteren römischen Aquileja lag. Darauf weist die Nachricht des Plinius<sup>2)</sup>, die Griechen wären der Meinung gewesen, daß die Nordküste der Adria Fundstätte des Bernsteines seien. Spärliche Funde lassen die Richtung des weiteren Weges erkennen über Laibach, am Alpenostfuß nach Carnunt (dem Gebirge weicht man wohl aus, namentlich der Semmering wäre für diese Zeit schwer passierbar). Hier übersetzte man die Donau.<sup>3)</sup> Dann folgte man der natürlichen Straße der Marchsenke über die Siedlungen bei Stillfried, Drösing und Lundenburg-Eisgrub zum Weißkirchener Sattel, ins Oderland und zur Bernsteinküste. Die Handelsleute, wohl meist Etrusker, mögen vom norischen Salz und Eisen nach Norden gelockt worden sein, hier an der Donau den Bernstein kennen gelernt haben und sind nun als unternehmende Kaufleute selbst ins Ursprungsland gezogen. Sie haben Samland selbst etwa in der Mitte des V. Jahrhunderts schon erreicht, wie die Übereinstimmung der Bronzefunde von Villa nova, Marzobotto und Bologna in Oberitalien mit polnischen Funden beweisen.<sup>4)</sup> Diese Funde waren so zahlreich, daß man das relative und absolute Alter derselben feststellen konnte. Ein Vergleich mit den Etruskerfunden des Nordens ergab nun eine Lücke der Reihenfolge bei den letzteren. Man

<sup>1)</sup> Vanesa, a. a. O. 37.

<sup>2)</sup> Historia naturalis. XXXVII, c. 32.

<sup>3)</sup> Lanz, Blätter des Vereines für Landeskunde von Niederösterreich, XXX, 158) nimmt einen Donauübergang zwischen Fischamend und Sachsengang an. Doch ist wohl Carnunt dort damals der bedeutendste Ort, also als Überfuhrstadt eher anzunehmen und liegt auch günstiger in der Wegrichtung.

<sup>4)</sup> Sadovski, Handelsstraßen der Griechen und Römer. 131.

bringt diese Lücke in Verbindung mit dem Keltenzuge die Donau entlang, welcher, wie später bei solchen Anlässen noch öfter, den Verkehr auf der Bernsteinstraße durch Sperrung der Donaustraße unterbrach. Mitursache für dieses zeitweilige Unterbrechen der Handelstätigkeit etruskischer Kaufleute gegen Norden mag wohl auch der Kelteneinfall in Italien gewesen sein, durch den die Etrusker schwer mitgenommen wurden. Vermittler des Bernsteinhandels namentlich mit Griechenland war nun Tarent, das im IV. Jahrhundert von Syrakus verdrängt wurde. Die Besetzung und Gründung von Issa, Pharos, Tragurion, Ancona und Hatria durch Dionysios d. Ä. zeigte, welchen Wert man auf eine gesicherte Verbindung mit dem Nordende des Adriatischen Meeres und damit dem Zugang zur Bernsteinstraße legte. Es beweist aber auch, daß die Griechen von der Balkanhalbinsel aus die Donaustraße ins Wiener Becken und von da nach Norden wenig oder gar nicht benützten. Athen stand auch in direkter Verbindung mit Hatria und 325 wurde die Aussendung einer Kolonie in diese Gegenden beschlossen. Daß aber die Griechen am Landhandel auch selbständig teilnahmen, zeigt der Fund einer Münze Alexanders des Großen bei Eggenburg.<sup>1)</sup>

Anscheinend war die Bernsteinstraße auch ein alter Völkerweg gegen Süden. Von Böhmen zurückgeworfen und ins Oderland gedrängt schlugen sie vor 113 die Zimbern ein und vernichteten an ihr bei Noreia das die Straße nach Italien sperrende Römerheer.<sup>2)</sup>

## II. Römische Zeit.

Der römische Einfluß auf die im Wiener Becken sich vereinigenden Straßen zeigt in seinem Einsetzen zeitliche Unterschiede. Das eine Ende der Nordstraße liegt ja in Italien, daher erschienen auf dieser Straße die Römer viel eher als auf der entfernt liegenden Donaustraße. Sie sicherten sich auch die Straße nach Norden durch Anlegen der Kolonie Aquileja, die bald den gesamten Verkehr in die Alpenländer und aus diesen nach Italien an sich zog. Trotzdem dauerte es noch fast zwei Jahrhunderte, bis die Römer die Donau dauernd erreichten und die Alpenländer unterwarfen. Unter Kaiser Augustus war die Eroberung vollendet und die Donaulinie Nordgrenze des Reiches. Und nun beginnt das

<sup>1)</sup> Kenner in: Jahrbuch für Landeskunde von Niederösterreich. II, 209.

<sup>2)</sup> Vgl. Vančsa, a. a. O. 44.

römische Straßennetz diese Länder mit Italien zu verbinden. Die Bernsteinstraße hatte den Legionen zum Vorrücken an die Donau gedient. Ohne zwingenden Grund werden alte, erprobte Straßen nicht verlassen und so dürfen wir wohl annehmen, daß der alte Saumpfad in seiner Lage und Richtung beibehalten und nur in eine festgebaute, breite Legionenstraße umgewandelt wurde. Von Aquileja ausgehend überschritt sie den Karst, gelangte nach Emona (Laibach) und von hier in fast gerader Linie am Alpenrand über Celeia (Cilli), Poetovio (Pettau), Savaria (Steinamanger) nach Scarabantia (Ödenburg) und Carnuntum zur Donau.<sup>1)</sup> Sie weicht womöglich dem Gebirge aus, wie alle Römerstraßen. Carnunt wurde daher der Stützpunkt der Römerherrschaft und der Straßenknotenpunkt an der Donau. Es beherrschte die Donaustraße, aber ebenso infolge seiner günstigen Lage gegenüber dem Marchfeld auch die Bernsteinstraße. Daß diese hier den Strom überschritt, wird wohl durch den Umstand erklärlich, daß er nicht in so zahlreiche, ihr Bett oft wechselnde Arme geteilt war, wie weiter im Westen bei Vindobona. Eine Brücke über die Donau wurde angelegt und dieser hochwichtige Bau durch einen befestigten Brückenkopf (Spuren bei Stopfenreut)<sup>2)</sup> gegen die nördlichen Völker gesichert. Carnunt lief Vindobona, das vom Straßenkreuzungspunkt abseits lag, den Rang ab. Es wurde unter Vespasian Standlager, dann Hauptstadt von Pannonia superior und Sitz des Statthalters. Schon Claudius hatte die legio XV. Apollinaris von Poetovio hierher an die Donau vorgeschoben. Es wurde die römische Großstadt an der Donau, die Vorläuferin des heutigen Wien, der Zentralpunkt des römischen Österreich, dem nur die Sudetenländer fehlten. Es wurde der römische Hauptwaffenplatz, dessen gegen Norden gerichtete Front die Haupteinfallslinie der Germanen, die Marchsenke, sperrte. Die Flügeldeckung gegen Westen fiel Vindobona zu.

Inzwischen blühte der Handel auf der Bernsteinstraße neu auf. Gewaltige Mengen Bernstein wurden eingeführt. Paul Baccone beschreibt 1667 aufgedeckte altitalische Gräber, wo man angeblich scheffelweise Bernsteinstücke von Hühnereigröße fand.<sup>3)</sup> Die römischen Kaufleute erkundeten auch das Land, so daß Tiberius 6 n. Chr.

<sup>1)</sup> Vgl. Tabula Peutingeriana.

<sup>2)</sup> Lanz, Blätter des Vereines für Landeskunde von Niederösterreich. XXX, 160.

<sup>3)</sup> Vgl. Genthe, Der etruskische Tauschhandel nach dem Norden. 122ff.

auf der Bernsteinstraße nach Norden ins Germanenland vordringen konnte.<sup>1)</sup> In der luxuriösen Zeit unter Nero beginnt eine förmliche Bernsteinmanie in Italien. Nero läßt den Zirkus mit Bernsteinstaub bestreuen und Netze verwenden, deren Maschen von Bernsteinstücken gehalten wurden. Die oberitalienischen Bäuerinnen tragen viel Bernsteinschmuck.<sup>2)</sup> Bei Hennersdorf (Schlesien) wurde ein ganzer Bernsteintransport gefunden, der 8 Metzen Bernstein ergab!<sup>3)</sup> Gleichzeitig gibt dieser Fund einen Anhaltspunkt über den Verlauf der Straße von Carnunt nordwärts. Wahrscheinlich folgte sie dem Marchlaufe bis in die Prerauer Gegend und verlief von hier einerseits vom Weißkirchner Sockel ins Oder- und Weichselgebiet, andererseits mag auch ein kürzerer Weg über das Olmützer Becken und das östliche Gesenke (Freudental, Hennersdorf) ins Odertiefland geführt haben. Von römischer Seite dachte man auch an eine Art Organisation des Verkehrs auf dieser Straße. Unter Nero unternahm ein römischer Ritter, Julianus, von Carnunt aus eine vollständige Bereisung der Bernsteinstraße bis nach Preußen zur genauen Erkundung des Weges und Neubelebung des Handels auf derselben.<sup>4)</sup> In der Zeit der römischen Republik war die Straße von römischer Seite her noch wenig begangen, denn Funde römischer Münzen dieser Zeit sind selten. In der Kaiserzeit, namentlich unter den Antoninen, scheint der Verkehr lebhafter gewesen zu sein, worauf viele Münzfunde hinweisen. So bei Zinna, Troia, Leobschütz, Katscher, Groß-Strehlitz, Blottnitz etc.<sup>5)</sup> In Massel bei Trebnitz wurde das Grab eines auf der Ostseereise verstorbenen römischen Kaufmannes aufgedeckt, anscheinend aus der Zeit der Flavier.<sup>5)</sup> Freilich der Handel mit Bernstein war nicht mehr die Triebkraft dieser Reisen, da Italien schon im I. Jahrhundert n. Chr. so mit Bernstein überfüllt war (siehe oben), daß er gewaltig im Preise gesunken sein muß und um seinerwillen allein sich die weite Reise nicht mehr lohnte. Aber das kulturell so hochstehende Römerreich hatte Tauschprodukte für die germanischen Rohstoffe mehr als genug, um einen blühenden Verkehr auf dieser Straße aufrecht zu erhalten. Auch Claudius Ptolemäus führt die Bernsteinstraße an und nennt eine Reihe von Siedlungen an ihr

<sup>1)</sup> Velleius Paterculus. II, 109.

<sup>2)</sup> Plinius, Hist. nat. XXXVII, 45.

<sup>3)</sup> Partsch, Schlesien. S. 336.

<sup>4)</sup> Plinius, Hist. nat. XXXVII, c. 45.

<sup>5)</sup> Sadowski, a. a. O. 183.

im March- und Odergebiete, ein Zeichen, daß die belebte Straße die daranliegenden Dörfer zu größeren Orten aufblühen ließ. Allerdings wurde der Verkehr oft durch Unfrieden zwischen Römern und Germanen gestört. Es war ein stetes Vordringen und Rückfluten der Völker auf der Straße, einmal markomannische, quadische und lygische Scharen vor den Mauern Carnunts, dann wieder die Römer längs der March nach Norden dringend. Man wollte ein möglichst langes Stück der Straße in der Gewalt haben. Den Römern gelingt es mehrmals, die Bewohner des Marchlandes, die Quaden, in Abhängigkeit zu bringen und Vasallenkönige einzusetzen, so Vannius, Vangio und Sido, doch immer erfolgten Rückschläge, welche das Errungene über den Haufen warfen. Der größte ist wohl der Markomannenkrieg Marc Aurels. Nachdem die germanischen Gewalthaufen die Marchsenke herabgezogen, überrennen sie den Schlüssel zur Straße nach Süden, Carnunt, und dringen auf der Legionenstraße vor bis zum Tor Italiens, Aquileja. Aber die Stadt hält den Ansturm aus und Italien bleibt verschont. Auch der Gegenstoß der Römer erfolgt auf derselben Linie und nach Gewinnung und Überschreitung der Donau bei Carnunt rückt Marc Aurel tief ins Quadenland vor, angeblich bis ins Olmützer Becken. Die Quaden hatten, die Wichtigkeit der Straße einsehend, diese dort, wo die Leiser Berge an die March dicht herantreten, durch burgenartige Befestigungen bei Stillfried und Drösing zu sperren gesucht.<sup>1)</sup> Der Kampf endete mit der Wiederherstellung der alten Reichsgrenze, der Donau. Trotz solcher stürmischer Kämpfe und der vielen Reibereien der folgenden Jahrhunderte hörte der Handel zwischen Nord und Süd hier nie ganz auf. In Sakrau bei Breslau fand man römische Gegenstände und Münzen aus der Zeit Kaiser Claudius II. Gothicus (268—270).<sup>2)</sup> Aber das fortwährende Anstürmen der Germanen, dem endlich 375 der eine Stützpunkt der Nord-Südstraße, Carnunt zum Opfer fiel und das dadurch die Straße nach Italien höchst unsicher machte, und das Verlegen des Reichszentrums von Rom nach Konstantinopel, sowie die Verarmung Italiens hatten zur Folge, daß nun der Weg zur Ostsee über die Balkanhalbinsel (Mösien) und am Außenrand der Karpathen entlang führte, bis auch diese Straße in den Stürmen der Völkerwanderung verödete, gleichwie die zur Handelsstraße zweiten Ranges herabgesunkene Bernsteinstraße.

<sup>1)</sup> Vgl. Vancsa, a. a. O. 78.

<sup>2)</sup> Vgl. Grempler, Der Fund von Sakrau.

Neben dieser Hauptstraße durchs Wiener Becken vereinigten sich noch mehrere Nebenstraßen der Römerzeit daselbst. Von Scarbantia (Ödenburg) zweigte eine Straße vom Bernsteinweg ab, die über Mutenum (Höflein) und Aquae (Baden) nach Gumpoldskirchen, Vösendorf und endlich nach Vindobona führte<sup>1)</sup>, das nach dem Falle Carnunts der Knotenpunkt der Straßen ins Wiener Becken wurde. Die Straße geht nicht wie früher, frei über die Ebene, es ist, als wollte sie sich ans Gebirge und seine Schluchten und Wälder anschmiegen, als wollte der Römer auf ihr möglichst unbemerkt von den in der Ebene schweifenden Germanenschwärmen nach Vindobona gelangen und nötigenfalls vor ihren Reitern sich ins Gebirge werfen können. Von Aquae zweigte nach Süden eine Straße ab, die über Leobersdorf und Fischau dem Gebirgsfuß sich anschloß, die Schwarza bei Neunkirchen kreuzte und über Sebenstein und Aspang der Pitten folgte. Sie überschritt dann den Wechsel und ging über Friedberg, Hartberg und die Raabzuflüsse ins Grazer Feld und fand über Flavia Solvens<sup>e</sup> (Leibnitz) Anschluß an die große Italienstraße.<sup>2)</sup> Ein Verbindungsweg ging von Ebenfurt gegen Pitten. Ein Saumpfad benützte vielleicht auch den Semmering. Wenigstens scheinen vereinzelt Funde bei Gloggnitz und Mürzschlag darauf hinzuweisen. Eine größere Bedeutung dürfte er kaum gehabt und nur lokalen Zwecken gedient haben. Daß um diese Zeit auch die vorgeschichtlichen Wege von der Gmünder und der Iglauer Pforte her gegen Stockerau und ins Wiener Becken benützt wurden, kann wohl angenommen werden.

Ungleich wichtiger als diese Nebenstraßen war jedoch zur Römerzeit die Donaustraße. Namentlich die Stromstraße selbst. Dem Streben der Römer nach möglichst guten, scharfen Grenzen ihres Reiches entsprach es, wenn sie die Donau fast in ihrem ganzen Laufe zur Grenze nahmen, so auch in Österreich, nachdem ihre Herrschaft bis hierher vorgedrungen war. Zur Grenzbewachung und zugleich zur Strompolizei diente eine Stromkriegsflottille von zahlreichen »Liburnen«, die in Carnuntum und Laureacum ihre Haupthäfen hatten. Aber auch Vindobona und Asturis werden als Stationsplätze genannt. In Vindobona befand sich der Hafen zwischen der heutigen Rotenturmstraße, Griechengasse und dem Laurenzerberg, in

<sup>1)</sup> Vgl. Kenner, Jahrbuch für Landeskunde von Niederösterreich. II.

<sup>2)</sup> Vgl. Karte der Fundorte im Corpus Inscriptionum Latinarum. III. Supp. 3, 4.

einer Bucht des Steilrandes.<sup>1)</sup> Unter ihrem Schutze blühte der alte Donauhandel neu auf. Die Produkte Galliens und Rhätians wanderten stromabwärts in die kulturell weniger entwickelten Ostprovinzen Pannonien und Mösien. Eine Gilde der Donauschiffer tritt uns entgegen, ein Umstand, der auf einen bedeutenden Verkehr schließen läßt. Das zeigen auch die oben erwähnten römischen Funde im Greiner Strudel. Man war von römischer Seite bemüht, den Donauhandel zu einem Monopol der römischen Untertanen zu machen. Darauf weist das mehrmalige Verbot an die nördlichen germanischen Stromanwohner, Schiffe auf der Donau zu halten. Gerade die öftere Wiederholung des Verbotes zeigt aber außerdem, daß auch die Germanen sich bestrebten, an dem gewinnbringenden Handel teilzunehmen. Die Donau diente aber auch als Heerstraße. Kaiser Gratianus ließ das Hilfsheer, das er dem Kaiser des Ostens, Valens, 378 gegen die Goten zu Hilfe sandte, von Laureaum bis Sirmium auf der Donau befördern.<sup>2)</sup>

Zur Sicherung der Grenze war an dieser eine Reihe von Kastellen und Kriegslagern errichtet, die durch Heeresstraßen mit einander in Verbindung standen. Grenze, Kastellreihe und Verbindungsstraße faßte man mit dem Worte limes zusammen. Zentrum der Befestigungslinie und Kreuzungspunkt mit der Bernsteinstraße, die breite Öffnung der Marchsenke sperrend, war das feste Lager von Carnuntum. Seine linke Flanke, dem offenen Marchfeld gegenüber, deckte Vindobona. Zwischen beiden lagen an der Straße die Kastelle Ala nova (Schwechat) und Aequinoctio (Fischamend). Die Verteidigungslinie und die Straße setzte sich gegen Westen fort in die Kastelle Asturis (Klosterneuburg), Cetium (Zeiselmauer), Commagenis (Tulln), Trigisamum (Traismauer), Ad Mauros (Melk), Arlate (Erlaf), Ad pontem Ises (Ybbs), Locus Veneris felicis (Mauer) gegen Laureacum und weiter hin nach Castra Batava, gegen Osten aber nach Bregetio (Ó-Szöny), Arrabona (Raab) etc. Alle diese Orte lagen an der großen Reichsstraße längs der Donau, dem limes, der, am Rhein beginnend, zur Donau und diese ganz entlang ging. Es war die große Ost-Weststraße des Nordens der römischen Welt, in dieser Richtung kulturverbindend, gegen Norden eine Kulturscheide. Schon in der vorrömischen Zeit vorhanden, wie keltische Münzfunde ihr

<sup>1)</sup> Vgl. Thiel, Geschichte der älteren Donauregulierungsarbeiten. S. 120.

<sup>2)</sup> Vgl. Luschin in: Geschichte der Stadt Wien. I, 399.

entlang zeigen<sup>1)</sup>, findet sich ihre erste kartographische Darstellung auf der Tabula Peutingeriana und dem Itinerarium Antonini<sup>2)</sup>, beide aus dem IV. Jahrhundert, jedoch anscheinend auf der offiziellen Reichsstraßenkarte des Augustus basierend. In der Richtung der Straßenzüge stimmen beide überein. Dagegen lauten die Ortsnamen und Entfernungsangaben oft verschieden.<sup>3)</sup> Die Straße lief von Lorch (Laureacum) über die Enns, die Hügel bei Strengberg und Öd zur Url<sup>4)</sup>, folgt dann dem Ybbstale und wendet sich mit dem Flusse nach Norden nach Ybbs (Ad pontem Ises). Wie dieser Straßenverlauf zeigt, folgten die Römer breiten Tiefenlinien und gingen nicht gerne in die engen Flußtäler, wie hier an der Donau zwischen Grein und Ybbs. Von Ybbs ab führte sie die Donau entlang bis Melk, mied aber dann die Wachauenge, umging den Dunkelsteiner Wald und berührte die Donau bei Traismauer. Quer über das Tullner-Feld gehend erreichte die Straße Zeiselmauer (Cetium), schlug dann aber das Tal von St. Andrä ein, auch hier die Donauenge von Greifenstein-Kritzendorf meidend, benützte vielmehr den niederen Sattel bei Gugging, um ins Kirlingtal zu gelangen und weiterhin gegen Klosterneuburg und Wien. Die Richtung war hier von der heutigen Döblinger Hauptstraße und Nußdorferstraße zur Votivkirche, über die Wipplingerstraße zur porta principalis sinistra an der Ecke der Wipplingerstraße und Stoß-im-Himmel. Als via principalis setzte sie sich über den Hohen Markt fort, erreichte die porta principalis dextra beim heutigen Lichtensteg, führte über das Lugeck, den Wienfluß, die Landstraßer Hauptstraße nach Villa Gai auf der Simmeringer Heide. Von da über Schwechat und Fischamend nach Carnunt und weiter über Bregetio und Raab die Donau entlang bis in den fernen Osten.<sup>5)</sup> Mit ihr liefen Nebenstraßen (Kenner nennt sie Reservestraßen) im Wiener Becken zusammen. So eine parallel zum limes über Steyr, Seitenstetten, Aschbach, Steinakirchen, Purgstall, St. Leonhard, Hürm, St. Pölten, Neulengbach, den Sattel von Rekawinkel ins Wiental und dieser abwärts folgend über Hüttel-

1) Vgl. Domaczewski in: Geschichte der Stadt Wien. I, 97.

2) Ausgabe von Parthei und Pinder.

3) Genauerer darüber bei Kenner in: Jahrbuch für Landeskunde von Niederösterreich. II.

4) Dieser Teil ist allerdings strittig. Vgl. Blank in: Monatsblatt des Vereines für Landeskunde von Niederösterreich. 1907, 340.

5) Genauerer darüber bei Kenner in: Jahrbuch für Landeskunde von Niederösterreich. II.

dorf, Breitensee, Ottakring, Lerchenfeld zur Porta principalis sinistra. Eine andere Nebenstraße ging über Vösendorf, Himberg, Schwadorf, Stixneusiedel und Bruck durch die Brucker Pforte gegen Südost nach Pannonien.<sup>3)</sup> Anscheinend führte auch ein Seitenweg zur Herbeischaffung von Eisen und Salz von der Mariazeller Gegend über das Halltal, Salzatal, den Knollenhals ins Krertal nach St. Egyd und von hier über das Voistal, die Mamauwiese, das Buchberger-Tal gegen Fischau und ins Wiener Becken. Wenigstens sollen noch eingehauene Wagengeleise erkennbar sein.<sup>4)</sup> So begegnet uns ein dichtes, planmäßig angelegtes Straßennetz der Römer, die alle im natürlichen Zentrum dieser Verkehrslinien, zunächst in Carnunt, dann in Vindobona, aber stets im Wiener Becken zusammenlaufen.

### III. Die Zeit der Völkerwanderung.

Dieses solide Straßennetz. verlor seine Bedeutung mit der Verdrängung seiner Erbauer. An Stelle der zerrütteten Römerwelt traten die Germanen und auch die Länder um das Wiener Becken fielen ihnen zu. Eine luxuriöse Feinkultur wich einer bedürfnislosen Halbkultur und damit begannen die alten Straßen ins Wiener Becken für Handel und Verkehr zu veröden. Freilich geschah dies nicht mit einem Schlage, aber es ging unaufhaltsam zurück. Wo früher die Lastkarren und Saumtiere zahlreich des Weges gezogen, erscholl jetzt gar oft der Tritt der Legionen, aber ihr Marsch ging gegen Süden und hinter ihnen drängten die Germanenscharen gegen Italien. Und dann verschwanden auch die. Sie hatten im sonnigen Süden, dem gewaltigen Germanengrab, ihr Ende gefunden oder ihre Enkel gebrauchten die lingua romana statt des Deutschen. An ihre Stelle aber kamen über die grabbewachsenen Legionenstraßen weniger streitlustige Völker gezogen, stille Ackerbauer, die sich mit Weib und Kind in den verödeten Tälern niederließen, gegen die Ebenen vordringend. Kaum wußte man hinter den Bergen davon, so still und ohne Kampflärm geschahs. Es waren die Slawen, die die Germanensitze einnahmen. Friedlich schreitet diese Besiedlung fort, neues Kriegsgetöse kündigt erst die neuen Herren an: die Awaren.

*Germanen*  
<sup>1)</sup> Vgl. Newald, Beiträge. Blätter für Landeskunde von Niederösterreich IV, 282 ff.

Die Marchsenke, das Einfallstor zur Donau von Norden, wurde in dieser Zeit nicht leer von Germanen, die gegen Süden stürmten. Quaden und Markomannen sammelten auf dem Marchfelde ihre Kräfte und ihren Stürmen erlag endlich 375 die feste Sperrburg gegen Italien, Carnunt. Die Straße nach dem Süden lag offen und man zögerte nicht, sie einzuschlagen. Die leergewordenen Wohnsitze der Donaugermanen nahmen die Rugier ein, die, an der Odermündung sesshaft, ihre Sitze verließen und, der Bernsteinstraße folgend, längs der Oder und March ins nördliche Niederösterreich gelangten. Östlich von ihnen, vom Marchfelde bis gegen Waag und Gran, saßen die Heruler, die die gleiche Straße zurückgelegt hatten. Der letzte Germanenstamm, der die große Oder-Marchstraße einschlug, waren die Langobarden. Tacitus erwähnt sie an der unteren Elbe, später finden wir sie schon an der mittleren Oder und diese rücken sie aufwärts, überschreiten die Weißkirchner Senke, gründen in Mähren ein Reich (zirka 510 König Godeoch)<sup>1)</sup>, um endlich unter Audoin die March entlang nach Pannonien zu gelangen. Auch von hier weiterziehend schlugen sie wohl die alte Römerstraße nach Italien ein. Denn für die schweren Ochsenkarren dieser Völker mußte ja eine solche Straße eine ideale Fahrstraße sein. Die Langobarden legten also mit Weib und Kind, freilich auf einem Generationen dauernden Marsche, fast die ganze Bernsteinstraße von der Ostsee bis Italien zurück.

Dieses fortwährende Vorbeiströmen der Germanen an den Städten der Bernsteinstraße, das wohl meist von Brand und Plünderung begleitet war, hatte zur Folge, daß diese Städte verödeten, namentlich im Wiener Becken, wo die beiden Hauptstraßenzüge zusammentrafen, verschwinden sie alle. Carnunt ist schon lange zerstört, Vindobona gleich Ala nova, Aequinoctio, Aquae etc. verschollen. Die Reste des norisch-pannonischen Römertums erhielten sich gegen Ende des V. Jahrhunderts nur abseits der Nord-Südstraße, in der Flanke vom Wiener Wald geschützt, auf der Strecke von Laureacum bis Cetium. Auch hier arg mitgenommen. Es ist erklärlich, daß in diesen Zeiten der Wanderungen, Kämpfe und höchsten staatlichen Verwirrung, verbunden mit einer tiefen Verarmung und Verrohung der alten Kulturvölker von Handel und Verkehr auf den Straßen wenig die Rede sein kann. Kaum aber ist in Italien wieder halbwegs Ruhe eingetreten und das wirre Chaos

<sup>1)</sup> Vancsa, a. a. O. 104.

im Norden ein wenig geordnet, so zeigen sich auch schon die ersten schüchternen Versuche, die uralte Bernsteinstraße neu zu beleben. So senden die Aesthler im Herzogtum Preußen an Theodorich nach Italien Geschenke, namentlich Bernstein, jedenfalls um den Nachfolger der römischen Imperatoren zum Anknüpfen der alten Handelsbeziehungen zu bewegen.<sup>1)</sup> Im Donaulande selbst konnte, nachdem Odoaker 487 alle Romanen von einiger Bedeutung nach Italien gezogen, von Handel und Handelsstraßen ja kaum mehr die Rede sein.

Auch die Donaustraße verödete. 451 zogen Attilas Heersäulen auf ihr von Ungarn, zerstörend oder mitreißend, was am Wege lag und fluteten ebenso zurück. Solche Züge vernichten jahrhundertelange Kulturarbeit. Nach dem Ende der Hunnenherrschaft unternimmt der Gotenkönig Theodemer einen großen Beutezug längs der Donau bis zum Inn. Auch die Heruler gelangen auf demselben Wege bis Joviacum vor Passau. Andererseits streifen die Alemannen donauabwärts.<sup>2)</sup> Unter diesen Umständen muß man staunen, mit welcher Zähigkeit die Romanen des Donaugebietes von Noricum diesen fortwährenden Nöten trotzten. Die religiöse Begeisterung half hier wohl viel mit, der Gedanke einer christlichen Insel inmitten des brandenden Heidentums, der christlichen Geduld gegen die Gewalt der Feinde, machten jeden einzelnen zum Helden. Sankt Severin war ihr Vorbild und ihre Stütze. Nach Attilas Tod, zirka 455, nach Noricum gelangend, übte er hier eine ernste traurige Mission, die, den Todeskampf dieses absterbenden Volksteiles möglichst zu mildern. Die alte Limes-Straße ist sein steter Weg, von Comagenis nach Favianis (Mautern) und wieder umgekehrt.<sup>3)</sup> Unter ihm begegnen wir den letzten Spuren geordneten Verkehrs auf der Donaustraße. Eine Handelsflotte bringt Getreide von Rhätien nach Favianis.<sup>4)</sup> Er selbst fährt zu Schiffe von Passau nach Favianis.<sup>5)</sup> Die Bürger von Passau bitten ihn, beim Rugier-König zu erwirken, daß sie mit den Rugiern und weiter donauwärts Handel treiben dürfen.<sup>6)</sup> Auch der Landverkehr liegt nicht völlig brach. König

1) Vgl. Müllenhoff, *Altertumskunde*. II, 12.

2) Vgl. Vancsa, *Geschichte von Niederösterreich*. 93, 96.

3) Vgl. Eugippius, *Vita Severini*. c. 1—3.

4) *Vita Severini*, c. 3,

5) *Ebenda*. C. 22.

6) Kurz, *Österreichs Handel*. S. 3.

Theodorich erlaubt seinen Untertanen in Noricum, mit den Alemannen Vieh zu handeln. Auch mit dem fernen Osten müssen Beziehungen bestanden haben. Sonst wäre der vertriebene König Frederich der Rugier nicht gerade nach Byzanz geflohen. Trotz dieser schwachen Verkehrszeichen auf den Straßen liegt das Wiener Becken verödet da und die folgende Zeit bessert nichts daran.

Nach dem Abzuge der letzten Germanenstämme hatte die ungarische Tiefebene aufs neue mongolische Bewohner, die Awaren, erhalten. Gleich den Hunnen benützten auch sie zu ihren Raubzügen gegen Westen die Donaustraße und ihre Rosse zerstampften die letzten Reste römischer Kultur an derselben. Zur Sicherung dieser für sie so wichtigen Straße legten sie zwei Befestigungen in guter strategischer Lage an. Die eine bei Krems zur Sperrung des Wachaudēfilees, die andere bei Zeiselmauer zur Sperrung der Engen des Wiener Waldes. Natürlich verlegten die Awaren die Donaustraße völlig. Trotzdem muß man Mittel und Wege gefunden haben, die Ost-Weststraße zu begehen und zwischen Bayern und Byzanz Verbindungen anzuknüpfen. Darauf weisen neben anderem die Funde byzantinischer Münzen dieser Zeit in Laureacum hin. Weniger überzeugend sind die aus der Gegend von Wiener Neustadt. Die Römerstadt an der Enns, Laureacum, soll nach der Vita S. Emerami erst im VIII. Jahrhundert zerstört worden sein.<sup>1)</sup> Vom heil. Ruprecht wird berichtet<sup>2)</sup>, daß er zu Schiff auf der Donau nach Ungarn fuhr. Freilich sind das spärliche Überbleibsel alter Blüte.

Noch viel weniger wissen wir von der Nord-Südstraße. Die Awaren schoben sich im Donautale wie ein Keil ein und schnitten sie in zwei verkehrslose Teile. Im Norden und Süden war kein Volk da, das die Straße belebt hätte. Die Slawen drangen vom Oder- und Weichseltale über den Weißkirchener Sattel ins Marchland, und im Süden die Wenden aus den Alpentälern wie die Ströme der Eiszeitgletscher über alle die kleinen Kammpässe ins Wiener Becken, ins Traisen-, Erlaf-, Ybbs- und Ennstal, diese Gebiete bis zum gefahrdrohenden Alpenvorland, der Awarenstraße, erfüllend. Die Öde abseits von den Straßen belebte sich wieder, aber die alten Straßen blieben leer und Gras wuchs auf ihnen.

<sup>1)</sup> Kämmel, Anfänge deutschen Lebens. 10.

<sup>2)</sup> M. G. SS. XI, S. 4.

## IV. Die Karolingerzeit.

Die Verhältnisse besserten sich erst als geordnete Zustände in den Alpen- und Sudetenländern eintraten. Dies geschah durch das Eingreifen der Franken und ihres machtvollsten Herrscher-geschlechtes, der Karolinger. Das fränkische Reich drang, nachdem es im Quellgebiet der Donau festen Fuß gefaßt, stromabwärts vor. 788 wurde Bayern unterworfen und dem Reiche einverleibt und nun gings weiter gegen Osten, ins Awarerland. Waren doch Heere derselben 788 und 789 zum letztenmale die Donaustraße nach Westen gezogen, um dem Bayernherzoge Hilfe zu bringen, ein anderes auf der alten Römerstraße nach Italien. Beiden ging es übel. Und nun begannen die Franken den Angriff. 791 zog Karl d. Gr. selbst von Regensburg aus auf der römischen Limes-Straße gegen Osten. Die Limes-Straße und die römischen Hauptstraßen bestanden wohl damals noch. Kein Volk hat es ja besser verstanden als die Römer, Straßen zu bauen, die für die Ewigkeit geschaffen scheinen, so festgefügt und unverrückbar ist der Unterbau aus massiven Steinen, so bindend und praktisch der Oberbau. Und wenn auch schon Jahrhunderte verflossen waren, seit der letzte römische Straßenmeister beaufsichtigend und ausbessernd darüber ging, dem Bau hatte nicht viel geschehen können. Wohl mag der Oberbau von Wind und Wetter zermürbt und vom Wasser weggeschwemmt worden sein, der Unterbau blieb erhalten und genügte für die primitiven Verkehrsmittel jener Zeit. Besser bewegte man sich auf diesen grasbewachsenen Straßenruinen entschieden noch als in der weg- und steglosen Öde abseits. Auch die Ruinen der römischen Städte scheinen teilweise damals wieder bewohnt gewesen zu sein und aus dem Umstande, daß Karl d. Gr. sie berührte, liegt der Schluß nahe, daß er auch ihre alten Verbindungen, die Römerstraßen, benützte. Der König zieht von Regensburg nach Lorch (Laureacum) über Passau, dann über die Enns bis zum Wiener Wald (Mons Comagenus, Tulln = römisch Comagene), wo die Awarenverhaue bei Zeiselmauer (Ceticum) genommen werden. Dann geht der Zug in das leere Wiener Becken über die Stätten von Vindobona und Carnunt bis zur Raab-Mündung (Arrabona). Von da schlug man die Straße nach dem ehemaligen Savaria ein, benützte dann gegen Norden die römische Bernsteinstraße über Scarabantia (Ödenburg), Aquae (Baden) gegen Wien und von da an die Enns zurück.<sup>1)</sup> Auf der Nord-Süd-

<sup>1)</sup> Kämmerl, Anfänge deutschen Lebens in Niederösterreich. Annal. Laurin Jahrbuch f. Landeskunde. 1909.

straße zog auch gleichzeitig das von Italien ins Awarenland vorrückende Heer etwa von Aquileja über Emona nach Poetovio. Von einer weiteren Benützung der beiden großen Straßen hören wir erst 820 anlässlich des Aufstandes des Chorwatenfürsten Liudewit. Drei Heere wurden gegen ihn gesandt. Davon eines auf der Römerstraße von Bayern die Donau herab ins Wiener Becken und von hier über Scarabantia, Savaria, Poetovio gegen Kroatien.<sup>1)</sup> Für die Fortdauer und Benützung der römischen Straßen in der Frankenzeit spricht überdies die Anlage der fränkischen Siedlungsreihen. Ob sich römische Orte ohne Unterbrechung bis in die fränkische Zeit (in Österreich) erhielten, ist schwer zu entscheiden. Gewiß ist, daß ihre Namen wenigstens ihren Ruinen anhaften blieben. So wird zirka 700 Laureacum, Juvavum, 791 Comagenae, Savaria, 805 Carnuntum<sup>2)</sup> erwähnt. Es ist natürlich, daß, wenn die römischen Orte wiedererstehen, man auch infolge des Bestrebens, alte erprobte Straßen beizubehalten, von den ehemaligen Römerstraßen nicht abgegangen sein wird. Und wirklich sind die fränkischen Siedlungen der Folgezeit alle an diesen alten Straßenzügen entstanden. So von Passau und Salzburg nach Ueles (Ovilava) über Niuvanhova nach Loraha (Lorch, Laureacum), von hier über die Enns nach Murun (Locus Veneris; Mure sind immer alte Römer-Ruinen), dann über Ipusa (Ad pontem Ises, Ybbs), Erlafa (Arlate), nach Magalicha (Mauros, Melk), dann nach Treisma (Trigisamum, Traismauer), Tullina (Comagenis), Zeizinmure (Cetium, Zeiselmauer), endlich Vienni (Vindobona; zwar erst 1030 genannt, aber vielleicht schon karolingisch), hier bricht die Donaustraße ab. Der Weg weiter gegen Osten in die menschenleeren Gegenden Pannoniens wurde anscheinend sehr wenig benützt. Wien ist Straßenknotenpunkt des Wiener Beckens und die Straße zur Adria, die hier nach Süden biegt, hält sich eng an den Alpenfuß, ja geht in die Alpen hinein, denn im Osten davon siedeln unruhige Slawen- und Awarenreste, die leicht sich erheben und die Reisenden anfallen. Deshalb wird auch Wien Knotenpunkt, nicht das weiter draußen in der gefährlichen Ebene liegende Carnunt. Denn dem deutschen Kolonisten ist das Gebirge im Rücken ein sicherer Zufluchtsort und eine Notburg. Die Straße

1) Vgl. Annal. Lauriss. A. 820.

2) Allerdings von Dachler (Monatsblatt des Vereines für Landeskunde von Niederösterreich. I, 235) stark angezweifelt.

verläuft nach Süden über Kundpoldesdorf (Gumpoldskirchen) nach Medilicha (Mödling), über Padun (Baden, Aquae), dann quer über das Steinfeld an die Schwarza. Hier teilt sie sich. Ein Flügel geht zu den äußersten Ostkolonien der Franken über Scarabantia (Ödenburg), Gensi (Güns) nach Savaria (Steinamanger) und weiterhin teils über Salapiugin (Saalburg, Zalavar) nach Mosapurc (Valco) am Plattensee und über Quinque ecclesiae (Sopianae, Fünfkirchen) gegen Belgrad und Byzanz, teils von Savaria über Poetovio (Pettau) nach Celeia (Cilli). Hier vereinigt sie sich mit dem zweiten Straßenzug, der von der Schwarzau an dem Pittentale folgte, die Siedlungen Putina (Pitten), Terinbah (Ternberg), Penninwanch (Bengersdorf) Savariae vadum (Zöbern) berührend, dann den Wechsel überschritt und quer über die Nebenflüsse der Raab und die Siedlungen Pincaha (Pinkau), Wisitindorf a. d. Lafnitz, Sabnitza (Hartberg), Nezilpah (Neselbach a. d. Ilz), Luminicha (Gegend von Gleisdorf a. d. Raab) zur Hengistburg (Graz) gelangte. Auch diese Straße ist eine alte Römerstraße. Eine dichte Reihe von Römerfundorten begleitet sie<sup>1)</sup> (so Neunkirchen, Scheiblingkirchen, Friedberg, Grafendorf, Hartberg, Waltersdorf, Vörs, Waiz, Gleisdorf, Stubenberg u. v. a.). Den Wechsel überschritt sie nicht auf der heutigen Paßhöhe, sondern weiter östlich. Vom Grazer Feld folgte sie der Mur ins Leibnitzer Feld nach Ziup (Flavium solvense, Leibnitz) und nach Cilli. Wahrscheinlich ging der Weg weiter über Emona nach Aquileja, führte aber nur an Wendendörfern vorbei, die keine Urkunde nennt. Die Hauptstraße bog wohl von Ziup ab über den Radelbergpaß ins Drautal nach Karentana (Karnburg am Zollfeld, Virunum) und über Mosapurc (am Wörthersee) nach Fillac (Santicum, Villach), durch die Enge des Kanaltals nach Italien. Sehr zweifelhaft ist, ob die Franken den Semmering benützten. Die Römer mieden den wilden Paß wie überhaupt das Gebirge und nahmen lieber den Umweg über die Ebene oder den in die Ebene hineinragenden Wechsel. Noch viel weniger werden viel schlechtere Wegbauer, wie die Franken, den schwierigen Paß benützt haben. Auch fehlen Siedlungen gegen den Semmering. Weride bei Gloggnitz ist die äußerste von Norden und von Süden her Prucca (Bruck a. d. M.). Die Franken benützten gleich den Römern zur Verbindung des Wiener Beckens mit Italien nicht den Semmering, sondern den Wechsel oder noch früher die Straße den Ostrand der Alpen entlang.

<sup>1)</sup> Vgl. Karten im C. I. L. III. Supplement 4, 5.

Dafür, daß die Römerstraßen gut erhalten waren und benützt wurden und daß ihre Reste noch die Bewunderung der Franken erregten, spricht die oftmalige Erwähnung derselben als Hoch- oder Heidenstraße, Riesenweg, Steinweg, Ochsenstraße, *strata publica*<sup>1)</sup> (bei Ybbs), *lapidea platea* (bei Hollenburg<sup>2)</sup>, *strata legitima*<sup>3)</sup>, *via gigantea*.<sup>4)</sup>

Aber auch andere Wege führten zur Frankenzeit ins Wiener Becken. Beim Kriegszug gegen die Awaren 791 zog eine Heeresabteilung, Sachsen und Thüringer, auf dem linken Donauufer bis ins Marchfeld, um dann den Rückweg von da durch Böhmen zu nehmen. Wahrscheinlich benützten sie den uralten Weg über Eggenburg und die Gmünder Pforte ins Moldaugebiet.<sup>5)</sup> Die Straße muß gut gangbar gewesen sein, sonst hätte es nicht ein ganzes Heer unternehmen können, auf ihr mit dem Troß die dichten Forste des Nordwaldes zu durchqueren. Auch der Donauhandel belebte sich von neuem. Bayrische Kolonisten für die neugegründete Ostmark fahren auf dem Strome in die neue Heimat, der Handel mit Bulgarien und Byzanz beginnt sich zu regen. Gesandtschaften gehen auf der Donaustraße hin und her. Eine bulgarische Flotte gelangt 827 nach Pannonien, eine fränkische Gesandtschaft bittet in Bulgarien um Sperrung des Salzhandels nach Mähren. König Arnulf fährt zu Schiffe die Donau herab und belagert Mutarun (Mautern). Die Raffelstätter Zollordnung<sup>6)</sup> von 906 gibt uns das beste Bild des regen Verkehrs auf der Donaustraße am Ende des IX. Jahrhunderts. Mehrere Zollstätten bestehen bereits auf dem Strom, so in Rosdorf, Linz, Eparesburg, Mautern. Namentlich waren es Salzschiffe, die die Donau herabfuhren. Ihre Besatzung bestand meist aus drei Mann, die Zollabgabe war in Salz zu entrichten. Aber auch andere Waren wurden verfrachtet, wofür der Zoll in Geld zu erlegen war. Der wichtigste Stapelplatz scheint Mautern gewesen zu sein. Das Wiener Becken tritt an Bedeutung zurück, denn nicht mehr vier Straßen laufen hier zusammen, da die Straßen vom Wiener Becken nach Norden und ebenso nach Süden und Osten ohne Bedeutung, die nach Südost

<sup>1)</sup> Mühlbacher, Reg. Carol. Nr. 1365.

<sup>2)</sup> Archiv für Kunde österreichischer Geschichte. XXVII, 259.

<sup>3)</sup> Vancsa, a. a. O. 148.

<sup>4)</sup> M. Boica. IV, 22.

<sup>5)</sup> Vgl. Kapitel I.

<sup>6)</sup> MG. LL. III, 481 ff.

wenig Verkehr hatte. Die Straße aus Mähren und Böhmen erreichte bei Mautern die Donau, daher ist dieses Knotenpunkt. Sklaven und Pferde sind Haupttauschobjekte mit den Nordslawen. Selbst Russen aus Kijew benützen die Weichsel- und Marchstraße, um handeltreibend in der Ostmark zu erscheinen.<sup>1)</sup> Sie führen Wachs, Pferde und Sklaven ein. Auch eine *strata legitima* (also gesetzlich vorgeschriebene Straße) wird genannt (vielleicht das erste Beispiel von Straßenzwang?). Von den Salzwagen, die sie befahren, wird an der Url Maut eingehoben. Es ist die alte Römerstraße, zwischen Laureacum-Loraha und Ipusa befahren, um dem Donaustrudel auszuweichen. Zum letzten Male wurde die karolingische Donaustraße 907 benützt, als Graf Liutpold mit dem bayrischen Heere über die Enns zog, dem neuen Reichsfeind, den Magyaren, entgegen. Im Ostland, in der unbekanntenen Ferne, vielleicht im Wiener Becken, wurde sein Heer vernichtet, die Führer, darunter mehrere streitbare Bischöfe, fielen. Die karolingische Ostmark kam in Feindeshand und die Straßen an der Donau und nach Italien standen ihnen offen.

Man darf aber dabei nicht außer acht lassen, daß von den Magyaren nur die Ebenen der Ostmark besetzt wurden, also die Donaussenke, die Ebenen und das Hügelland Pannoniens, die Grazer und Leibnitzer Ebene etc. Im Gebirgsland waren die Magyaren auf ihren Gäulen zu unbehilflich, dort hat sich das Deutschtum erhalten. Kärnten hat sich so wie die Obersteiermark seine deutsche Kultur bewahrt und ebenso dürfte das Wechselbergland und seine zahlreichen deutschen Kolonien bayrisch geblieben sein, eine vorspringende Bastion in die magyarische Ebene. Diese vorgeschobenen Teile des Herzogtums Bayern mußten nun mit einander in Verbindung bleiben. Die alte Straße aber, die das Wechselbergland mit dem Kärntner Becken verband, vom Wiener Becken über den Wechsel ins Grazer und Leibnitzer Feld und zur Drauenge bei Drauburg war durch die streifenden Magyaren unterbrochen und ungangbar, man mußte eine andere Straße nach Kärnten aufsuchen. Und damals wohl erst begann der Semmering in den Vordergrund zu treten. Man brauchte vom Pitztal nur über den Sattel bei Kirchberg am Wechsel zu gehen und stand am Fuße des Semmerings, ohne in die gefährliche Ebene hinabsteigen zu müssen, und gelangten im Gebirgsland durch

<sup>1)</sup> Vgl. Wasiliewski, Kiows Handel mit Regensburg in: Verhandlungen des historischen Vereines für Oberpfalz und Regensburg. Bd. LVII, 197 ff.

das Mürz- und Murtal und den Neumarkter Sattel ungefährdet nach Kärnten. Der Semmering lief also seinem alten, leichter passierbaren Nebenbuhler, dem Wechsel, nun den Rang ab. Die Semmering-Verbindung war auch Ursache, daß das Wechselland (Mark Pitten) politisch an Kärnten-Obersteier angeschlossen wurde und erklärt auch, warum die steirisch-österreichische Grenze bis in die Mitte des XIII. Jahrhunderts bis ins Steinfeld vorgeschoben erscheint. Auch gegen die Donaustraße dehnt sich Kärnten-Steiermark aus, das ehemals zur karolingischen Ostmark gehörige Gebiet an Enns und Steier (mit Burg Steier) gravitiert, da die Donaustraße oft gestört ist, gegen Süden, daher auch hier die Grenzausbuchtung.

Für die fränkische Zeit ist also die Benützung der römischen Straßen maßgebend, nur im Notfall (Semmering) weicht man von ihnen ab. Freilich, der Verkehr ist ein geringer, so gering, daß sich im Knotenpunkt im Wiener Becken nicht einmal eine größere Siedlung bildet, wozu freilich viel die trüben politischen Verhältnisse des Ostens, namentlich die vielen Umwälzungen in den Sudeten-, Karpathen- und Karstländern und in Italien, beitrugen.

#### V. Die Zeit der Magyarenzüge und der Babenberger.<sup>1)</sup>

Nach der Vernichtung der karolingischen Ostmark begann für Pannonien und die Donaustraße eine schwere Zeit. Kaum werden sich einzelne karolingische Siedlungen erhalten haben, von einem geregelten Verkehr auf den Straßen ins Wiener Becken kann keine Rede sein. Es verliert seine Stellung als Straßenzentrum, die es schon in der fränkischen Zeit kaum behaupten konnte, vollständig. Nur als Ausgangspunkt magyarischer Reiterzüge hat es eine verderbliche Bedeutung. Diese Reiterzüge nahmen ihren Verlauf auf der Donaustraße nach Süddeutschland und anderseits am Alpenfuß, die *strata hungaria*, wie man sie in Friaul nannte, gegen Italien. Auf ersterem Weg benützte man wohl immer noch die römisch(-fränkische) Straße von Ungarn her über Petronell und

<sup>1)</sup> Die verdienstvolle Arbeit Dr. Theodor Mayers über den auswärtigen Handel des Herzogtums Österreich im Mittelalter (Forschungen zur inneren Geschichte Österreichs, herausgegeben von Dopsch, 6. Heft, Innsbruck 1909), die während der Korrektur dieses Aufsatzes erschien, vermochte der Verfasser in demselben noch so weit sie darauf Bezug hat, zu benützen, namentlich gute Beispiele und Belege für den Warenverkehr auf der Donaustraße konnten daraus entnommen werden.

Wien gegen Westen. Sie wird die am meisten benützte gewesen sein. Vom Marchfelde zweigte wol eine andere Zugstraße ab, die den alten Weg über die Pforte von Gmünd benützte, um durch Böhmen nach Thüringen und Sachsen zu gelangen, bis die Merseburger Schlacht von 933 diesen Zügen ein jähes Ende bereitete. Vielleicht auch, daß die Magyaren die March-Oderstraße einschlugen, da aber diese Züge ins Slawenland gingen, erhalten wir keine Nachrichten darüber. Andererseits benützten die Magyaren die Römerstraße, die ehemals von Italien her ins Wiener Becken gelangte und durch die Pforte von Ebenfurt dieses betrat. Die Heerzüge von 948, 950 und 985 bewegen sich auf dieser Linie. Alle diese Straßenzüge liefen an dem Punkte zusammen, wo der Wiener Wald so an die Donau herantritt, daß nur durch eine schmale Enge der Weg gegen Westen offen steht. Diese Gegend vor der Flußenge, bei Wien, bildet also den Sammel- und Knotenpunkt aller Wege über die Ebene von Osten. Hier laufen alle Straßen und strategischen Linien gegen Westen zusammen.<sup>1)</sup> Daneben bestand ein Heerweg, der von Ungarn her durch die Ödenburger Pforte quer über das Wiener Becken gegen Leobersdorf ging und dem Triestingtal folgend über den Sattel von Kaumberg ins Gölse- und Traisental führte und hier bei St. Pölten in die Donaustraße einmündete. Sie wurde namentlich dann benützt, wenn die eigentliche Donaustraße am Wiener Wald gesperrt war.

Selbst in diesen stürmischen Zeiten hörte Handel und Wandel nicht ganz auf, die Donau wurde von Westen her befahren. Bischof Drakulf von Freising fuhr 926 auf ihr ins Ostland, erlitt jedoch im Greiner Strudel Schiffbruch und ertrank.<sup>2)</sup> 972 wird von einer Missionsreise des heiligen Wolfgang nach Ungarn die Donau hinab berichtet.<sup>3)</sup>

Mit der Schlacht auf dem Lechfelde hören 955 die magyarschen Raubzüge nach dem Westen auf und nun beginnt langsam der deutsche Gegenstoß gegen Osten. Die Donaustraße ist hiebei die große deutsche Kulturstraße, das deutsche Kolonisationsgebiet erweitert sich in den folgenden Jahrzehnten immer mehr donauabwärts, bis auch der Straßenknotenpunkt des Wiener Beckens

<sup>1)</sup> Vgl. Karte der strategischen Linien bei Wien in: Geschichte der Stadt Wien. I.

<sup>2)</sup> MG. SS. XXIV, 320.

<sup>3)</sup> Vgl. Vancsa, a. a. O. 193.

wieder in deutschen Händen ist. Die Ostmark wird, wenn auch in viel bescheideneren Grenzen als in der Karolingerzeit, namentlich nachdem Karantanien, Obersteiermark und Pitten politisch und kulturell selbständig, ja überlegen geworden sind, wiederhergestellt und die Babenberger und ihr Staat sperren nun mit Burgen und Reisigen die enge Donaustraße nach Westen gegen Einfälle. Der Verkehr beginnt sich unter diesem staatlichen Schutz wieder neu zu beleben.

Ein Strom von Kolonisten ergoß sich über die verödeten Gebiete, aus Bayern und Franken zogen sie die Donaustraße herab oder befuhren den Strom selbst. Der Verkehr schlug die alten Wege wieder ein oder bahnte sich neue. Denn eine wesentliche Förderung erhielt er nun dadurch, daß in Böhmen die Přemysliden, in Ungarn die Arpaden, in Polen die Piasten ihre Völker zu geordneten Staatswesen geführt hatten, daß das oströmische Reich sich wieder hob, daß in Deutschland und Italien unter sächsischen und fränkischen Kaisern eine neue Kultur und Verkehrsblüte begann. Die an Deutschland grenzenden Länder, namentlich Ungarn und Böhmen, nahmen deutsche Kultur an und verlangten nach deutschen Erzeugnissen und die Donaustraße vermittelte diesen Verkehr. Die Kreuzzüge vermehren denselben um ein bedeutendes, denn an Stelle einer deutsch-ungarischen Lokalhandelsstraße wird durch den Verkehr mit Byzanz und dem weitesten Orient aus der Donaustraße eine Welthandelsstraße.

Aber auch auf der alten Bernsteinstraße beginnt sich zu regen. Die Ostmark, der am weitesten ins Slawenland vorgeschobene deutsche Staat, muß auch die Tschechen und Polen mit seinen und Deutschlands Produkten versehen und im Süden an der Adria beginnt ein Handelsemporium aufzusteigen, dessen Kaufleute kühn Byzanz umgehend in den Orient vordringen und dessen Produkte auf kürzerem Wege nach Mitteleuropa und die Slawenländer bringen. Es ist Venedig. Die alte Bernsteinstraße, jetzt über die Alpenpässe führend, ist ihr Weg nach Norden und es gelingt ihnen, den Verkehr zum Orient von der Donaustraße nach Süden abzuleiten. Die Donaustraße wird an Wichtigkeit abgelöst von der Nord-Südstraße. Das Wiener Becken litt unter dieser Veränderung nicht, es bleibt nach wie vor Knotenpunkt dieser beiden Straßen. In dieser Zeit ist seine Blüte, ist es Stapelplatz der Waren von Orient und Okzident, des eisstarrenden Nordens und des glühenden Südens. Selbst die

Residenz des österreichischen Herzogs wandert diesem Zentralpunkt zu, von (Pöchlarn?) Melk nach Tulln, von hier auf den Kahlenberg und endlich nach Wien.

Die Donaustraße ist in der Babenbergerzeit noch die wichtigere. König Stephans des Heiligen Bemühen um Ruhe und geordnete Verhältnisse in seinem Lande hatte zur Folge, daß die Jerusalemfahrer nicht mehr allein den Seeweg nach dem Heiligen Lande nahmen, sondern vereinzelt auch schon die Donaustraße einschlugen. Der erste mit Namen genannte Pilger, der die Donau entlang nach Osten zog, war der Schotte Koloman, der 1012 in der Gegend von Stockerau von den Bewohnern ~~des~~ Gegend als angeblicher ungarischer Spion den Märtyrertod erlitt.<sup>1)</sup> Aber auch von Frankreich treffen wir Pilger an, wie 1056 den Abt Theodor von Jumièges, der eine Zeitlang bei den Benediktinern von Melk auf seiner Pilgerreise zu Gaste war.<sup>2)</sup> Bald kommen die Pilger in stärkerer Anzahl. 1064 sollen sogar 7000 derselben die Donau entlang nach Jerusalem gezogen sein, an ihrer Spitze der Erzbischof von Mainz und die Bischöfe von Bamberg, Regensburg und Utrecht.<sup>3)</sup> Noch weit größere Dimensionen nahmen diese Pilgerzüge an, als mit der Synode von Clermont die Kreuzzugs-idee im Westen Europas ihre Kreise zu ziehen begann, die durch fast zwei Jahrhunderte Abendland und Morgenland in Atem hielt und in nahe Beziehungen zu einander brachte. Naturgemäß spielte da der uralte Donauweg nach Byzanz eine Hauptrolle, denn an Seefahrten dachten die Ritterheere wenig. Er erlangte seine höchste Bedeutung. Im Wiener Becken hat man den letzten Ausläufer deutscher, abendländischer Hochkultur vor sich, hier rüstet der deutsche Kaufmann den Kreuzfahrer mit den heimischen Produkten aus, aber hier findet sich auch schon der serbische und byzantinische Kaufmann ein, ihm für den Zug in den fremden Osten das dazu Nötige und Nützliche anzubieten.

Schon im Frühling 1096 zog unter Führung Peters von Amiens und Walters von Saint-Savair die Vorhut des ersten großen Kreuzheeres an der Donau herab gegen Konstantinopel. Bald darauf folgte der nordfranzösische Teil des Kreuzheeres unter Gottfried von Bouillon auf der gleichen Straße über Regensburg, Wien, Ofen und Belgrad nach. Ebenso war die Donaustraße der Weg, den die deutschen Kreuz-

<sup>1)</sup> M. Boica. XI. 140.

<sup>2)</sup> Vgl. Röhricht, Pilgerfahrten nach dem Heiligen Lande. 245.

<sup>3)</sup> MG. SS. IX.

fahrer des zweiten Kreuzzuges unter Konrad II. im Jahre 1147 einschlugen. Otto von Freising gibt <sup>1)</sup> das Itinerar des Königs. Danach war er 26. Mai 1147 in Regensburg, wo er das Schiff bestieg, am 29. Mai in Ardagger. Hier verließ der König das Schiff, um den Greiner Strudel zu umgehen und reiste zu Lande wahrscheinlich bis Ybbs, um wieder sein Schiff zu besteigen. Denn der Greiner Strudel erschien bis ins XIX. Jahrhundert so gefährlich, daß ihn Arnold von St. Emmeram bei seinem Bericht über eine Donaureise bezeichnet als »poica caribdis, ubi esse videtur mortis hospicium«. Er scheint etwas furchtsamer Natur gewesen zu sein. König Konrad gelangte ohne Gefahr nach Wien. Das Pfingstfest (8. Juni) feierte er an der Fische. Denselben Weg nahm nach dem Bericht des Abtes Deogilo der König von Frankreich im gleichen Kreuzzug. In der Folgezeit begegnet uns Herzog Heinrich der Löwe von Sachsen und Bayern 1172, ins Heilige Land pilgernd. In Klosterneuburg verläßt er das Schiff, wird hier vom Herzog Heinrich I. feierlich eingeholt und nach Wien geleitet, wo jetzt die österreichische Residenz war. <sup>2)</sup> Der letzte große Kreuzzug, der die Donau abwärts ging, war der Kaiser Friedrich Rotbarts von 1189. Der alte Kaiser führte den kleineren Teil des glänzenden deutschen Heeres auf dem Strome herab, während der größere Teil die Straße auf dem rechten Donauufer einschlug. Die Zollstätte in Mauthausen, wo man die Dreistigkeit besaß, von den Kreuzfahrerschiffen Zoll einheben zu wollen, ließ der Kaiser in seinem Zorne niederbrennen. In Wien empfing Herzog Leopold den Kaiser festlich, hier wurde Heerschau gehalten und dann ging der Zug weiter nach Ungarn. <sup>3)</sup> Wieviele Fremde aus dem Westen da die Donaustraße hinabgezogen, dafür spricht der Umstand, daß in der Zollordnung Leopold VI. für die Maut von Stein Zollabgaben von Franzosen ~~genannt~~ <sup>den</sup> genannt werden, also Zollforderungen wahrscheinlich von Pilgern aus Frankreich und Westdeutschland. <sup>4)</sup>

Aber nicht allein Kreuzheere ziehen die Donaustraße entlang. Wenn auch die Lechfeldschlacht die Magyaren zurückgeworfen hatte und die folgende Kolonisation der Ostmark ihnen für weitere Heereszüge einen Damm entgegengesetzte, so konnte doch bei dem unruhigen

<sup>1)</sup> MG. SS. II, 64.

<sup>2)</sup> Arnold von Lübeck, in: MG. SS. XXI, 116.

<sup>3)</sup> Vgl. Bericht in: Font. rer. Austr. I. Script. V, 15.

<sup>4)</sup> Vgl. Rauch, in: Script. rer. Aust. II, 106 f.

Volke nicht augenblicklich Ruhe eintreten, namentlich da die Ostgrenze der neuen Mark noch unsicher und in stetem Vorrücken begriffen war.

Noch 985 erfolgte ein Magyareneinfall auf der Straße Ebenfurt, Triestingtal, Gölsental bis gegen Melk.<sup>1)</sup> Unter König Konrad II. mißglückte 1030 eine deutsche Heerfahrt gegen Ungarn. Man rückte die Donau herab bis gegen Raab; hier mußte der König umkehren. Unter Strapazen und ununterbrochenen Rückzugsgefechten kam man bis Wien. Hier opferte sich ein Teil des Heeres für das ganze und hielt Wien, das (hier zum ersten Mal genannt) infolge seiner strategischen Lage die Pässe des Wiener Waldes sichert, solange, bis das Heer durch das Wiental sich nach Westen gerettet hatte.<sup>2)</sup> In Jahre 1041 fiel König Samuel Aba von Ungarn mit zwei Heeren auf den Straßen auf dem rechten und linken Donauufer in Österreich ein. Das eine unter seiner eigenen Führung drang die Triesting, Gölsen und Traisen empor ins Tullner Feld und nahm seinen Rückweg über Wien. Das nördliche Heer wurde ereilt und aufgerieben. Daraufhin unternahm König Heinrich III. in den Jahren 1042—1045 die Donau hinab drei Feldzüge. Vom Wiener Becken aus zog er einmal die Donaustraße entlang bis zur Raab, später von Wien durch die Ebenfurter Pforte über Ödenburg nach Stuhlweißenburg.<sup>3)</sup> Ebenso geht es 1049—1051 die Donaustraße entlang gegen Ungarn.<sup>4)</sup> 1058 begegnen wir anlässlich des Friedensschlusses mit Ungarn auf derselben Straße König Heinrich IV. zu Brumeslawesdorf, Ybbs und Turinbuohe.<sup>5)</sup> König Heinrich V. führte im September 1108 ein Heer die Donau herab, urkundet in Tulln und Klosterneuburg<sup>6)</sup> und belagert mit Markgraf Leopold III. Preßburg.<sup>7)</sup> Letzterer unternahm noch 1118 auf der Wien-Ödenburger Ungarnstraße einen Heerzug dahin und erstürmte Eisenstadt.<sup>8)</sup> Nach der Verbindung Österreichs mit Steiermark konnte auf dieser Straße leicht die Verbindung Wiens mit dem

2

<sup>1)</sup> Vgl. Karte der strategischen Linien bei Wien in: Geschichte der Stadt Wien. I.

<sup>2)</sup> MG. SS. XX, 791.

<sup>3)</sup> MG. SS. XX, 801.

<sup>4)</sup> Vgl. Meiller, Regesten der Babenberger. S. 6, Nr. 11, 13—16.

<sup>5)</sup> Ebenda. S. 8, Nr. 3—5.

<sup>6)</sup> Ebenda. S. 11, Nr. 4, S. 12, Nr. 5, 6.

<sup>7)</sup> MG. SS. XXVII, 20.

<sup>8)</sup> MG. SS. IX, 503.

neugewonnenen Lande gestört werden. Deswegen spernte Leopold V. die Ebenfurter Pforte durch Anlegung von Wiener-Neustadt. Es wurde für das südliche Wiener Becken der Straßenknotenpunkt, welcher die Straßen von Ungarn (Ödenburg), vom Wechsel und Semmering sammelte und von da gemeinsam nach Wien leitete. Hier schlug auch Friedrich II. sein Kriegsquartier auf, von hier zog er 1237 durchs Triesting- und Gölsental an die Donaustraße gegen die Enns, um den Truppen des Kaisers den Eintritt in sein Land zu wehren. Im gleichen Jahre zog der kaiserliche Statthalter, Graf Eberhard von Eberstein, die Donau herab nach Wien.<sup>1)</sup> Im Kriege Friedrichs des Streitbaren mit Ungarn 1241 ging die ungarische Hauptmacht auf der Ödenburger Straße gegen Wien vor, eine Abteilung unter Graf Achilleus längs der Donau.<sup>2)</sup> Ebenso rückte auf der Ödenburger Straße 1246 das ungarische Heer ins Wiener Becken.

Neben dieser Benützung der Donaulinie als Heerstraße begannen der Strom und die nebenlaufende Straße seit dem X. Jahrhunderte auch als Handelswege eine bedeutende Rolle zu spielen. Ein reger Donauhandel, belebt von den aufgefrischten Beziehungen von Abend- und Morgenland, beginnt nun, von dem die Städte an dieser neuen Welthandelsstraße einen großen Aufschwung nehmen. Enns, wohin selbst aus Ulm, Köln, Aachen und den Niederlanden Kaufleute kamen, hatte schon frühzeitig Stapel- und Marktrechte.<sup>3)</sup> Doch beherrschte hier wie in ganz Österreich Regensburgs Kaufmannschaft den Handel, denn, wie in allen Kolonisationsgebieten, lag auch hier der Handel zunächst in den Händen des höherentwickelten Hinterlandes, Bayern und Schwaben, bis das kolonisierte Land wirtschaftlich genügend erstarkt war, sich von dieser Bevormundung loszumachen, die Bayern und Schwaben zu verdrängen und deren Rolle gegen Böhmen und Ungarn selbst zu spielen. Nach den Berechnungen Mayers<sup>4)</sup> soll c. 1250 der Gesamtwert der Einfuhr Oberdeutschlands nach Österreich etwa 60.000 tal. den. betragen haben, die Ausfuhr Österreichs dahin etwa 30.000 tal. den., sodaß die österreichische Handelsbilanz bei einer doppelt so großen Einfuhr als Ausfuhr stark passiv war. In Enns bestand

<sup>1)</sup> Vgl. Geschichte der Stadt Wien. I, 283.

<sup>2)</sup> MG. IX, 641.

<sup>3)</sup> Vgl. Kurz, Österreichs Handel. S. 9.

<sup>4)</sup> Der auswärtige Handel des Herzogtums Österreich im Mittelalter. 13.

eine große Zollstätte, wo Saumpferde, Wagen und Schiffe Abgaben entrichteten. Die Regensburger, Kölner und Maastrichter genossen weitgehende Privilegien.<sup>1)</sup> Für die Bedeutung der Stadt und den reichen Verkehr durch sie spricht auch die frühzeitige Verleihung des Stadtrechtes. Ähnlich blühten Krems und Stein auf, die an Stelle des karolingischen Mautern traten. (Da die Magyaren meist die Straße südlich der Donau unsicher machten, dürfte in der Magyarenzeit die uralte Siedlung auf das nördliche Donauufer sich hinübergezogen haben.) Bereits 1137 wird der Kremser Markt erwähnt, und 1157 erhält die Stadt die herzoglich österreichische Münze. Bevor Wien sich über die anderen Orte erhob, war Krems der Hauptort Österreichs, wenn auch nicht seine Residenz. Seine Bedeutung im Handel erhielt der Ort dadurch, daß hier eine Straße aus den Sudetenländern am Rande des böhmischen Massivs entlang in die Donaustraße einmündete. Solange Ungarn ein gefährlicher Nachbar und das Wiener Becken unsicherer Boden war, zog wohl der Verkehr der Sudetenländer mehr nach Krems als ins natürliche Zentrum des Wiener Beckens. Sobald aber im Osten geordnete Zustände eintraten und die Nord-Südstraße ihre alte Richtung einschlagen konnte, mußte Wien über Krems siegen. Jetzt, gegen Ende des XII. und Beginn des XIII. Jahrhunderts beginnt die reiche Belebung beider in Wien sich kreuzenden Handelsstraßen und der außerordentliche Aufschwung der Stadt. Schon 1137 ist es civitas. Am Beginne des XIII. Jahrhunderts kann Herzog Leopold dem Papste Wien als eine der schönsten und reichsten Städte bezeichnen, wohlgeeignet für die Errichtung eines von ihm angestrebten Bistums.<sup>2)</sup> Bisher hatten die Regensburger Kaufleute die Donau bis weit nach Ungarn beherrscht, nun beginnt die Zerteilung des Stromes. Das Wiener Stadtrecht von 1221 gestattet den Handel donauabwärts nur bis Wien und der Handel mit Ungarn wurde allein den Wienern vorbehalten, den »Oberländern« von Passau, Regensburg, Ulm u. s. w. jedoch bei Strafe verboten. Durch Verleihung dieses Stapelrechtes sammelten sich denn auch alle Waren des Westens in Wien und wurde der reiche Gewinn des Zwischenhandels namentlich mit dem Tuch der Westdeutschen den Wienern gesichert. Wie lebhaft das Markttreiben um 1240 war, zeigt die Stelle im »Heiligen Georg« des bayrischen Hofschreibers Reinbot

<sup>1)</sup> Ebenda. S. 11.

<sup>2)</sup> Vgl. Vancsa, Geschichte Nieder- und Oberösterreichs. 408.

von Dürne, wo er das Kampfgetöse der Sarazenen vergleicht mit dem Getöse auf dem Markt zu Wien: »Daz der markt ze Wiene nie noch der da ze Werde (Donauwörth) hie gewonnen den braht noch den gedranc«. Der Wiener Handel bewegte sich demnach über ganz Ungarn und büßte hier erst später an Bedeutung ein, als man den Wiener Kaufleuten ebenso die Stapelrechte in den Weg legte, wie sie den »Oberländern«. Die bedeutendsten Donauhandelsstädte waren weit in den Orient bekannt. Der Araber Edrisi nennt im XII. Jahrhundert als solche<sup>1)</sup>: Ulma, Rendsburg (Regensburg), Batsau (Passau), Ghermisia (Krems), Biena (Wien), Baso (Pozsony, Preßburg), Yura (Győr, Raab), Ostorgona (Estergom, Gran), Budhwara (Budavar, Ofen).

Neben der Donau benützte man immer noch die Römerstraßen. Noch 1011 wird eine hohstrazze als im Verkehr bezeichnet.<sup>2)</sup> In der Wiener Friedens- und Zollordnung für die Regensburger von 1192<sup>3)</sup> sind auf dieser Straße Melk, St. Pölten und Tulln mit Wien als Zollstätten genannt. Gegen Ungarn ging die Straße über Simmering (ungarica platea 1045 erwähnt) und Bruck an der Leitha nach Raab und über Abda bei Raab (Zollstätte) und Füzegtu (Zoll) nach Komorn und Ofen.<sup>4)</sup> Andererseits dürfte nach dem Berichte Edrisis von Wien aus die eigentliche Orientstraße über Sibrona (Sopron, Ödenburg) gegen Siklawos (Siklos bei Fünfkirchen) und Afrankbilla (Frankavilla), Dmitrowitz im Frankochorion (Slawonien) und nach Belegradon (Belgrad) und Byzanz geführt haben.<sup>5)</sup> Neben diesen Straßen südlich der Donau gehen solche von geringerer Bedeutung auch nördlich des Flusses aus dem Wiener Becken. Sie übersetzen die Donau bei Wien und wenden sich einerseits über Korneuburg nach Krems, andererseits über das Marchfeld nach Preßburg und weiter über Gran nach Nordungarn und Polen.<sup>6)</sup> Zollstätten gab es an der Donaustraße reichlich. So auf dem Strome in Aschach, Linz, Mauthausen, Emmersdorf, Stein, Wien, Raab, Füzegtu, Gran, an der Straße in Wels (Gmunden), Steyr, Enns, Aschbach, Melk,

<sup>1)</sup> Vgl. Tomaschek, Die Handelswege im XII. Jahrhundert. 292.

<sup>2)</sup> Mon. Boica. VI, 158.

<sup>3)</sup> Wiener Geschichtsquellen. Nr. 2.

<sup>4)</sup> Vgl. Luschin in: Geschichte der Stadt Wien. I, 339, 437. Urkunde Stephans von Ungarn für Wien von 1270.

<sup>5)</sup> Tomaschek, a. a. O. 293.

<sup>6)</sup> Boczek, Cod. dipl. Mor. I, 119, Nr. 135. Hasenöhrle in: Archiv für österreichische Geschichte. Bd. LXXXII, 460.

St. Pölten, Tulln, Wien, Raab, Abda, Füzegtu (Füzto), Gran.<sup>1)</sup> Trotz aller Plackereien, Zölle, Straßenzwang, Stapelrechte u. dgl. die darauf berechnet waren, den fremden Kaufmann fernzuhalten, finden wir doch sehr viele auf den im Wiener Becken konvergierenden Straßen. Vorherrschend waren die »Oberländer«, namentlich die Regensburger. Sie waren die ersten gewesen, die den Donauhandel im größeren betrieben und ihn bis ins XIV. Jahrhundert beherrschten. Gefördert wurde diese Entwicklung durch reiche Privilegien der Fürsten. Die Regensburger durften nach dem Privileg Ottokar I. von Steiermark (1191) in Enns frei kaufen und verkaufen.<sup>2)</sup> Auch das Privileg Leopolds V. für Wien von 1192 stellt die Regensburger den Wienern gleich und wie diese unter den herzoglichen Richter. Er gestattet ihnen freien Handel in Österreich und nach Ungarn (1221).<sup>3)</sup> Aber der Regensburger Handel erstreckte sich viel weiter. Rußlandfahrer werden auf der Donau erwähnt, sie sollen in Enns für das Schiff 16 Denare Zoll zahlen (Privileg Ottokars I. von 1191) Betrieben wurde der Handel Regensburgs meist von Großkaufleuten, die 71% der Waren im XIV. Jahrhundert nach Österreich brachten, während sie ein Zwanzigstel der Kaufleute ausmachten.<sup>4)</sup>

Neben den Regensburgern tauchen namentlich Kaufleute aus Schwaben und den Rheinländern auf. Das Privileg Ottokars I. für Enns erwähnt Passauer, Salzburger, Ulmer, Kölner, Aachener, Maas-trichter. Auch vom Orient her erscheinen Kaufleute, ausgehend vom byzantinischen Reich. Byzantinische Münzen waren nach Ibrahim ibn Jakubs Bericht bis Böhmen und Polen verbreitet. Ebenso berichtet er, daß die Donau aufwärts nach Prag Mohammedaner, Juden und Türken aus dem Orient mit byzantinischen Waren und Stoffen kamen. Sie werden sogar seit dem XI. Jahrhundert in Ungarn ansässig. Im Decretum Ladislai I., 9, erscheint ein Artikel: De negotiatoribus, quos Ismahelitas appellant. Es sind dies eben diese mohammedanischen Kaufleute. Handelsgeschäfte und die Besorgung der königlichen Finanzen und des Münzwesens brachte ihnen in Ungarn Reichtum und Ansehen. Am besten läßt sich dieses Zu-strömen fremder Kaufleute im Knotenpunkte der Straßen, in Wien, beobachten. Daß die Regensburger den eingeborenen Wienern gleich-

1) Vgl. Geschichte der Stadt Wien. I, 417, 439.

2) Kurz, Österreichs Handel. 11.

3) Vgl. Geschichte der Stadt Wien. I, 243, 412.

4) Th. Mayer, a. a. O. 104.

gestellt waren, habe ich oben bemerkt. Es scheinen ihrer auch viele hier ansässig gewesen zu sein. Ein Hugo de Ratisbona ist Zeuge einer Schenkung Heinrich Jasomirgotts.<sup>1)</sup> Eine Sünchingaere Straze (Singerstraße), die am Ende des XIII. Jahrhunderts auftritt und heute noch so benannt ist, erinnert an die aus Sünching bei Regensburg zugewanderten Kaufleute. Es muß eine stattliche Anzahl gewesen sein, wenn eine Gasse nach ihnen benannt wurde. Ein Otto Sunchinar lebt zirka 1200 in Klosterneuburg. Der alte Regensburger Hof existiert heute noch. Neben den Bayern erscheinen zahlreiche Schwaben, namentlich Ulmer. Ulm war der westlichste Donauhafen, wo die Waren aus dem reichen Westen zusammenströmten, um auf dem Strom nach Osten verfrachtet zu werden. Ulmer Kapital beherrschte den Donauhandel, schwäbische Schiffer betreiben ihn. Seit 1208 tauchen in Wien und Klosterneuburg immer häufiger die Namen Suevus und Suevulus (Swap und Swoebel) auf.<sup>2)</sup> 1208 erhalten die Flanderer in Wien Marktrechte und Exemption vom Stadtrechte.<sup>3)</sup> Von Köln kommende Wagen werden erwähnt.<sup>2)</sup> Ein Kölnerhof ist 1289 nachweisbar.<sup>2)</sup> Die Wiener Burgmaut aus der Zeit Leopold VI. kennt Suevi und Ratisponenses, Aquisgrani und Mecenses (Metzer), de Mastriht, de Ungaria und Patavienses. Fraglich erscheint mir dabei die Ansicht Dr. Th. Mayers, daß der Handel aller dieser West- und Süddeutschen nach Österreich und Ungarn hauptsächlich den Zweck hatte, für die Industrieprodukte des Westens ungarisches Silber und Gold einzutauschen, da die tirolischen und sächsischen Silber- und Goldbergwerke ihnen erst im XV. und XVI. Jahrhundert ihren Edelmetallbedarf lieferten und in dieser Zeit daher auch der Handel mit Ungarn zurückgeht. Es liegt für diese west- und süddeutschen Städte ja ein anderes silber- und goldreiches Land, Böhmen, viel näher als Ungarn und bot gewiß ein ebenso gutes Absatzgebiet für die westdeutschen Industriegüter wie Ungarn. Auch in Deutschland selbst waren schon im XI. Jahrhundert Silbergruben im Betriebe, denn Deutsche werden als Bergleute nach Ungarn berufen, nicht allein Sachsen, sondern auch Süddeutsche.<sup>4)</sup> Böhmens Gruben reichen ins XII. Jahrhundert. Deutsche sind die Bergleute und 1249 heißt es: »Multiplicati sunt in Bohemia Teuto-

<sup>1)</sup> Archiv für österreichische Geschichte. Bd. LVI, 293.

<sup>2)</sup> Vgl. Müller in: Geschichte der Stadt Wien. I, 243.

<sup>3)</sup> Ebenda. I, 191.

<sup>4)</sup> Pertz, XVII. 24.

nici: per hos rex ingentes divitias collegit ex auri et argenti fodinis«. <sup>1)</sup> Und daß die Süddeutschen wirklich um Edelmetall nach Böhmen kamen, zeigt eine Nachricht von 1324 aus Prag<sup>2)</sup>, wo es heißt: »das sint di Regenspurger, di da choufen vnd verkoufen silber: Heinrich der Sterner vnd Ulrich der Piel. Pepteter der verkoufet swere pfennige. Conrat der Spiczer hat verkoufet swere pfenige. Henczel der Sterner hat gekoufet zwu marc goldes vnd hat di verkoufet ein comtewer einem cruciger«.

1314 werden hospites, Fremde, als Käufer von Gold und Silber in Prag genannt.<sup>2)</sup> Auch 1332.<sup>3)</sup> Gewiß ließen sich bei gründlichem Suchen viele solche Zeugnisse anführen, was mir in der Kürze der Zeit nicht möglich war.

Große Mannigfaltigkeit zeigen auch die Produkte und Waren, die die Donaustraße entlang gingen. Salz wurde seit dem XII. Jahrhundert in Ischl gewonnen und ging von hier die Traun abwärts in die Donau.<sup>4)</sup> Vorher mußte bayrisches Salz eingeführt werden, und zwar in großen Mengen. Das Privileg Leopolds VI. für Regensburg 1191 erwähnte kölnische Tücher, wie überhaupt das niederländische Tuch von den Wohlhabenden gesucht war. Gent, Ypern, Arras, Tournay erzeugten das beste. Die »Klage« des Nibelungenliedes erwähnt Wien als Einkaufsort für Kleider.<sup>5)</sup> Daneben betrieben die Regensburger Handel mit Häuten. Die Kölner und Maastrichter mußten in Enns 1191 dem Herzog 1 Maß Wein, 2 Pfund Pfeffer, 1 Paar Schuhe und 1 Paar Handschuhe entrichten, handelten demnach hauptsächlich mit Gewürz, edlem Wein und feinen Lederwaren.<sup>6)</sup> Stein war namentlich Zollstation für Kupfer, Zinn und Häringe.<sup>7)</sup> Waidhofener Eisen ging auf der Donau nach Wien und Ungarn, wobei es in Stein verzollt werden mußte.<sup>8)</sup> Die Einfuhr, stärker als die Ausfuhr, bestand demnach in Tuch und Kleidern von den Niederlanden, aus Köln, Arras, Gent, Huy, Ypern, dann Häringen und Salzischen von der Nordsee, Getreide und Salz von Bayern, Leinwand

<sup>1)</sup> Erben, Regesten. III. 375. Nr. 975.

<sup>2)</sup> Ebenda. III, 94. Nr. 233.

<sup>3)</sup> Ebenda. III, 765. Nr. 1969.

<sup>4)</sup> Vgl. Seiler in: Blätter des Vereines für Landeskunde von Niederösterreich. IV, 109.

<sup>5)</sup> Ed. Lachmann, Strophe 1104.

<sup>6)</sup> Vgl. Kurz, Österreichs Handel. 11, 12.

<sup>7)</sup> Blätter des Vereines für Landeskunde von Niederösterreich. I, 269.

<sup>8)</sup> Ebenda. II, 214.

und Blei von Schwaben, Vieh, Getreide, Fische, Fellen, Wolle, Haaren, Honig, Wachs, Kupfer, Zinn, Gold von Ungarn. Die Ausfuhr brachte Wein, Safran, grobes Tuch von St. Pölten, dann die Rohprodukte Ungarns und des eigenen Landes, dann steierisches Eisen, Hopfen nach dem Westen und die verarbeiteten Rohstoffe nach dem Osten.

Nicht zu vergessen bei einer Besprechung der Donaustraße in dieser Zeit ist die schöne Schilderung, die unser großes Nationalepos des Mittelalters, das Nibelungenlied, in geradezu liebevoller Weise von dem Donauwege gen Osten gibt. Wenn auch die Königin Kriemhilt nicht vom Rheine her diesen Weg gezogen, so enthält die Dichtung doch die tatsächlichen Verhältnisse, wie sie in der Zeit der Zusammenfassung des Werkes um 1200 bestanden. Denn die gastliche Aufnahme, welche die fahrenden Sängere in dem liederfrohen, lebenslustigen Weinlande fanden, konnten sie wohl nicht besser vergelten, als indem sie das schöne Stück deutscher Erde im Liede verherrlichten. Schon auf der Werbefahrt Rüdegers von Bechelaren um Kriemhilt

»rüstete (man) die Gewand ihm ze Wiene in der stat«<sup>1)</sup>,

wobei zu bedenken ist, daß der Dichter dies in 24 Tagen für 500 Mann geschehen läßt. Gewiß eine hohe Meinung, die er von der Leistungsfähigkeit der Stadt hat. In der Brautfahrt Kriemhilt und dem Zuge der Nibelungen zeigt sich der mächtige Einfluß der Kreuzzüge, die die alte Verbindung von Abendland und Morgenland gerade in Österreich bewerkstelligten und die die Ehe Herzog Heinrichs I. mit der byzantinischen Kaiserstochter Theodora so schön zum Ausdruck brachte. Fast unwillkürlich mußte an den Sängere der Gedanke herantreten, zwei Gestalten aus den westlichen und östlichen Sagenkreisen, Kriemhilt und Etzel, zu vereinen, aber gleichzeitig auch die Unvereinbarkeit zweier einander so entgegengesetzter Kulturkreise in poetischer Schilderung zu geben. Die 21. Aventure erzählt uns die Reise Kriemhilt durch Bayern über Vergen und Pledelingen (Plattling) nach Passau, wo Kriemhildens Oheim Pilgrim sie empfängt. Und von da an gings die österreichische Donaustraße entlang. Über Everdingen (Efferding) und »über die Trune (Traun) kommen (sie) bi Ense uf daz velt«, wo sie Markgräfin Gotelinde begrüßt. Dann brach man auf nach Bechelaren (Pöchlarn), Rüdigers Sitz. Nach der Rast daselbst gings weiter gegen Osten.

<sup>1)</sup> Ed. Lachmann, Ac. XX, 187.

»Uzer Medeliche (Melk) uf handen wart getragen  
manec gold vaz riche, dar inne bracht man wîn  
den gesten uf die straze und bat si willekomen sîn.  
Ein wirt was da gesezzen, Astolt was der genannt,  
der wîste sie die straze nîder in osterlant.  
gen Mutaren (Mautern) die Tuonowe nîder.  
zuo der Treysen brachte man die geste dan.«

Hier stand eine feste Burg des Heunenkönigs, »geheizten Treysen-  
mure« (Traismauer). Man

»war ze Treysenmure unz an den vierden tac.  
Diu molte ouf der straze die wîle nie gelac,  
sine stube sam ez brünne, allenthalben dan  
da rîten durch Osterriche des künic Ezelen man.  
Eine stat bi Tuonowe lit in Osterlant  
diu ist geheizten Tulme (Tulln), ze Wiene zuo der stat«

führte dann Etzel die Braut, nachdem er sie in Tulln empfangen hatte. Hier in Wien hält er Hochzeit 17 Tage lang. Daß gerade Wien dazu gewählt wird, weist auf die Wichtigkeit der Stadt gegen Ende des XII. Jahrhunderts. Von Wien reitet man »ze Heimburg der alten si waren über naht«. Dann geht es durch Ungarn.

»ze Miesenburg (Wieselburg) der richen, da schiften si sich an«

und gelangen die Donau hinab zur Etzelburg.

Es ist wohl die glänzendste Zeit des Verkehres auf der Donaustraße, die mit dem XIII. und XIV. Jahrhundert wieder ihr Ende fand und nimmer wiederkehrte.

Auf der Nord-Südstraße folgte nach der Blüte unter der Römerherrschaft eine Zeit tiefen Verfalles. Dieser Tiefstand wurde nur noch verstärkt, als die Magyaren sich wie ein Keil an der Donau zwischen die Slawen im Norden und Kärnten schoben und die Straße sperrten. Erst mit dem Zurückdrängen derselben über das Wiener Becken wird sie wieder frei und beginnt wieder eine bessere Zeit für den Verkehr.

Im X. und XI. Jahrhundert kommen namentlich zwei Wege vom Wiener Becken in die obere Steiermark in Betracht (neben der Semmeringstraße), deren Bedeutung heute eine geringe ist. Der eine führte das Schwarzatal aufwärts bis Payerbach, von hier talauf bis Prein und über das Gscheid (1070 m) nach Kapellen und ins Mürztal. Der andere Weg, dessen Reste sich noch unter dem Namen Weinstraße verfolgen lassen, verlief von Neunkirchen über

die heutigen Orte ~~Strabdorf~~, Altendorf, Raach nach Ottertal, dann das Ottertal empor und am Abhange der Otter zum Sattel zwischen dem Mitter- und Dürrkogel, ferner den Hochrücken entlang bis zum großen Pfaff und hinab ins Feistritztal. Schon, daß diese Wege neben dem Semmering überhaupt begangen wurden, zeigte uns, wie groß die Schwierigkeiten des Semmeringüberganges für jene Zeit waren. Ebenso war auch die schwierige Straße von Wiener-Neustadt über Grünbach, Fischau, Brunn, Saubersdorf, St. Egyden, Rotengrub ins Buchberger Tal, von hier über Sierning, Hinterberg, Hühnerbigl, Mamauwiese zur Tränk und in die Vois nach Schwarzau, über den Gaisruck nach St. Egyd am Neuwalde und über den Krer ins Krertal und endlich ins Salzatal und Mariazeller Becken begangen. Auf dieser Straße deckten die Bewohner des Wiener Beckens ihren Bedarf an Eisen aus den obersteierischen Eisenwerken. Auch Salz führte man daher ein, wovon der Name Salzstraße. Heute noch kann die sehr beschwerliche Straße an Wegserpentinien und in den Felsen gehauenen Wagengeleisen verfolgt werden. Die Salinen stellten ihren Betrieb im XVI. Jahrhundert ein.<sup>1)</sup> Wichtiger war um jene Zeit die alte Römerstraße von Wien über Baden ins Pittental, über den Wechsel nach Friedberg und ins Grazer Feld mit Fortsetzung zur Adria. Die Straße erlangte reiche Belebung dadurch, daß die mächtigen Formbacher zu Pitten als Grafen einen glänzenden Hof hielten. Sie war noch unter den Babenbergern der gewöhnliche Weg in die Steiermark, denn sie bot die geringsten Terrainschwierigkeiten. Der Übergang wird mehrere Male urkundlich erwähnt.<sup>2)</sup> 1237 zog auf demselben ein Heer Kaiser Friedrichs II. gegen den rebellischen Herzog Friedrich von Österreich, wurde aber von diesem bei Pitten überfallen und zurückgeworfen. Der Kaiser selbst reiste von Graz über den Wechsel nach Wien. Die Maut für die Wechselstraße befand sich um diese Zeit in Warth am Wechsel.<sup>3)</sup> Auch ein Spital am Wechsel, wie bei allen wichtigen Pässen, tritt uns entgegen. Die Straße ging von Graz weiter über Marburg und Cilli ins Laibacher Feld und über den Karst. 1224 ließ Leopold VI. über die Save eine steinerne Brücke (Steinbrück) bauen, wahrscheinlich die Pfeiler einer Römerbrücke benützend.<sup>4)</sup> Als aber die Pittener

<sup>1)</sup> Vgl. Newald in: Blätter des Vereines für Landeskunde von Niederösterreich. IV, 282 f.

<sup>2)</sup> Vgl. Meiller in: Archiv für österreichische Geschichte. X, 121.

<sup>3)</sup> Derselbe, Ebenda. S. 129.

<sup>4)</sup> Vgl. Mayer, Österreichische Geschichte. I, 171.

Grafen ausstarben und Venedig immer mehr emporblühte und in Judenburg, Friesach und Villach der Verkehr größeren Aufschwung nahm, verlegte man die Straßenrichtung mehr nach Westen, der Wechsel büßte seinen reichen Verkehr wieder zugunsten des Semmering ein.

Nach dem vierten Kreuzzuge hörte der Landverkehr auf der Donaustraße nach Byzanz fast auf. Die üblen Verhältnisse in Ungarn, die Kämpfe der Bulgaren, Komnenen, Türken gegen Byzanz machten ihn zu unsicher. So konnten die Venetianer den direkten Verkehr mit dem Orient zur See in Syrien und Ägypten an sich reißen und seitdem geht die Haupthandelsstraße Mitteleuropas nicht mehr von West nach Ost, sondern von Nord nach Süd. Die Straßen über die Alpen werden reich belebt. Gefördert wurde diese Entwicklung in den Alpenländern durch die Vereinigung der Steiermark und später Kärntens mit Österreich, wodurch diese Länder miteinander in noch regere Verbindung traten, und den Aufschwung des Bergbaues und der Industrie in diesen Ländern. Schon Leopold VI. erschien eine Besitzung (Portenau) in Friaul (Straße nach Venedig) wertvoll. Die große Handelsstraße verlief von Breslau, wo sich alle Produkte des Nordens sammelten, längs der Oder zur March und an dieser ins Wiener Becken. Hier konzentrierten sich alle Seitenstraßen von West, Nordwest (Böhmen), Nordost (Oberungarn), Ost, um dann am Alpenabhang entlang den Semmering zu überschreiten und über Bruck a. M., Leoben, Judenburg und den Neumarkter Sattel nach Friesach zu gelangen und über Klagenfurt, Villach, Pontafel nach Venedig. Die Römerstraße am Ostfuß der Alpen wurde infolge des zu großen Umweges und der unsicheren Verhältnisse Ungarns wenig benützt. Nun beginnt die Blütezeit des Semmerings. Er wird 1158 zum ersten Male urkundlich erwähnt und erscheint in den Urkunden des XII. Jahrhunderts meist als Cerwald (= Nadelwald). Seit dem XIII. Jahrhundert findet sich nicht allein der Paß, sondern auch das ganze steirisch-österreichische Grenzgebirge mit Semernicus mons bezeichnet.<sup>1)</sup> Bereits 1160 errichtet auf dem Semmering Ottokar von Steiermark ein »hospitale in silva Cerewald«<sup>2)</sup> zur Unterkunft den Wanderer, was auf einen lebhaften Verkehr schließen läßt. Dieser bewegte sich das ganze Mittelalter

<sup>1)</sup> Vgl. Meiller, Archiv für österreichische Geschichte. X, 121. Urkundenbuch des Landes ob der Enns. III, 305. MG. SS. IX, 509.

<sup>2)</sup> Steiermärkisches Urkundenbuch. I, 394. Meiller, Regest Nr. 102 (1211).

und weit in der Neuzeit aber nicht auf einer Straße im heutigen Sinne, sondern ein schmaler, schwer passierbarer, oft seinen Lauf ändernder Saumpfad zog sich über das Greis, die Tallehne des Semmeringbaches oberhalb Schottwien, zum Passe empor. Nur Saumtiere und leichte Wagen kamen mühsam empor. Im Wiener Becken selbst lief die Straße den Gebirgsfuß entlang (Ursachen siehe oben, magyarische Zeit) über Mödling, Baden, Neunkirchen. Leopold V. erbaute eine neue Straße über Traiskirchen, Sollenau, Wiener-Neustadt, teils wohl um das neugegründete Wiener-Neustadt in den Verkehr einzubeziehen, teils auch, weil ja die Ebene jetzt nicht mehr gefährdet war. Damit trat die frühere Straße zurück. Baumeister waren bezeichnenderweise Italiener.<sup>1)</sup> Die Orte an der Straße gedeihen gut. Um 1100 wurde in Fischau ein Spital und eine Kirche für Reisende errichtet. 1166 wird der Ort Forum genannt und befand sich daselbst eine österreichische Münzstätte. Mit der Straßenverlegung Leopolds V. ging die Blüte Fischaus bald verloren, dagegen hob sich nun Wiener-Neustadt rasch. 1244 erhielt dieses von Friedrich II. eine Zoll- und Mautordnung. Auch Schottwien am Semmering gelangte zu Bedeutung. Mauten befanden sich im Wiener Becken zu Neudorf bei Mödling, zu Sollenau und Wiener-Neustadt.<sup>2)</sup> Auf dieser Straße von der Adria nach Wien über Friesach zog König Richard Löwenherz nach Norden. Noch besser zeigt ihren Verlauf die abenteuerliche »Venusfahrt« Ulrichs von Lichtenstein von 1217. Die Fahrt ging am 25. April 1217 von Mestre (Venedig) aus über Treviso, Sacile, St. Ulrich, Klemmaun (Gemona), Villach, Feldkirchen, Friesach, Scheuffling, Judenburg, Knittelfeld, Leoben, Bruck, Kapfenberg, Kienberg, Mürzzuschlag, Semmering, Gloggnitz, Neunkirchen, Wiener-Neustadt, Traiskirchen nach Wien, von hier auf der Brünnerstraße über Mistelbach, Feldsberg nach Mähren.<sup>3)</sup> Sie zeigte uns genau den Verlauf der Straße Wien-Venedig. Daß der Verkehr auf ihr schon in dieser Zeit nicht gering war, beweisen die Bestimmungen der Mautordnung für Wiener-Neustadt von 1244. Danach sind die Neustädter Bürger, die auswärts Handel treiben, daheim zollfrei. Die Neunkirchener genossen an Samstagen Zollfreiheit, an Mittwochen zahlten sie 2 Pfennig

<sup>1)</sup> Vgl. Böheim in: Geschichte der Stadt Wien. I, 280.

<sup>2)</sup> Tomaschek, Rechte und Freiheiten der Stadt Wien. I, 184, Nr. 88.

<sup>3)</sup> Vgl. Fries in: Blätter des Vereines für Landeskunde von Niederösterreich. VII, 129.

vom Wagen. Ebenso die Wiener, Ebenfurter, Hainburger und Brucker (a. d. L.), wenn sie Rückfracht in Neustadt nahmen, sonst vom Saumpferd 6, vom Wagen 12 Pfennig. Noch mehr sollten die Grazer, Leobener und Judenburger, am meisten die landfremden Kaufleute entrichten.

Auch von der Donau gegen Norden wird der Verkehr lebhafter. Die Hauptstraße führte die March entlang. Der Donauübergang erfolgte wohl bei Nußdorf oder Klosterneuburg, früher vielleicht bei Sachsengang. Wenigstens wird eine Brücke hier 1021 erwähnt<sup>1)</sup>, wahrscheinlich jedoch nur über einen Donauarm. Der Übergang erfolgte auf Fähren. Die erste Donaubrücke wird bei Wien erst 1439 erwähnt.<sup>2)</sup> An der Marchstraße wird schon 1056 gelegentlich der Schenkung eines Gutes bei Baumgartenberg an Passau die Straße nach Lawentenburg (Lundenburg) erwähnt.<sup>3)</sup> Vom Grenzzoll bei Lundenburg weist Herzog Otto von Mähren-Olmütz ein Sechstel dem Kloster Hradisch zu.<sup>4)</sup> Er muß also ertragreich gewesen sein. Weiter die March entlang geben uns die Zollstätten den Straßenverlauf. Eine solche findet sich in Lundenburg 1078, eine andere an der Olsawa schon 1030 erwähnt.<sup>5)</sup> Der Ertrag ist so reich, daß die Klöster Raigern, Hradisch, Opatowitz und die Kirche in Spitinow daran teilnehmen können.<sup>6)</sup> Die March entlang führte die Straße über Göding, Tlumatschau nach Kremsier, wo eine Zollstätte 1110 erwähnt wird.<sup>7)</sup> Von hier über Tobitschau nach Prerau (Zollstätte 1086 erwähnt)<sup>8)</sup> und Olmütz und über das niedere Gesenke nach Grätz a. d. Mohra (Zoll erwähnt 1031 und 1078).<sup>9)</sup> Andererseits zweigte von Prerau aus auch eine Straße zur Weichsel über Weißkirchen und Alt-Titschein<sup>10)</sup> und eine zweite fortwährend der March folgend über Olmütz und Mährisch-Neustadt in den Glatzer Kessel und zur Oder. Wie weit sich der Verkehr auf diesen Straßen über das Wiener Becken nach Norden und Süden

1) Meiller, Regesten. S. 5, Nr. 3.

2) Quellen zur Geschichte der Stadt Wien. II, 174, Nr. 2705.

3) M. Boica. XXIXa, 129.

4) Erben, Regesten. I, S. 69, Nr. 160.

5) Ebenda. I, 46, Nr. 111.

6) Ebenda. I, 73, Nr. 106 und 69, Nr. 100.

7) Ebenda. I, 88, Nr. 199.

8) Ebenda. I, 73, Nr. 166.

9) Ebenda. I, 69, Nr. 160.

10) Ebenda. I. 262.

erstreckte, zeigt der Umstand, daß bis Pommern und Mecklenburg Münzen aus Österreich, Böhmen und Ungarn, ja sogar von Pavia und Verona gefunden werden.<sup>1)</sup> Eben solche auch auf Öland und Gotland in Verbindung mit byzantischen und arabischen.<sup>2)</sup> Gegen Osten findet ebenfalls ein reger Verkehr statt und zwar von der Donau und vom Wiener Becken aus. Rußlandfahrer werden erwähnt in den Satzungen der nach Enns handelnden Regensburger von 1091 und im Privileg von 1192.<sup>3)</sup> Bereits im XII. Jahrhundert hatten die Regensburger eine Niederlassung sogar mit eigenen deutschen Priestern in Kijew.<sup>4)</sup> Die Fahrt ging marchaufwärts vom Wiener Becken und über die Weißkirchener Senke zur Weichsel, an dieser entlang. 1129 beraubten Polen russische Kaufleute, die aus Mähren zurückkehrten. Edrisi erwähnt in der Reihe bedeutender Handelsstädte auch Qracof (Krakau).<sup>5)</sup> Der Handel muß sehr gewinnbringend gewesen sein, denn die Rußlandfahrer zahlten allein in Österreich auf der Hinfahrt 2 Pfund Pfennige, auf der Rückfahrt 1 Pfund 12 Denare Zoll.<sup>6)</sup> Auch auf der Straße nach Schlesien läßt sich seit Beginn des XIII. Jahrhunderts ein starker Aufschwung verfolgen. Viele Städte erhalten Privilegien, so 1224 Troppau, das vom Zoll in Leobschütz befreit wird für Wein, also eine österreichische Ware.<sup>7)</sup> 1233 wird zu Bisenz eine Zollstätte erwähnt<sup>8)</sup>, 1247 erhält Olmütz das Stapelrecht für polnische Waren.<sup>9)</sup> Märkte erscheinen zu Prerau 1225, zu Kremsier 1207, Welehrad 1220.<sup>10)</sup> Auch in Österreich tauchen Mauten an dieser Straße auf zu Chundorf bei Marchegg und zu Stadlau.<sup>11)</sup> Die Waren sind mannigfaltig. Der Zolltarif von Gaya von 1249 nennt: Tuch, Leinwand, Wolle, Flachs, Salz, Getreide, Eisen, Honig, Fische, Pferde, Rinder, Schafe, Holz<sup>12)</sup>,

1) Numismatische Zeitschrift. XI, 313; XIII, 398; XV, 295; XXIII, 95.

2) Vgl. Dudik, Mährische Geschichte. IV. 247.

3) Archiv für österreichische Geschichte. X, 92 und 95.

4) Vgl. Kurz, Österreichs Handel. 230.

5) Tomaschek, Die Handelswege im XII. Jahrhundert. 293.

6) Vgl. Verhandlungen des Historischen Vereines für Oberpfalz und Regensburg. Bd. LVII, S. 216.

7) Erben, Regesten. I, 199, Nr. 442.

8) Derselbe, Ebenda. I, 312, Nr. 673.

9) Ebenda. I, 509.

10) Ebenda. I, 325, Nr. 701; I, 228, Nr. 501; I, 293, Nr. 627.

11) Dopsch, Österr. Urbare. I/1, S. 4, Nr. 6.

12) Erben, Regesten. I, 406, Nr. 1002.

jedenfalls nur als Ausfuhrartikel aus Mähren. Eingeführt werden dahin Häringe, Hausen, Salz, Wein, Tuch, Gewürze.<sup>1)</sup>

Neben dieser Hauptstraße führten von alters her mehrere Nebenstraßen vom Wiener Becken über die mährisch-böhmische Höhe nach Böhmen. So eine stark benützte Straße von Wien über Mistelbach, Feldsberg, Kostel (Brücke und Maut erwähnt 1178<sup>2)</sup>, Raigern (Brücke über die Schwarza und Maut erwähnt 1045<sup>3)</sup> nach Brünn und von da längs der Zwittach über Lettowitz (Maut 1145<sup>2)</sup>, Zwittau (Maut 1169<sup>4)</sup> zum Landespaß bei Trstenitz und dann in Böhmen weiter gegen Leitomischl, Pardubitz, Köln an der Elbe nach Prag. Ein Zweig dieser Straße, die Dudik als Rausensteiner Straße bezeichnet<sup>5)</sup>, ging von Mistelbach nach Laa, überschritt hier die Thaya und ging über Prahlitz (Maut 1086 erwähnt<sup>3)</sup>, Lodenitz und Kanitz nach Raigern und Brünn. Diese Straßenzüge sind stark befahren, der Zoll in Kostel ist neben dem von Ungarisch-Brod der ertragreichste in Mähren. Namentlich Salz nach Böhmen und Mähren und Seefische nach Österreich sind ihre Haupthandelswaren. Von Laa aus zweigte auch eine Straße, die bei Erdberg die Thaya überschritt (Maut 1086<sup>3)</sup>, nach Znaim ab und schloß sich hier an einen großen Straßenzug, der vom Wiener Becken aus über Stockerau, Hollabrunn, Retz, die Thaya erreichte, diese bei Kloster Bruck überschritt (Maut 1195<sup>3)</sup> und nach Znaim verlief und von da über Mährisch-Budwitz, Stannern nach Iglau gelangte. Von da ging sie über Deutsch-Brod und Habern (Maut) gegen Tschaslau, Kuttenberg und so nach Prag.<sup>6)</sup> Ein wenig betretener, aber anscheinend militärisch wichtiger Weg führte von der Thaya längs des Igelflusses und der Oslawa nach Saaz, überschritt dann den Paß von Libetsch, wo eigene Wächter angesiedelt waren, und gelangte nach Tschaslau.<sup>7)</sup> Auch die Straße über Hollabrunn, Eggenburg, Raabs, Fratting, Zlabings, Neuhaus nach Prag scheint begangen gewesen zu sein.<sup>8)</sup> Wenig dagegen hört man vom Weg über die Gmünder Pforte nach Böhmen, vermutlich weil er von der Hauptverkehrsader Wiener

1) Ebenda. I, 84, 85.

2) Dudik. IV, 181.

3) Ebenda. 185.

4) Cod. dipl. Mor. I, 284.

5) A. a. O. 185.

6) Erben, a. a. O. I, 382.

7) Erben, a. a. O. I, 109, Nr. 245.

8) Vgl. Karte in Dudik. IV.

Becken-Prag zuweit abseits lag und ein Verkehr über Pilsen nach Sachsen noch nicht hervortrat. Schon in der Babenbergerzeit und noch früher suchte der Verkehr von Süddeutschland nach Ungarn den Hindernissen, die das Wiener Stapelrecht und anderes in Österreich bildeten, durch Umgehung auszuweichen. Von Bayern führte eine Querstraße über Iglau, Trebitsch, Rossitz (Maut 1086<sup>1</sup>) nach Brünn und über Klobouk, Göding (Maut<sup>2</sup>) nach Skalitz und Gran oder ebendahin über Gaya, Ungarisch-Brod (Maut 1045 erwähnt<sup>2</sup>), Banow und Trentschin. Die Straße wird *via antiqua* genannt, der Skalitzer Weg auch (1217) *via exploratorum* oder gerader Weg (*simar út*<sup>3</sup>).

Alle diese ins Herz Österreichs, ins Wiener Becken, mündenden Straßen dienten bei den häufigen österreichisch-böhmischen Kriegen als Heerstraßen, die Oder-Marchstraße im ganzen Verlauf 1241 auch den Mongolen.

## VI. Die Zeit des Interregnums und der Habsburger bis zum Ausgang des Mittelalters.

Bezeichnend für das XIII. bis XVI. Jahrhundert im Verkehr zum Zentrum des Wiener Beckens ist die Tatsache, daß die Richtung des Hauptverkehrs sich völlig geändert hatte. Statt der Donaustraße mit ihrem West-Ostverkehre tritt die Nord-Südstraße über die Alpen, statt Byzanz ist Venedig das Handelsemporium. Der Verkehr auf der Donaustraße wird immer schwächer, denn am Balkan beginnen die Kämpfe mit den Türken, und mit dem Falle Konstantinopels und der Unterwerfung der Balkanreiche hören die alten Beziehungen mit dem Westen fast ganz auf. Dagegen reißt Venedig den Orienthandel an sich, mit Ägypten (Mameluken) steht es in freundlichem Handelsverkehr, der Untergang des byzantinischen Reiches berührt es nicht stark, denn zahlreiche Besitzungen in der Levante sind ebensoviele Zentren für den Zufluß orientalischer Waren. Seine Macht ist eine große, der Türke bindet nicht gerne mit ihm an und läßt seinen Handel vorderhand gewähren. Mitteleuropa ist auf Venedig angewiesen, der Verkehr über die Alpen steigt außerordentlich, die Donaustraße wird leer.

<sup>1</sup>) Dudik. IV, 184.

<sup>2</sup>) Ebenda. 185.

<sup>3</sup>) Erben, a. a. O. V, 275.

Die Donaustraße spielt im XIII. Jahrhundert namentlich militärisch eine Rolle. Im Kampfe um das babenbergische Erbe drang 1251 ein ungarisches Heer von Ofen durch die Pforte von Bruck ins Wiener Becken, zerstörte Mödling und zog 1252 ins Tullner Feld. Auf der Straße nördlich der Donau drangen sie 1260 über Preßburg und die March gegen Wien, erlitten aber an der Straße bei Kroissenbrunn eine Niederlage.<sup>1)</sup> 1271 schlägt König Ottokar mit seinem Heere diese Straße ein, gelangt über Preßburg nach Tyrnau und kehrt über Wieselburg und Altenburg nach Wien zurück. Größere Bedeutung erhielt die Donaustraße, als 1276 König Rudolf von Habsburg mit dem Reichsheere von Regensburg aus, begleitet von einer Flotte, auf der Straße hinabzog, um Österreich dem Reiche wieder zu gewinnen. Die Städte am Wege, Linz, Enns, Ybbs, Klosterneuburg, endlich auch Wien, ergaben sich.<sup>2)</sup> Von hier aus zog er 1278 auf der alten Römerstraße bis Hainburg, wo er zum Entscheidungskampfe mit den Böhmen auf das Marchfeld übersetzte. Seine Bundesgenossen, die Ungarn, kamen ebendahin auf der Gran-Preßburger Straße gezogen. Lange herrschte dann Friede auf den Straßen ins Wiener Becken, von kleineren Heerzügen abgesehen. Erwähnt sei, daß am Beginn des XV. Jahrhunderts und noch öfter sich ein förmlicher Räuberstaat von Raubrittern und entlassenen Söldnerbanden im Marchfeld bildete, für dieses Gewerbe entschieden der beste Platz, da er im Vereinigungsgebiete so vieler belebter Straßen lag, und daher für den Handel ins Wiener Becken von größtem Schaden. Deshalb auch die energischen Maßnahmen zu seiner Unterdrückung. Gegen Ende des XV. Jahrhunderts belebte Matthias Korvinus die Donaustraße mit seinem Kriegsvolk. Die Ungarn dringen ins Wiener Becken, erobern dessen Zentrum und gelangen an der Donaustraße nach Krems und bis zur Enns. Interessant ist, daß der ungarische Staat mit der Eroberung des Straßenzentrums an den Straßen, die in dieses mündeten, sich ausbreitete, einerseits nach Norden (Mähren-Schlesien), anderseits nach Süden (Steiermark). Auf der Donaulinie vollzog sich auch der österreichische Gegenstoß des Königs Max I. von 1491. Beide Staaten, Österreich wie Ungarn, hatten dabei das Bestreben, mit dem Wiener Becken möglichst viel der Donaustraße und der Nord-Südstraße an sich zu bringen.

<sup>1)</sup> MG. SS. IX, 183 und 644.

<sup>2)</sup> Redlich, Reg. Imp. VI/1, Nr. 595 b.

Aber auch der friedliche Verkehr auf dieser Straße ging seit dem Interregnum stark zurück. Schon seit dem XIII. Jahrhundert war es ja den italienischen Handelsstaaten gelungen, den Welthandel mit dem Orient in ihre Hand zu bringen. Die Landstraße längs der Donau verödete. Wohl hätte Österreich, namentlich Wien, den Handel mit Ungarn sich wahren können, aber die oft verkehrten Maßregeln seiner Fürsten und der Widerstand der Ungarn verhinderte dies. Wohl schritt 1277 König Rudolf bei Ladislaus von Ungarn ein, um den österreichischen Kaufleuten ihre althergebrachten Handelsprivilegien zu wahren. Ebenso geschah dies auch 1402. Aber geholfen hat es nicht viel. Denn mit einer wirtschaftlichen Stärkung Ungarns, namentlich unter den Angiovinen, ließ sich die begehrte Monopolhandelsstellung nicht vereinen und der österreichische Handel wurde durch die Stapelrechte, die in Ungarn nach dem Beispiele Österreichs zahlreich verliehen wurden, immer mehr eingeengt und fast völlig verdrängt, je mehr sich diese Stapelorte der österreichischen Grenze näherten. Ofen erhielt 1244 das Stapelrecht, damit war schon der Handel mit Ost- und Südungarn gehemmt. Die Wiener erlangten nur eine Zollerleichterung.<sup>1)</sup> Daher kommt der Niedergang der Städte an der Donaustraße, mit Ausnahme etwa von Wien, das aber diese Ausnahme nur dem Umstande verdankt, daß es am Kreuzungspunkte mit der in dieser Zeit reichbelebten Nord-Südstraße lag und an deren Verkehr teilnahm. Ein Beispiel dieses Niederganges der Städte ist Hainburg. 1378 verleiht Herzog Albrecht und sein Bruder Leopold dieser Stadt ein Privileg »in ansehung der manigvaltig gepresten und beswerung, damit sie sich desto eher erhalten könne«. Ebenso 1419 ein Privileg Albrecht V. zu seiner Hebung, weil es durch Krieg und weil die durch die Stadt führende Straße »nicht gengig sei«, herabgekommen wäre. Auch 1424 wird von der herabgekommenen Stadt Hainburg gesprochen.<sup>2)</sup> Ebenso ergeht ein Privileg Friedrichs III. 1463 für Hainburg »um aufnehmens gemeiner Stadt willen«. <sup>3)</sup> Das Beispiel Hainburgs gilt wohl mehr oder weniger für alle Städte dieser Straße. Wien hielt seine Stellung mit Mühe aufrecht. Wenigstens ist der Wiener Pfennig bis ins XIV. Jahrhundert<sup>4)</sup> in Ungarn damals weit-

<sup>1)</sup> Vgl. Luschin in: Geschichte der Stadt Wien. II, 747.

<sup>2)</sup> Vgl. Maurer, Geschichte von Hainburg.

<sup>3)</sup> Blätter des Vereines für Landeskunde von Niederösterreich. 1887, S. 225.

<sup>4)</sup> Vgl. Mayer, a. a. O. 18.

verbreitet.<sup>1)</sup> Albrecht I. hob nach dem Aufstand der Wiener ihre Handelsmonopole nach Ungarn auf und erst 1312 wurden sie wiederhergestellt. Daher kamen die Oberländer in dieser Zeit nach Ungarn selbst, was das Vorkommen von Straßburger Pfennigen aus dieser Zeit in Ungarn beweist.<sup>2)</sup> Die Straßen vom Wiener Becken nach Ungarn hatten ihre alte Richtung beibehalten. Von Wien nach Bruck a. L. (Hainburg) über Wieselburg, Raab, Abda und Füzegtu (Füztö) nach Ofen, wie schon das Privileg Bela IV. von 1210 bestimmte.<sup>3)</sup> Daneben ging die Straße von Wien durch die Ödenburger Pforte nach Südwestungarn, schon seit dem XIII. Jahrhundert namentlich dem Viehhandel mit Österreich dienend, heute noch die Fleischhauerstraße benannt.<sup>4)</sup> Die Straße von Wien über Hainburg ging über die Schüttinsel, Komorn, Füzegtu ebenfalls nach Ofen. Auf dem linken Donauufer führte eine Straße von Wien nach Preßburg und hier einesteils über Gran nach Ostungarn, andersteils in den Tälern der Waag und Neutra in die nordungarischen Bergorte und nach Polen.

So wie der Handel nach Osten auf der Donaustraße zu einem geringen Lokalhandel zwischen Österreich und Ungarn herabgesunken war, so schwand auch der Verkehr mit Süddeutschland. Auch ihm mangelt das Großzügige der Vergangenheit, denn die süddeutschen Städte holen sich ihre Waren über die Alpen von der Adria. Bedeutung hatte die Donau noch namentlich als Salzstraße. Seit dem XII. Jahrhundert waren die Salzwerke in Ischl im Betriebe, seit Beginn des XIV. auch die von Hallstadt. Mit deren Produkten konkurrierte das bayrische, Salzburger und Berchtesgadener Salz. In Stöcken und später in Kuffeln verladen zogen die Salzschiffe die Traun abwärts in die Donau, gaben einen Teil ihrer Last in Linz für Böhmen, in Krems für Mähren ab und gingen bis Ungarn.<sup>5)</sup> Ebenso gingen Getreideschiffe aus Bayern donauabwärts. Auch bayrisches Eisen wird so erwähnt, dessen Einfuhr jedoch von Albrecht III. untersagt wurde.<sup>6)</sup> Als Gegenleistung gaben die Österreicher nach Westen

1) Vgl. Numismatische Zeitschrift. VIII, 310f.; IX, 154.

2) Vgl. Mayer, a. a. O. 25.

3) Quellen zur Geschichte der Stadt Wien. I, Nr. 1005; II, Nr. 2716.

4) Zollprivilegien des Königs von Ungarn für die Wiener Fleischer von 1349 und 1352. Vgl. Quellen zur Geschichte der Stadt Wien. I, 334, 413.

5) Vgl. Seiler in: Blätter des Vereines für Landeskunde von Niederösterreich. IV, 148.

6) Vgl. Fries, Ebenda. IV, 214.

meist ihren Wein (Osterwein). Für Wien betrug 1542 noch die Zollabgabe für Wein 1095 Pfund Pfennige, für Krems 300 Pfund. Krems erhielt 1359 einen Jahrmarkt, Warenhäuser für Salz und Wein wurden errichtet, es war Stapelplatz für Haller und Schellenberger Salz.<sup>1)</sup> Linz erhielt 1369 und 1477 das Recht, vom durchgeführten Wein eine Abgabe zu fordern. Eine neue Zollstätte erhob sich in Aschach an der Donau, errichtet von den Grafen von Schaunburg. Es waren recht unangenehme Mautherren, eine Plage der Donauschiffahrt, die oft willkürlich die Zollabgaben erhöhten, ja die Donau bei ihrer Burg Neuhaus im Mühlviertel mit Seilen sperrten und manches reichbeladene Schiff wegnahmen. 1345 schließen die Grafen Zollverträge mit Köln, Gmünd und Augsburg (also keine flandrischen Städte mehr genannt!), trotzdem werden 1361 wieder Schiffe der Kölner und Regensburger angehalten.<sup>2)</sup>

Der Landhandel bewegte sich auf der alten Straße Wien, St. Pölten, Melk, Ybbs, Enns, Linz nach Passau und Regensburg. Geführt wurden nebst Wein nach Bayern, namentlich Häute, Felle, Wolle und andere Rohprodukte nach dem Westen, auch ungarisches Vieh, Getreide und viel Metall. Hemmungen und Plackereien gab es an dieser Straße genug, namentlich lästig war seit dem XIII. Jahrhundert das Stapelrecht von Aschbach, infolgedessen die Korn- und Salzwägen die Hauptstraße über Strengberg zwischen Enns und Amstetten verlassen und den Umweg über Haag nach Aschbach nehmen mußten.<sup>3)</sup> Ähnlich lästig war dieses Stapelrecht für die Eisenausfuhr von Waidhofen an der Ybbs, die ebenfalls hier stapelpflichtig war. Dieses steirisch-österreichische Eisen ging weit die Donau entlang nach Osten und Westen. Gegen Wien zu war dabei in Ybbs Maut zu entrichten, wo das Eisen auf die Donauschiffe verladen wurde, weiter war Mautstätte gegen Osten Stein. Gegen Westen hatten Steyr und Enns Stapelrecht, namentlich die Steyrer schikanierten auf jede Weise den Konkurrenten. In Enns wurden dann die Waren in Schiffen nach Westen verfrachtet.<sup>4)</sup> Mit dem Erträgnis des Handels und seiner Bedeutung geht auch der Einfluß der Oberländer Kaufleute zurück. Wohl nennen noch die Wiener

<sup>1)</sup> Vgl. Haselbach, a. a. O. I, 269.

<sup>2)</sup> Vgl. Kurz, Österreichs Handel. 26.

<sup>3)</sup> Font. rer. Aust. 2. Abt., XXXI, 348.

<sup>4)</sup> Vgl. Fries in: Blätter des Vereines für Landeskunde von Niederösterreich. IV, 211f.

Satzungen von 1474 Tuchhändler von Köln, Mainz und Regensburg, aber die Niederländer fehlen und wohl nur die bedeutendsten Firmen der genannten Städte hielten ihren Donauhandel aufrecht. Die Regensburger verlieren ihre alten Privilegien, nur sicheres Geleit und kleine Zugeständnisse bleiben ihnen. Nicht besser ergeht es den Münchenern, die seit Rudolf I. Gleichstellung mit Regensburg erlangten.<sup>1)</sup>

Der Niedergang des Handels an der Donaustraße ist im Vergleich zum XII. und XIII. Jahrhundert überhaupt nur als ein relativer zu betrachten. Die Straße bleibt belebt, aber aus der Welt Handelsstraße ist eine Lokalhandelsstraße geworden. Ein tiefer absoluter Niedergang des Güterverkehrs wird erst seit der zweiten Hälfte des XV. Jahrhunderts infolge der Lahmlegung jeden Handels durch die unsicheren politischen Zustände Österreichs und die langwierigen Kämpfe mit Ungarn bemerkbar.

Für die ganze habsburgische Zeit des Mittelalters bleibt bestehen die Übermacht der Oberländer Kaufleute, denen die Wiener wenig Schwierigkeiten bereiten, da diese nie ihren Handel auch selbst nach Westdeutschland ausdehnten, sondern sich mit dem allerdings reichen Ertrag des Zwischenhandels der Oberländer nach Ungarn begnügten.

Im XIV. Jahrhundert ist ein starkes Anwachsen der Weinausfuhr aus Österreich und ein Abnehmen der Salzeinfuhr von Westen dahin bemerkbar, letzteres hervorgerufen durch die Eröffnung der Salzbergwerke des österreichischen Salzkammergutes. Dieses österreichische Salz ging dann auch über Linz und Freistadt nach Böhmen und über Krems nach Mähren. Sehr gut illustriert uns die damalige Güterbewegung auf der Donaustraße ein Passauer Mautregister vom Jahre 1400.<sup>2)</sup> Die österreichische Ausfuhr bestand vor allem in Wein, dessen Ausfuhrquantum und Kaufpreis Mayer auf jährlich etwa 100.000 hl und 125.000 Talente Denare berechnet. Ein Viertel der ganzen Weinausfuhr stammte aus der Umgebung von Krems, Stein und Mautern, ein Viertel aus der Ybbser Gegend, ein Siebentel wurde von Wien ausgeführt, ein Zehntel von Klosterneuburg. Die Österreicher waren nur Produzenten, aufgekauft und weiterverhandelt wurde er meist von Regensburgern und Nürnbergern. Gering war die Ausfuhr an Häuten, Pelz, Honig, Wachs,

<sup>1)</sup> Vgl. Geschichte der Stadt Wien. II, 764, 829.

<sup>2)</sup> Mayer, a. a. O. 41.

ebenso an Eisen und Eisenwaren, die meist nach dem Osten gingen. Ebenso gering und wechselnd nach dem Jahresertrag die Getreideausfuhr nach dem Westen. Infolge der starken Weinausfuhr und des noch eifrig betriebenen Ungarhandels war die Ausfuhr im XIV. und am Beginn des XV. Jahrhunderts größer als die Einfuhr und kam viel Geld ins Land, namentlich Wien und Krems wurden reich und versanken in Wohlleben und ließen den Handel immer mehr in den Händen der Oberländer. Starken Abbruch tat diesem Weinexport das Weinstapelrecht, das König Wenzel den Passauern verlieh und das sie nach erbitterten Kämpfen im XV. Jahrhundert behaupteten.<sup>1)</sup> Damit war der Weinhandel Österreichs über Passau hinaus unterbunden, verlor seine Großzügigkeit und sank zum Lokalhandel mit Passau und Bayern herab. Man ersieht dies namentlich an der Weinausfuhr von 1445/46.<sup>2)</sup> Es führten in diesem Jahre aus Österreich aus: Passauer 1455 Fuder, 713 Dreilinge.

Österreicher . . .	1136 Fuder,	384 Dreilinge
Ottensheimer . . .	158 »	43 »
Linzer . . .	90 »	38 »
<hr/>		
Österreicher:	1384 Fuder,	115 Dreilinge

Leute von Neuburg . . .	266 Fuder,	106 Dreilinge
» » Deggendorf . . .	264 »	42 »
» » Mühlendorf . . .	247 »	124 »
» » Renau . . .	220 »	56 »
» » Vilshofen . . .	166 »	37 »
» » Schärding . . .	106 »	206 »
» » Braunau . . .	104 »	103 »
» » Straubing . . .	99 »	23 »
» » Regensburg . . .	97 »	55 »
» » Tittmoning . . .	73 »	51 »
<hr/>		

Bayern: 3097 Fuder, 1516 Dreilinge

Wir sehen daraus, wie wenig sich die Österreicher am eigentlichen Handel beteiligten. Die Passauer allein führten mehr aus als alle Österreicher.

Die Einfuhr bestand namentlich in feinerem Tuch aus Westdeutschland. Nach dem Passauer Mautregister gingen 1400/01

<sup>1)</sup> Luschin in: Geschichte der Stadt Wien. II, 763.

<sup>2)</sup> Vgl. Mayer, a. a. O. Tabellen.

8500 Stück Tuch im Werte von etwa 100.000 ungarischen Goldgulden nach Österreich. Frächter und Händler waren meist die Regensburger. Sieben Achtel dieser Tucheinfuhr brachten 1400 zwei Regensburger Großkaufleute nach Österreich.<sup>1)</sup> Im allgemeinen steht im XIV. Jahrhundert in der Einfuhr Köln an erster Stelle, Regensburg an zweiter, dann folgen Passau, Augsburg und Nürnberg. Köln und Regensburg treten im XV. Jahrhundert zurück und seit zirka 1450 dominiert Nürnberg, dann folgen weit zurückstehend Köln, Regensburg, Aachen, Passau, München, Lindau, Augsburg, Ravensburg, auch Memmingen, Dinkelsbühl und Eichstädt sind am Handel vertreten. Der Transport der Waren wurde fast stets von Regensburg aus besorgt.

In Wien konzentrierte sich infolge des Niederlagsrechtes der Handel mit Ungarn. In bezug auf diesen gibt uns wieder das Preßburger Dreißigsteneinnahmen-Buch<sup>2)</sup> interessante Details an. Darnach bestand 1457/58 die Haupteinfuhr nach Ungarn aus westdeutschem Tuch. Es bildete drei Viertel der ganzen Einfuhr, ein Zehntel derselben war Leinenware. Zwei Drittel der Tücher kam über Wien. Das deutsche Tuch war meist mittelfeiner Qualität, hauptsächlich aus Köln und Aachen, viel auch aus Frankfurt a. M., Eichstädt, Mainz, Speyer, Worms und Nürnberg. Tuch aus Flandern ist seltener geworden. Nur Arras beteiligte sich noch stärker. Ganz feine Qualitäten bezog man aus Italien oder England (»lündisch Tuech« oder »Scheptuech« aus London). Grobes Tuch kam aus Österreich (Poltinger Tuch aus St. Pölten), dann auch aus Böhmen (Pilsen, Budweis, Prag), Mähren (Iglau, Brünn) oder Polen. Seidenwaren werden wenig eingeführt. Ebenso Gewand. Stärker Hüte. In allen diesen Waren waren die Oberländer den Österreichern an Leistungsfähigkeit weit überlegen, so daß kaum der Versuch gemacht wurde, mit ihnen zu konkurrieren. Doch stehen bezüglich Tatkraft die damaligen Wiener Gewerbsleute weit über den sich auf den Zwischenhandel beschränkenden Kaufleuten. Namentlich Metallwaren exportieren sie viel nach Ungarn, auch Lederwaren, feinere Metallarbeiten etc. Über 1,000.000 Messer gingen 1457/58 nach Ungarn. Auch Holzwaren (Stöcke, Schindeln) werden angegeben. Die meist österreichische Einfuhr in Preßburg setzten sich im genannten Jahre aus 75% Webwaren, 13% Metallwaren, 4% Rohprodukten und 8% Verschiedenem

<sup>1)</sup> Ebenda. 44.

<sup>2)</sup> Vgl. Mayer, a. a. O. 97 f.

im Gesamtwerte von 166.560 ungarischen Goldgulden zusammen. Dieser stand eine Ausfuhr über Preßburg von nur 19.780 Gulden gegenüber, die meist in Vieh bestand, das nach Österreich geführt wurde (54<sup>0</sup>/<sub>10</sub> der Ausfuhr im Werte von 10.800 fl., davon <sup>4</sup>/<sub>10</sub> Ochsen, <sup>4</sup>/<sub>10</sub> Schafe, <sup>2</sup>/<sub>10</sub> Pferde). Fische gingen für 1671 fl. nach Österreich, Wein nach Österreich keiner (Einfuhrverbot), dagegen für 4600 fl. nach Mähren. Rohprodukte wurden, was man kaum erwarten sollte, wenig ausgeführt, so Kupfer für 717 fl., Häute für 607 fl., Honig 572 fl., Wachs 73 fl., Getreide 41 fl.! Wenn also die Oberländer in Wien ungarisches Edelmetall geholt haben sollen, kommt dies nur dadurch in ihren Besitz, daß die Ungarn die Waren derselben mangels Tauschprodukte bar bezahlen mußten, nicht durch Kauf des Metalles. Nach Ungarn selbst kommen die Oberländer nicht.

Interessant ist auch der Versuch der Oberländer, mit Unterstützung der Luxemburger, die Donaustraße und das lästige Wiener Stapelrecht auf dem Wege durch Böhmen und Mähren zu umgehen und so den Handel mit Ungarn ohne Zwischenhändler zu betreiben. Man schlug von Nürnberg oder Regensburg den Weg durch den Furter Paß ein und gelangte über Taus (Zollstätte<sup>1</sup>) oder Pfraumberg (Zoll<sup>1</sup>) oder Tachau<sup>1</sup>) nach Pilsen (Zoll<sup>2</sup>), von da nach Prag und auf der Straße über Habern, Deutschbrod nach Iglau (Zollstätte<sup>3</sup>). Von hier folgte sie dem Verlaufe der via antiqua (siehe oben) über Trebitsch, Rossitz, Brünn gegen Klobouk, überschritt bei Göding die March und gelangte über Skalitz, Weißkirchen (Wibar, Uivar), Sáswar, Jablonicz, Wiksad, Beizn (?) nach Tyrnau und weiter über Sempte, Farkashyda, Senice nach Narhid und Gran (Donaubrückenzoll). Von hier über Chabia und St. Jakob nach Ofen. Diese Umgehungsstraße wird 1336 erwähnt<sup>4</sup>), war aber schon von König Bela her (laut Urkunde) und wohl noch früher begangen. Namentlich die Rheinländer hatten auf diesem Weg die geradeste Straße nach Ungarn. 1326 erteilt König Johann den Nürnberger Kaufleuten das Recht freien Durchzuges durch Böhmen und Mähren.<sup>5</sup>) Karl IV. bestätigt dies 1338.<sup>6</sup>) 1330 werden die Regensburger Kauf-

<sup>1</sup>) Erben, Reg. IV, 390, Nr. 975.

<sup>2</sup>) Ebenda. II, 549, Nr. 1402/1327.

<sup>3</sup>) Ebenda. IV, 315.

<sup>4</sup>) Ebenda. IV, 102, Nr. 256.

<sup>5</sup>) Ebenda. III, 485, Nr. 1244.

<sup>6</sup>) Cod. dip. Mor. VII, 148.

leute unter königlichen Schutz gestellt.<sup>1)</sup> 1335 kommt zwischen Böhmen und Bayern ein Vertrag zustande, der den Kaufleuten beider Länder freie Fahrt ohne Straßenpfändung zugestand.<sup>2)</sup> Daß man planmäßig vorging, zeigt das Paktum des Erzbischofs Chana-  
 dius von Gran, mit Bevollmächtigten aus Prag, Nürnberg, Mainz und Augsburg, indem de novo (also war die Straße schon früher in Benützung) ad utilitatem regni utriusque assecuratam et apertam auf seine Lebenszeit die Straße durch seine Besitzungen freigegeben und Zölle festgesetzt werden in Niarhiid, Udward und Neustadt Gran. Der Vertrag wird geschlossen 1337 mit den Kaufleuten de Bohemia, Suevia, Rheno et Flandria in Hungariam venientes.<sup>3)</sup> Daß Kaufleute diese Straße benützten und sich oft in den Sudetenländern niederließen, zeigen die Prager Bürger Henricus Suevus (1335 1337 etc.<sup>4)</sup> und Jesko Bawari (1342<sup>5)</sup>. Daß die Westdeutschen und Bayern dieselben Waren hier nach Ungarn führten, wie auf der gemiedenen Donaustraße, zeigt die locatio ungeltorum von 1340 aus Prag. Sie erwähnt unter anderm: panni scarlati, Gandavienses (Gent), Ipresses (Ypern), graves et leves de Dorn (Doornik), de Popring. Wir wissen, daß dieses Tuch die Haupteinfuhr Ungarns bildete. Ebenso auch das Verzeichnis der Regensburger Kaufleuten 1321 in Prag konfiszierten Waren: Tücher de Ypra, das stamen zu 8 Schock Groschen, graves de Dorn zu je 5 Schock, czeter, parchana (Barchent), das Stück zu 19 Groschen, Safran in Säcken, das Pfund zu 25 bis 26 Groschen, wälscher und Pozener Wein, das Faß zu 16 Schock 8 Groschen. Auch Silber- und Goldkäufer (siehe oben) werden erwähnt. Neben Regensburgern auch Nindertheimer und Ingolstädter.<sup>6)</sup> Schon in den Zeiten König Wenzel IV. wurde diese Straße unsicher und in den Hussitenkriegen ungangbar und die kurze Friedenszeit unter Sigismund und Ladislaus reichte nicht hin, sie in Flor kommen zu lassen, zumal die Kriege Matthias Korvinus' mit Böhmen sie bald wieder lahmlegten. So blieb die Donaustraße von diesem gefährlichen Rivalen frei.

Auf der Donaustraße ging seit der zweiten Hälfte des XV. Jahrhunderts der Verkehr zurück. Ursachen dazu waren verschiedene

<sup>1)</sup> Erben, a. a. O. III, 657, Nr. 1683.

<sup>2)</sup> Ebenda. IV, 82, Nr. 208.

<sup>3)</sup> Ebenda. IV, 200, Nr. 502.

<sup>4)</sup> Ebenda. IV, 426, Nr. 1053; 185, Nr. 446, 447.

<sup>5)</sup> Ebenda. IV, 440, Nr. 1088.

<sup>6)</sup> Ebenda. III, 197, Nr. 476.

vorhanden. Das Wiener Stapelrecht, für die Oberländer so lästig, wurde von ihnen durch die sogenannten Lagerherren, die für sie die Vermittlung des Verkehres mit Ungarn vornahmen, umgangen und damit den Wienern der Zwischenhandel entrissen. Andererseits hatte die Wiener Kaufmannschaft es versäumt, den Handel nach Westdeutschland und Ungarn selbst in die Hand zu nehmen und die Produktionsländer selbst aufzusuchen. Auch waren die Österreicher starke Weinproduzenten geworden und damit von den süddeutschen Käufern abhängig geworden, dem Weinhandel selbst schlug das Passauer Niederlagsrecht schwere Wunden. Dazu kamen von der Mitte des XV. bis gegen Anfang des XVI. Jahrhunderts heftige innere und dann auch äußere Kämpfe mit Böhmen, Ungarn und den Türken, die den Staat schwer schädigten, die Bewohner verarmen ließen und sie noch mehr in ihrem Mangel an Unternehmungslust bestärkten. Namentlich diesen Kriegsnöten muß die Schuld am Niedergang des österreichischen Handels zugemessen werden, nicht dem Umstand, daß die tirolischen und sächsischen Bergwerke den Bezug des Edelmetalles aus Ungarn für die Oberländer überflüssig machten. Wir finden die Oberländer nach wie vor im Lande und wenn nicht persönlich, dann eben ihre Lagerherren. Daß wirklich nur die politische Lage und die Kriege den Handel untergruben, zeigen die Wiener Mauterträge.<sup>1)</sup> 1424—1438 schwanken sie zwischen 2491 und 2115 Tal., um 1440 auf 1570 Tal. zu fallen (Verwicklungen nach Albrecht II. Tod in Österreich und Ungarn), erholten sich 1441 auf 1954 Tal., um 1444—1448 zwischen 2596 und 2180 Tal. zu schwanken. 1449 machten die Ungarn einen Einfall in Österreich, das Mautertragnis sank auf 1936 Tal. 1451 bis 1457 schwankt es von 2337 bis 2737, fällt 1458 auf 2079 (Einmarsch Georg Podiebrads in Österreich), 1459 auf 2105 Tal. (Schinderlinge, Mißernte, Raubritterwesen), 1461 gar auf 792 Tal. (Kampf in Niederösterreich zwischen Friedrich V. und Albrecht VI.) und betrug unter fortdauernden Kämpfen 1462 und 1463 1285 und 1337 Tal. Dann steigt das Ertragnis langsam bis 2250 Tal. 1473.<sup>2)</sup> Die folgenden Jahre zeigen Erträge von 1713, 2104, 1929 Tal. infolge der schwankenden Lage. Der Einfall Matthias von Ungarn läßt das Ertragnis auf 899 Tal. (1477) sinken, aber kaum ist etwas Ruhe,

<sup>1)</sup> Vgl. Mayer, a. a. O. Tabellen.

<sup>2)</sup> Die 327 Tal. von 1467 stehen ohne erkennbare Ursache vereinzelt da und beruhen auf einem Irrtum oder lokalen Ursachen.

so steigt es (1478: 2255, 1479: 2327). Mit den Achtzigerjahren beginnt ein tiefer Fall, Wien wird 1485 ungarisch, die Maut trägt 1481:1130, 1485:526! 1486:833, 1488:810 Tal. Nachdem Ruhe im Lande herrscht, trägt sie wieder hohe Beträge: 1498:2255, 1499:2549, 1504:1955 (Landshuter Krieg), 1507:2181, 1509:2450, 1522:3529, 1527:3545 Tal. Auch die Preßburger Dreißigsten-Erträge fallen plötzlich 1449/50, 1458/59 bis 1460/61. Über diese Jahre hinaus sind sie unbekannt. Dagegen dürften die Angaben des Ertrages der Wiener Vermögenssteuer zu diesem Zwecke kaum verwendbar sein, da ihr Ertrag deshalb sehr schwankt, weil man, wie der Zweck es verlangte, diese Art Umlage verschieden hoch einhob und so der wirkliche Vermögensstand wenig zutage tritt. Gerade in schwierigen Zeiten betrug sie mehr, weil die Stadt mehr Geld brauchte und einheben lassen mußte. So 1445:5967 Pfund Pfennige, 1449:7387 Pfd., 1451:4568 Pfd. Dann plötzliche Schwankungen ohne jede erkennbare Ursache: 1468:4088 Pfd., 1469:2914 Pfd., 1470:5457 Pfd., 1471—1473 bleibt sie über 4000 Pfd., 1474—1476 über 5000, fällt 1477 auf 4340, aber im gleich schlechten Jahre 1478:5407 Pfd. Im Jahre der Eroberung 1485 beträgt sie 3993 Pfd., das Vermögen fällt, trotzdem 1486:5057 Pfd., dann 1487:2863 Pfd., 1495:1009 Pfd. in einer friedlichen Zeit, 1498:7749 Pfd. Das Vermögen mußte sich also in drei Jahren mehr als versiebenfacht haben, u. s. f.

Daß nur die Kriege den Niedergang des österreichischen Handels verursachten, zeigt auch eine Erkundigung, die der Nürnberger Rat 1483 im Interesse mehrerer mit Ungarn handelntreibender Bürger anstellt, hinsichtlich des Durchzuges durch Prag, weil man »wegen der Streitigkeiten zwischen Österreich und Ungarn neue Wege nach Ungarn finden müsse«. Die alte luxemburgische Straße sollte also, wie immer, wenn an der Donaustraße Schwierigkeiten waren, wieder begangen werden. Nach der Besetzung Wiens durch die Ungarn handelten selbst die Salzburger über Brünn nach Ungarn, so unsicher war der Weg an der Donau.<sup>1)</sup> Freilich hörte der Handel mit Österreich auch jetzt nicht auf, wenn er auch zurückging. Man suchte nur andere, sicherere Märkte als Wien auf, und die Gewöhnung brachte es mit sich, daß diese Märkte auch noch längere Zeit, als die Ungarn schon vertrieben waren, beibehalten wurden. So Linz. 1496, 1498 und 1499 wurden noch dahin

<sup>1)</sup> Mayer, a. a. O, 147.

von den Kaufleuten 16.000 Stück Tuch gebracht, davon 8000 Stück von den Oberländern (jährlich 2600, 1400 jährlich 8500 im Durchschnitt!). Oben anstehen mit 5000 Stück die Nürnberger, daneben Memmingen, Dinkelsbühl, Eichstädt, Ingolstadt, Regensburg, Passau, Augsburg. Auch Salzburg ist noch beträchtlich beteiligt mit 800 Stück.<sup>1)</sup> Aber auch 3500 grobe Tuche aus den Sudetenländern finden wir, eine Ware, die man früher wenig verbraucht und deren starke Einfuhr für das allgemeine Sinken des Wohlstandes spricht. Und dies äußert seine Wirkung wieder am Beginn des XVI. Jahrhunderts, als die geldgewaltigen Augsburger Großhandlungshäuser durch die Verbindung mit Kaiser Max und Karl V. auch dem österreichischen Handel näher treten, vom Kaiser viele Vorrechte erhalten, das Wiener Stapelrecht ignorieren und die österreichische Kaufmannschaft, die, kapitalarm, den Kampf nicht aufnehmen kann, im eigenen Lande verdrängt, zugrunde richtet. Die Wirren Österreichs, die geringe Tatkraft und Kapitalkräftigkeit seiner Handelshäuser sind der Grund für den Niedergang des Donauhandels. Augsburg ist im XVI. Jahrhundert die Leiterin des österreichischen Handels.

Dagegen erreichte die Nord-Südstraße damals ihre größte Bedeutung und Venedig gelang es teils durch kaufmännische Tüchtigkeit, teils durch Gewalt, die Rivalen am Mittelmeer zu verdrängen und den Levantehandel ganz in seine Hand zu bekommen. Beizutragen dazu die politischen Verhältnisse, das Vordringen der Türken in Kleinasien und der Balkanhalbinsel, so daß die Donaustraße in den Orient viel mehr Gefahren und Hindernisse bot als die schnellere, bequemere Meeresverbindung, auf der man obendrein den orientalischen Produktionszentren näher kam als in Konstantinopel. Venedig wurde also der Stapelplatz aller Waren des Morgen- und Abendlandes. Dahin zielten alle Straßen Mitteleuropas.

Wien blieb nach wie vor der Kreuzungspunkt der beiden großen Straßen. Von Wien aus ging die Venediger Straße über Traiskirchen, Sollenau, Wiener-Neustadt, Gloggnitz, den Semmering ins Mürztal, Bruck, Leoben, Judenburg (Stapelrecht 1277)<sup>2)</sup>, Neumarkt, Friesach, St. Veit, Klagenfurt, Villach, Tarvis, Pontafel, Chiuse, Venzon (Peuscheldorf), Gemona (Klemaun) nach Mestre (Meisters) und Venedig. Der freie Verkehr auf diesem Handelswege war jedoch gehemmt durch zahlreiche Mauten und den Straßenzwang.

<sup>1)</sup> Ebenda. 158.

<sup>2)</sup> Redlich, Reg. imp. VI, 1. Nr. 1264.

Mauten gab es zu Wiener Neudorf, Sollenau, Semmering, Bruck, Leoben, Knittelfeld, Judenburg, Graslupp, St. Veit, Chiusa. Namentlich schwer mußte der Straßenzwang drücken, der den Kaufmann nötigte, oft große und kostspielige Umwege zu machen, um die vorgeschriebene Straße einzuschlagen. So mußte in den österreichischen Ländern die oben erwähnte Venediger Straße nach diesem Orte befahren werden. Für die Herzoge von Österreich hatte es einen großen Wert, daß gerade diese Straße eingeschlagen wurde, weil es diejenige nach Venedig war, die am längsten innerhalb ihrer Staaten lief, die sie also fast völlig in ihrer Gewalt hatten. Die zahlreich angebrachten Mauten kamen ihnen zugute. Schon 1351 suchte Herzog Albrecht II. diese Straße durch einen Vertrag mit dem Patriarchen von Aquileja zu sichern. 1327 war schon ein ebensolcher Vertrag mit Udine (Weiden) abgeschlossen worden, 1331 wurde der Handel durch den Fellagraben bis Klemaun (Gemona) freigegeben, ebenso von Aquileja 1341 die Wiener von der Zahlung des Umgeldes befreit. 1343 erfolgt ein Sicherungsvertrag mit Venzone, 1359 und 1369 mit Görz.<sup>1)</sup> Ausgenommen von dem Straßenzwang über Wien waren nur die fünf oberösterreichischen Städte Enns, Linz, Wels, Freistadt und Gmunden, sie dürfen über den Pyhrnpaß und Rottenmanner Tauern, sowie die Stadt Zeiring an die Straße nach Venedig gelangen.<sup>2)</sup> Durch das Stapelrecht und diesen Straßenzwang kam Wien zu großem Verkehre. Der Handel mit Italien lag größtenteils in Händen der Wiener. 1257 wird die strata Karinthianorum erwähnt, man stand also in regem Verkehr mit dem Süden. Ihre Fortsetzung ist die strata publica über den Semmering nach Venedig. Gleichzeitig gedeihen die an der Venediger Straße liegenden Vorstädte, namentlich die Wieden. Ein Spital und das Siechenhaus am »Klagbaum« wurden gebaut für die »wegfertigen armen Pilgrime«, die sonst auf der Straße verdorben wären.<sup>3)</sup> Ebenso gab es ein Spital am Semmering.

Nur sehr selten gelang es anderen Städten, die Vorrechte der Wiener zu durchbrechen. 1364 gibt Rudolf IV. den Prager Kaufleuten zollfreien Durchzug durch Wien nach Venedig auf zehn Monate. Um 1390 muß ein Schiedsspruch entscheiden, ob den Kaufleuten von Prag, Breslau und anderen böhmischen Städten der freie Durchzug

<sup>1)</sup> Vgl. Luschin in: Geschichte der Stadt Wien. II, S. 748.

<sup>2)</sup> Quellen zur Geschichte der Stadt Wien. I, S. 89, Nr. 378.

<sup>3)</sup> Vgl. Müller in: Geschichte der Stadt Wien. I, S. 260.

durch Wien gestattet sei. 1358 erhalten diesen die Wiener-Neustädter, 1373 die Judenburger. Ja, als die Wiener 1462 und 1463 so gröblich mit Kaiser Friedrich III. verfahren, hob er zur Strafe das Wiener Stapelrecht auf und übertrug es auf Krems und Stein, gab es aber freilich 1464 wieder zurück. Dagegen erhalten Bruck a. d. L., Hainburg, Tulln, Mürzzuschlag jetzt freien Durchzug.<sup>1)</sup> Nach erbitterten Streitigkeiten mit anderen Städten gelang es diesen, das freie Handelsrecht mit Venedig zu erlangen, so Krems und Stein 1463.<sup>2)</sup> Die Wiener-Neustädter besaßen alte Weinprivilegien, wozu sie allein Wein aus Niederösterreich über den Semmering und Wechsel nach Bruck a. d. M., Judenburg, Rottenmann, Schladming und Friesach führen durften und hatten das Recht, andere Straßen zu sperren und durch eigene Weinhüter fremde Weinsendungen mit Beschlag zu belegen. Erst im XVIII., teilweise (Mauten) im XIX. Jahrhundert hören diese Verkehrsbeschränkungen auf. Mannigfaltig waren die Produkte, die auf der Venediger Straße geführt wurden. In der Regel Rohprodukte nach Venedig, Gewürze und feine Fabrikate von dort nach Norden. Die Maut von St. Veit vermerkt als Waren nach Venedig: Leinen, Garn, Zwillich, Plachen, graues und weißes Tuch, Federn, Wachs, Speck, Schmer, Unschlitt, Wichsleder, Kupfer, Zinn, Blei, Waffen.<sup>3)</sup> Dazu später Quecksilber von Idria, Häringe, Getreide, Eisenwaren von Steyr, Waidhofen und Leoben u. a. Aus Venedig bezog man »allerlei silbern und vergülte Tuech«, feine Teppiche, Edelsteine, Schmuck, Seife, Gewürze, Südfrüchte, Konfekte, feine Zuckerbäckereien, deren Einfuhr Albrecht V. verbot. Dann Pfeffer, Safran (ein Zeichen, daß der Safrangebau Niederösterreichs aufgegeben war), Rosinen, Zibeben, Mandeln, Zucker aus Ägypten, Syrien, Kreta, Spanien. Dann feine Öle, Paradiesäpfel (für die Juden), Wein, Feigen, Johannisbrot, Kalmus, Sennesblätter, Theriak u. v. a., endlich Glas aus Murano bei Venedig. Grobes Glas erzeugte man seit dem XIV. Jahrhundert im Wiener Walde. Diese Venetianer Waren durften nur die Wiener, Wiener-Neustädter und Judenburger nach Wien bringen.

Man machte wohl zahlreiche Versuche, die Hemmungen des Straßenverkehrs durch Mauten und Straßenzwang zu beseitigen und Aufhebung derselben von den Fürsten zu erbitten, freilich ohne

<sup>1)</sup> Vgl. Geschichte der Stadt Wien, I, 760f.

<sup>2)</sup> Blätter des Vereines für Landeskunde von Niederösterreich, I, S. 269.

<sup>3)</sup> Vgl. Kurz, Österreichs Handel, Beilage 53.

Erfolg, da diese viele Einnahmen daraus zogen. So reichen die Wiener 1494 eine Bittschrift ein, in der sie sich beklagen, daß der Verkehr nach Venedig durch die neuen Mauten zu Tarvis, Klagenfurt und Bruck a. d. M. und die Mauterhöhungen zu Neunkirchen, Schottwien und Judenburg außerordentlich erschwert würde.<sup>1)</sup>

Auf dem Wege über den Semmering begegnet uns 1279 König Rudolf, als er seiner Tochter Claudia, der Braut Karl Martells von Neapel, das Geleite gegen Süden gab. Herzog Albrecht I. überschritt Februar 1292 mit einem Heere den Semmering, um die aufständischen steirischen Adeligen zu überraschen. Die Pilgerkarte nach Rom von c. 1500 gibt eine Straße von Norddeutschland nach Italien durchs Wiener Becken an. Sie verläuft vom Odertiefland über Breslau, Neiße, Mähr.-Schönberg, Olmütz, Brünn, Nikolsburg, Wien, Neustadt, Semmering, Bruck, Judenburg, die gewöhnliche Straße nach Venedig.<sup>2)</sup> Diesen Weg schlägt auch Herzog Friedrich II. von Liegnitz und Brieg bei seiner Pilgerfahrt ins Heilige Land (1507) ein.

Da die zahlreichen Mauten, Geleite, Stapelrechte die Semmeringstraße und den Zwang, auf ihr zu fahren, sehr lästig empfinden ließen, hat man wohl öfter den Versuch gemacht, auf anderen weniger belasteten und erschwerten Wegen nach Venedig zu gelangen. Ebenso bemühten sich aber auch die österreichischen Herzoge zur Erzielung eines hohen Gewinnes, den Verkehr auf diese bestimmte Straße zusammenzudrängen und auf anderen zu verbieten. Eine solche verbotene Straße war die uralte Bernsteinstraße von Wien und Wiener-Neustadt durch das Pittental und über den Wechsel nach Friedberg, Hartberg, Fürstenfeld, Fehring, Radkersburg, Pettau, Windisch-Feistritz, Cilli, Spital, Laibach, dann über den Karst, über Loitsch teils nach Adelsberg, Senosetsch nach Triest, teils über Idria, Görz, Latisana gegen Venedig. Diese Straße führte durch mehr ebenes Land, war also weniger beschwerlich als die Semmeringstraße, sodann brauchten namentlich die Süd- und Mittelsteirer nicht erst den Umweg zur ersteren Straße zu machen. Dagegen sahen natürlich die Städte, die das Privileg des Venedighandels genossen (Wien, Wiener-Neustadt, Judenburg) streng darauf, daß dieser Handel durch ihre Vermittlung und auf ihrer Verbindungsstraße mit Venedig vor sich ging. So beklagen

<sup>1)</sup> Vgl. Geschichte der Stadt Wien. II, 837.

<sup>2)</sup> Vgl. Zahn, Die Steiermark im Kartenbilde. Bl. VI, 2.

sich die Kaufleute von Pettau und anderen steirischen Städten, daß die Wiener sie hindern, über den Karst nach Venedig zu fahren. Daraufhin fragte Herzog Albrecht III. bei den unparteiischen Städten Oberösterreichs (die über den Pyhrn und Rottenmanner Tauern fuhren) um Bescheid. In der Antwort der Stadt Enns heißt es dann: »Daz wir all unser tag des gedenken, das alle welische hab von Venedig herauß kommen ist durch den Kanal (das Kanaltal) und durch den Nams und nye über den Karst — und zu aller zeyt von wienn gen Venedig über den Semering gangen ist«. 1386 schreibt also Herzog Albrecht nochmals die Straße über den Semmering vor.<sup>1)</sup> Später allerdings wurde auch diese bequemere Straße nach Venedig freigegeben, aber nur für die Städte Wiener-Neustadt, Friedberg, Fürstenfeld, Hartberg, Feistritz und Radkersburg. Mauten befanden sich zu Friedberg, Hartberg, Fürstenfeld (später Feldbach), Radkersburg, Marburg, Sachsenfeld, Stein, Laibach, Alben, Landol, Senosetsch, Hülben, Triest<sup>2)</sup>, also nicht weniger als auf der Semmeringstraße, dagegen hatte man keines der lästigen Stapelrechte zu beobachten, wie auf letzterer Straße die von Wien, Wiener-Neustadt (seit 1448) und Judenburg. Kaiser Friedrich III. nennt denn auch 1477 die Straße über Laibach nach Triest die »gewondliche«, namentlich für die Viehhändler, die ihre Herden aus Österreich, Steiermark und Krain gegen Venedig trieben. Daneben bezog diese Stadt auf der Karststraße namentlich Holz, Eisen, Häute, Heu, Getreide und Mehl für seine Arsenalen.

Auch auf der Straße von Wien zur Ostsee ist ein Aufschwung bemerkbar. Der Aufschwung ist schon in den zahlreichen Städtegründungen an dieser Straße erkennbar und wird namentlich dadurch hervorgerufen, daß an der Ost- und Nordsee eine Handelsmacht entstanden war, die wie Venedig am Nordende der Adria der Handelsplatz für die Produkte des Südens, so der Konzentrationsort für die Waren Nordeuropas geworden war: die Hansastädte. Auch der preußische Ordensstaat breitete sich aus und seine Städte begannen bald eine lebhaftere Handelstätigkeit zu entfalten. Wien und Breslau wurden die natürlichen Vermittler des Verkehrs zwischen Venedig und der Hansa. Beide Städte am Vereinigungspunkte vieler natürlicher Straßen gelegen, beide an der Grenze des deutschen Sprach- und Kulturgebietes, mußten zu Stapelplätzen deut-

<sup>1)</sup> Vgl. Kurz, Österreichs Handel. 35.

<sup>2)</sup> Vgl. Blätter des Vereines für Landeskunde von Niederösterreich. 1887. S. 460.

scher Gewerbe und Handelsprodukte für den kulturell tieferstehenden slawischen Osten und der Rohprodukte des Ostens für den deutschen Gewerbsmann und Kaufmann werden.

An dieser Straße werden 1258 Ung.-Hradisch, 1276 Mähr.-Weißkirchen gegründet und in diesem und dem folgenden Jahrhundert zahlreiche Städte in Schlesien. Der lebhafteste Verkehr auf der Straße verlockte die Fürsten, namentlich die zahlreichen schlesischen, zur Anlegung vieler neuer Maut- und Zollstätten, so Hullein 1261, Kojetein 1310, Olmütz 1291, Littau 1291, Leipnik 1294, Krappitz, Oppeln, Schurgast, Löwen 1310, Brieg 1316, Ohlau 1309, Warta, Frankenstein, Strehlen 1310, ferner Welehrad, Bisenz, Wrazow, Prerau (erwähnt 1335).<sup>1)</sup> Man sieht, die Fürsten bemühten sich redlich, einen Teil des Kaufmannsgewinnes in ihre Taschen fließen zu lassen. Lästig waren diese Zölle sehr. Zu Beginn des XIV. Jahrhunderts wandten die Breslauer 100 Mark auf, um von den Zöllen zu Oppeln, Schorgast, Löwen und Krappitz befreit zu werden.<sup>2)</sup> Stapelrechte besaßen seit 1271 Troppau, seit 1274 Breslau, ersteres namentlich für Tuch, Blei und Heringe. Das Olmützer Stapelrecht wird 1351 zum ersten Male erwähnt.<sup>3)</sup> Wie weit sich die direkten Verbindungen von der Donau nordwärts erstreckten, zeigte die »Wiener Wagenmaut«, die Säumer von Dorn (= Thorn a. d. Weichsel) erwähnte.<sup>4)</sup> Die Preußen ziehen die Oder-Marchstraße nach Süden, in Breslau genießen sie Zollfreiheit. Reger Verkehr zeigte sich zwischen Ostsee, Wiener Becken und Adria. 1290 schon kann ein Wiener in Breslau nachgewiesen werden<sup>4)</sup>, ebenso ein Jakob Wiener daselbst 1324.<sup>5)</sup> 1276 werden böhmische Kaufleute in Kärnten beraubt, 1280 ist ein Kaufmann Walter Boemus vom Dogen Venedigs beauftragt, bei seiner Reise nach dem Norden von der Königin-Witwe Kunigunde in Grätz bei Troppau Geld einzukassieren.<sup>6)</sup> Die vielen Plackereien und Zollabgaben auf der Semmeringstraße veranlaßten, wie ein Geleitsbrief des Bischofs Heinrich von Trient von 1327 zeigt,<sup>7)</sup> die Kaufleute der Sudeten-

<sup>1)</sup> Erben, a. a. O. IV, 73. Nr. 192.

<sup>2)</sup> Kornke, Urkundenbuch von Breslau. I, 83, Nr. 91.

<sup>3)</sup> Cod. dipl. Mor. VIII, Nr. 65.

<sup>4)</sup> Tomaschek, Rechte und Freiheiten der Stadt Wien. I, 94.

<sup>4)</sup> Grünhagen, Breslau unter den Piasten. 17.

<sup>5)</sup> Erben, Reg. IV, 455, 473.

<sup>6)</sup> Ebenda. II, 521, Nr. 1202.

<sup>7)</sup> Ebenda. III, S. 545, Nr. 1395.

länder, den natürlichen Weg zu verlassen und über Nürnberg und den Brenner nach Venedig zu reisen. Umgekehrt treffen wir auch Italiener im Norden. Um 1300 treibt eine italienische Gesellschaft in Brünn und jedenfalls auch weiterhin Handel.<sup>1)</sup> Namentlich unter Karl IV., der selbst rege mit Italien verkehrte, scheint dieser Handel stark entwickelt gewesen zu sein. Der Doge Johann Delfino dankte ihm für den Schutz, welchen er venetianischen Kaufleuten angedeihen ließ und versichert denselben für böhmische in Venedig.<sup>2)</sup> 1366 beklagen sich die Wiener über die Konkurrenz der Kaufleute aus dem Norden, namentlich in der Einfuhr italienischer Weine.<sup>3)</sup> Den Straßenzwang in Österreich und seine Plackereien vergalt man bald ebenso in den Sudetenländern. 1348 befiehlt Karl IV. den Polen, Österreichern und Ungarn, den Weg über Brünn zu nehmen, das damals schon eine bedeutende Stadt und namentlich Mittelpunkt des Tuchhandels mit den flandrischen Städten war, die ihr Tuch über Regensburg und Prag hierherbrachten.<sup>4)</sup> Auch hier mußte infolge des Straßenzwanges die bequemere Marchstraße wie in Österreich die Wechselstraße verlassen werden. 1428 zog eine Hussitenrotte auf der Straße von Brünn nach Wien bis Leopoldau. Vom obenerwähnten Straßenzwange wurden 1373 die Städte Olmütz, Littau und Mähr.-Neustadt befreit.<sup>5)</sup> Infolge der Unsicherheit der mährischen Straßen unter König Wenzel und in den Hussitenkriegen wird der österreichisch-(italienisch-)schlesische Verkehr gezwungen, diese Straße zu meiden und den Weg durch das Waagtal und über den Jablunkapaß ins Odergebiet zu nehmen.

Auch die Wasserwege benützt man bereits. Auf der March wird starke Holzflößerei betrieben. So beschwert sich 1411 der Rat von Preßburg in Wien, daß eine Holzladung, die den gewöhnlichen Weg der March herabfuhr, vom Hansgrafen von Marchegg weggenommen wurde.<sup>6)</sup> 1341 wird ein Holzzoll auf der Oder bei Breslau erwähnt.<sup>7)</sup> Die Hussitenkriege hatten neben dem Niedergang des

<sup>1)</sup> Ebenda. II, 108, Nr. 1880.

<sup>2)</sup> C. dipl. Mor. IX, 91.

<sup>3)</sup> Uhlirz, Regesten. II, 1, 161, Nr. 677a.

<sup>4)</sup> C. dipl. Mor. VII, Nr. 761.

<sup>5)</sup> C. dipl. Mor. X, Nr. 208.

<sup>6)</sup> Tomaschek, Rechte und Freiheiten der Stadt Wien. II, 1, 424. Nr. 1872.

<sup>7)</sup> Erben, Reg. IV, 364. Nr. 906.

Handels auch eine Handelssperre gegen Böhmen und Mähren von seiten Siegmunds von Ungarn und Albrechts von Österreich zur Folge. Große Erleichterung ließ für den Handel nach Venedig ein Dekret Max I. vom 2. Juli 1513 hoffen, welches freien Handel durch Österreich gewährte und den Straßenzwang und das Wiener Stapelrecht (wahrscheinlich auch die anderen) aufhob. Aber 1515 wurde das Dekret zurückgenommen und alles blieb beim alten.<sup>1)</sup>

Von der March-Oderstraße zweigt an der mährischen Pforte die polnisch-russische Straße ins Weichselgebiet ab und berührte zunächst Krakau. Bereits 1362 legen Rudolf IV. und Kasimir von Polen einen Streit der Städte Wien und Krakau bei.<sup>2)</sup> Was die Ursache des Streites war, wissen wir nicht, doch zeigt er, daß die Städte miteinander in Verkehr standen. Auch die Straße nach Polen durchs Waagtal und den Janblunkapaß wurde viel begangen. Die »Wiener Wagenmaut« erklärt zu Beginn des XIV. Jahrhunderts: Wenn jemand Kupfer oder Zinn von Polen durch das Gebiet von Trens (Trentschin) fährt, so soll er geben, was vorgeschrieben ist<sup>3)</sup>. Galizisches Salz wird 1295 zum ersten Male erwähnt in Welehrad (Mähren).<sup>4)</sup> Gegen Osten verlief dann die russische Straße von Krakau nach Przemysl, Lemberg, Kiew, andersteils über Akerman in die Krim zu den Genuesenstädten Kaffa und Tana. In den Aufzeichnungen des Nürnbergers Ulman Stromer aus dem XIV. Jahrhundert ist ersichtlich, daß die Nürnberger ihre russischen Waren über Tana und Laynburg (Lemberg) bezogen.<sup>5)</sup> Die übrigen Straßen ins Wiener Becken spielen neben den beiden Hauptrichtungen eine geringe Rolle. Erwähnenswert ist, daß König Ottokar 1276 auf der Iglau-Wiener Straße bis Korneuburg zog.

Was die Handelsobjekte der Straße vom Norden ins Wiener Becken betrifft, so werden genannt: Tuch von Brünn, Iglau, Breslau, überhaupt den Sudetenländern; die Satzung von 1474 erwähnt auch solches von Köln, Mainz, Regensburg und Olmütz. Dann Getreide von Mähren, Metalle (Blei, Kupfer etc.) von Schlesien und Polen, Heringe von Preußen und den Hansestädten (die Wiener beklagen sich 1445 bei den Breslauern über die von diesen gelieferten kleinen

<sup>1)</sup> Vgl. Archiv für österreichische Geschichte. XV, Amtsbuch des Vize-dom Sauer.

<sup>2)</sup> Uhlirz, Regesten. II, 1, 440, Nr. 602.

<sup>3)</sup> Tomaschek, Rechte und Freiheiten der Stadt Wien. I, 94.

<sup>4)</sup> Erben, Regesten. II, 721, Nr. 1678.

<sup>5)</sup> Vgl. Bericht des Historischen Vereines für die Oberpfalz. Bd. LVII, S. 220.

Heringe. Sie erhalten zur Antwort, man hätte sich schon deswegen an den Deutschen Orden gewendet).<sup>1)</sup> Ferner Bier, namentlich aus Böhmen und von Iglau, Laa, Drosendorf und Waidhofen a. d. Thaya, dann von Olmütz. Von Österreich kam dagegen vor allem Wein, der infolge seiner Billigkeit und starken Einfuhr den einheimischen mährischen und schlesischen der minderen Sorten verdrängte. Die Österreicher wachten eiferstüchtig auf den Handel mit ihrem Hauptausfuhrprodukt. 1364 und 1366 wurde die Durchfuhr welscher und ungarischer Weine durch Wien verboten.<sup>2)</sup>

Die Straßen über die böhmisch-mährische Höhe behalten ihre alte Richtung und den alten Verkehr. Stärker wird er unter den Luxemburgern, als der Handel zwischen Böhmen und Ungarn zunimmt und auch nach Österreich infolge der engen politischen Verhältnisse anwächst. Die Österreicher führen namentlich Wein ein. Sie erhalten auf ihrem Wege nach »Lauschan« die Straße über Brünn vorgeschrieben (1333<sup>3)</sup> und müssen die ältere Straße und den Zoll in »Meneys« (Mönitz) verlassen. In Brünn selbst ist ihnen, da die Umgebung der Stadt selbst Wein erzeugt, die Weineinfuhr zwischen der Weinlese und Ostern verboten (1325<sup>4)</sup>. Von Zollstätten auf dieser Straße ins Elbetiefeland werden neben den älteren (siehe oben) erwähnt 1337 Sobienitz, Knisemost, Tschaslau<sup>5)</sup>, Köln an der Elbe, ein Brückenzoll in Nimburg (1328<sup>6)</sup>, ein Privatzoll der Herren von Leuchtenberg in Chotieborsch (1323<sup>7)</sup>, Zoll in Jung-Bunzlau (1337, 1341<sup>8)</sup>). Von da ging die Straße in die Lausitz. Auf der Elbe selbst wurde rege Schifffahrt betrieben und schon damals mehrere Zollstätten erwähnt, so Leitmeritz und Aussig (1325<sup>9)</sup>. Noch reger war der Verkehr auf der Wien-Iglau-Prager Straße, namentlich von Seite der Österreicher. Auch ging hier der Handelsverkehr von den Hansestädten der Nordsee ins Wiener Becken. Zollstätten waren in Znaim, namentlich von alters her für österreichisches Salz (1323, 1336<sup>10)</sup>), ein namentlich für die Iglauer ungemein lästiger Privatzoll

1) Tomaschek, Rechte und Freiheiten der Stadt Wien. II, 2, 258.

2) C. d. Mor. IX, 351.

3) Erben, III, 792, Nr. 2039.

4) Ebenda. III, 411, Nr. 1066.

5) Ebenda. IV, 172, Nr. 420.

6) Ebenda. III, 551.

7) Ebenda. III, 352, Nr. 894.

8) Ebenda. IV, 390, Nr. 976.

9) Ebenda. III, 422, Nr. 1083; III, 217, Nr. 525.

10) Ebenda. III, 357, Nr. 913; IV, 115.

der Herren von Sterycz in Pürnitz (1340<sup>1</sup>), dann in Iglau (1319 1340<sup>2</sup>), in Habern und Willamow (1341<sup>3</sup>), dann in Prag, wo auch der Moldaubrückenzoll noch besonders zu entrichten war (den Hospitalbrüdern von St. Franciscus 1332 bestätigt<sup>4</sup>), ferner gegen Sachsen in Laun (1345<sup>5</sup>), Brüx und Warta<sup>6</sup>) (1331, 1341). Im weiteren Verlaufe gegen Meißen wurde die Straße 1341 von Osseg nach Klostergrab verlegt und daselbst Zoll, namentlich von Fischen (Heringen) eingehoben.<sup>7</sup>) Auch über Kaaden ging eine Straße mit Straßenzwang nach Thüringen (1319<sup>8</sup>). Bezüglich der auf diesen Wegen geführten Waren geben uns die Haberner Zollordnung und die rationes ungeltorum von Prag (1341, 1318—1321<sup>9</sup>) Auskunft. Erstere erwähnt: Blei, Zinn, Kupfer, Eisen, Wein, Wachs, Wolle und Häute, Felle, Pferde, Groß- und Kleinvieh, Hasen, Hausen und Heringe, Salz, Öl, Olivenöl; Eier, Obst, Honig, Bier, Bau- und Brennholz, Betten, Federn, auch altes Gewand, unfertige Waffen und Farben zum Tuchfärben. Die letztere zeigt als Hauptzollartikel Vieh, dann folgen nach dem Mautertrage Kaufmannswaren, Salz, Honig, Fische, Tuch. Die ausländischen Waren sind also sehr stark vertreten. Namentlich flandrisches Tuch, österreichisches Salz und Wein von ebenda und aus Tirol.

Die Preise in Prag betragen zirka 1320: 1 Stück Barchent, meist von Regensburgern gebracht, von 19—20 Groschen, Tuch von Ypern per stamen von 3 Schock 18<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Groschen, 6 Schock 34 Groschen bis 8 Schock Groschen, Saffran, ebenfalls meist von Süddeutschen, 25—26 Groschen, 1 Faß Bozener Wein 16 Schock 8 Groschen.

Bezüglich der Straße vom Wiener Becken über die Gmünder Pforte gegen Eger war geboten, den Weg über Budweis, Pisek, Pilsen zu nehmen. Zollstätten waren in Budweis, Pisek, Wodnan (1335<sup>10</sup>), dann Privatmauten in Strakonitz und Horowitz (1318<sup>11</sup>),

1) Ebenda. IV, 315, Nr. 802.

2) Ebenda. III, 210, Nr. 513; 359, Nr. 920; IV, 315.

3) Ebenda. IV, 424, Nr. 1050.

4) Ebenda. III, 756, Nr. 1945.

5) Ebenda. IV, 627.

6) Ebenda. III, 703, Nr. 1086; IV, 351.

7) Ebenda. IV, 394, Nr. 991.

8) Ebenda. III, 230, Nr. 548.

9) Ebenda. IV, 424, Nr. 1050; III, 197, Nr. 476 f.

10) Ebenda. IV, 95, Nr. 245.

11) Ebenda. III, 194, Nr. 471.

sodann in Pilsen <sup>1)</sup> (1327). Erwähnt wird namentlich Wein aus Österreich als Handelsprodukt. Die Luxemburger unterstützten die böhmischen Handelsstädte aber in viel ausgiebiger Weise als die Habsburger in Österreich. Zahlreiche Städte erhielten Zollfreiheit für die Länder der Luxemburger, so Ungarisch-Hradisch 1325 <sup>2)</sup>, Littau 1327 <sup>3)</sup>, Olmütz 1314 <sup>4)</sup>, Brünn 1312 <sup>5)</sup>, Znaim 1341 <sup>6)</sup>, Iglau 1331 <sup>7)</sup>, Eger 1322 <sup>8)</sup>, was zu Streitigkeiten mit den Pragern führte, Prag, nicht allein in den Sudetenländern, sondern seit 1330 auch von allen Zöllen im Römisch-deutschen Reich. <sup>9)</sup> Die Luxemburger nahmen sich ihrer Kaufleute auch im Auslande energisch an. Die Bestrebungen Österreich ganz aus dem süddeutsch-böhmischen und ungarischen Verkehr auszuschalten, wurden bereits erwähnt. Auch das lästige Wiener Stapelrecht versuchte man zu brechen und selbst der energielose Wenzel IV. erließ 1387 ein Verbot an die Wiener und österreichischen Kaufleute, nach Böhmen und den Sudetenländern zu kommen, bis nicht den böhmischen und schlesischen Kaufleuten der Weg nach Venedig freigegeben wäre. Wenzel war es auch, der in diesem Handelskrieg den Wienern durch Verleihung des Passauer Weinstapelrechtes sehr großen Schaden verursachte. Man lenkte daher ein. Etwa 1390 kommt eine Vereinbarung zustande, wonach wohl die böhmischen und schlesischen Kaufleute nach Venedig den Weg über Wien und den Semmering nehmen mußten, wenn sie Waren führten, dagegen ohne Waren den Weg über den Rottenmanner Tauern und Zeiring einschlagen durften. Dafür wurde den Österreichern erlaubt, nach Böhmen und Brabant Handel zu treiben. Dies beweist auch, daß die Österreicher ihren Wein und andere Waren mit Umgehung des Passauer Weinniederlagsrechtes durch Böhmen nach Süddeutschland und an den Rhein zu bringen suchten. 1412 erteilt Albrecht V. den böhmischen Kaufleuten das Recht, über Linz und Salzburg nach Venedig zu fahren. <sup>10)</sup> Damit war also

1) Ebenda. III, 549, Nr. 1402.

2) Ebenda. III, 410, Nr. 1063.

3) Ebenda. III, 493, Nr. 1269.

4) Ebenda. III, 89, Nr. 223.

5) Ebenda. III, 42, Nr. 100.

6) Ebenda. IV, 350.

7) Ebenda. III, 704.

8) Ebenda. III, 325.

9) Ebenda. III, 645, Nr. 1651.

10) Notizenblatt der Wiener Akademie der Wissenschaften. III, 310.

das Verkehrsmonopol Wiens und der Semmeringstraße gebrochen, die Böhmen schlugen den kürzeren Weg ein und die schwere Konkurrenz der neuen Straße mag manches zum Sinken des Wiener Handels und Wohlstandes im XV. Jahrhundert beigetragen haben.

## VII. Die Neuzeit.

Der Handel des späteren Mittelalters war konzentriert im Mittelpunkt Venedig. Diese Stadt, am Nordende der Adria Mitteleuropa am nächsten, vermittelte fast allein die Waren des Orientes, von hier gingen alle Straßen auseinander, die Europa mit den Produkten Asiens, Afrikas und Südeuropas versorgten. Dieses Bild änderte sich völlig, als mit der Entdeckung des Seeweges nach Indien die Portugiesen mit Umgehung der arabischen Vermittlung den direkten Verkehr mit Süd- und Ostasien in die Hand nahmen, als die Produkte und Reichtümer Amerikas in den Westen Europas strömten, die Spanier das politische Schwergewicht Europas ebenfalls nach dem Westen verlegten und die Türken den Handel in der Levante erschwerten. Der Atlantische Ozean wurde die Hauptverkehrsstraße und das Mittelmeer sank zu einem Meere zweiten Ranges herab, dessen Küstenländer nur mehr einen Lokalhandel trieben. Die neuen Handelszentren erstanden am Ozean, zuerst Lissabon, dann Antwerpen, endlich Amsterdam. Langsam begann die Handelskatastrophe Venedigs ihre Kreise zu ziehen. Die Straßen zur Adria verödeten, der Handel suchte andere Bahnen, die Städte verarmten. Dazu kam die Entwertung des Geldes durch die ungeheure Gold- und Silbereinfuhr Amerikas, und was in Deutschland trotzdem von dem alten Wohlstande übrig blieb, vernichtete der große Krieg des XVII. Jahrhunderts völlig.

Die Wirkung dieser Ereignisse blieb auch für die im Wiener Becken zusammenlaufenden Straßen nicht aus. Die Straße nach Venedig wurde leer, aber auch die zur Ostsee, denn auch die Hansa traf das Schicksal Venedigs, von den Welthandelsstraßen abseits gelassen zu werden. Im Osten erobern die Türken Ungarn und lähmen so die Donaustraße. Österreich wird wieder ein vorgeschobener Posten deutscher Kultur, daher bemächtigt sich das Hinterland des Restes seines Handels. Den Österreichern bleibt nur ein beschränkter Lokalverkehr. Die österreichischen Städte waren nicht mehr Orte eines gewaltigen Durchgangsverkehres, sondern weitentlegene Endpunkte eines Verkehrsnetzes, dessen Zentren fern im

Westen sich befanden, die vom Weltmarkt soviel bezogen, als sie selbst benötigten, nicht mehr. Dazu kam, daß in ganz Deutschland kein freier Verkehr sich entwickeln konnte, denn aus den vielen Vorrechten und Privilegien, Zollstätten, Geleite, Straßenzwang, Stapelrecht, Grundruhr und Fuhrmannsrott hatte sich durch den Willen der Landesfürsten zum Schaden des Verkehrs mit der Zeit ein festes, starres Straßennetz über Deutschland gelegt, das nur wenig Kombinationsmöglichkeiten bot, den freien Verkehr erstickte. In Deutschland gab es Ende des XVIII. Jahrhunderts 37 verschiedene Zollgrenzen und Tarife, in Österreich am Beginn des XIX. Jahrhunderts noch 6. Im XVI. Jahrhundert bestanden an der Elbe 48 Zollstätten. Die Straßen waren ein totes Gefüge. Dieses erstarrte Straßensystem Deutschlands tritt erst zurück, als das System des Straßenzolls von dem des Grenzzolls abgelöst wurde.

Der gewaltige Rückgang der Städte läßt sich am besten aus den Bevölkerungsziffern des Straßenzentrums Wien erkennen. Zur Blütezeit des Venediger Handels, zirka 1450, zählte man 50.000 Kommunikanten, was auf eine Bevölkerung von über 60.000 Menschen schließen läßt. Unter Max I. gab es noch 7000 Studenten, unter Ferdinand I. nur noch 2000. Ebenso war die Zahl der Stadtbürger von 8000 (Bevölkerung demnach zirka 40.000) auf 2000 gesunken und sank bis 1619 auf 1300, von denen nur 400 behaust waren. Im XVII. Jahrhundert sank sie noch weiter, erst mit Ende desselben beginnt ein neuer Aufschwung. Auch ein Sinken des Wohlstandes ist deutlich bemerkbar. 1550 besaß Wien noch 1015 steuerbare Bürgerhäuser, 1706 nur 586, Klosterneuburg 1560 400 Bürgerhäuser, 1660 nur 215.<sup>1)</sup> Wien hatte wenig mehr Wert als den eines militärischen Grenzbollwerkes und den hat es ja getreulich bewahrt. Damit, daß die Türken vor Wien zurückgehen mußten, beginnt auch der neue Aufschwung, die Donaustraße wird freigelegt, der Handel auf ihr hebt sich, namentlich als in Österreich Fürsten herrschen, die sich die Hebung des Handels angelegen sein ließen. Freilich die alte Höhe erlangte er nie mehr. Neue Ansiedler ziehen den Strom hinab, wieder Deutsche, nach Slawonien, Ungarn, ins Banat. Österreichische Kaufleute dehnen ihre Unternehmungen bis an die Donaumündung aus.

<sup>1)</sup> Schimmer in: Blätter des Vereines für Landeskunde von Niederösterreich. I, 9 ff.

Der Verkehr auf den einzelnen Straßen ist unbedeutend, auch der auf der Donaustraße. Der Verlauf derselben ist gegen Westen strittig bis St. Pölten. Lazius führt in seiner Karte (zirka 1560) die Straße durchwegs die Wien entlang über Preßbaum, Neulengbach. Nach der Descriptio von Matthäus Vischer (Archiducatus Austriae Inferioris accuratissima geographica descriptio Autore Mathäi Vischer 1670) verläuft dagegen die westliche Poststraße im Wiental nur bis Purkersdorf, folgt dann dem Tale des Gablitzbaches geht über den Rieder Bergsattel nach Ried und Sieghartskirchen und längs der Perschling nach St. Pölten. Seutters und Homanns Atlanten (Atlas novus von Johann Homann, Nürnberg 1714, Karte 44 und 45, und Atlas novus von Matthäus Seutter, Augsburg 1730, Karte 36) lassen die Straße schon bei Mariabrunn das Wiental verlassen und dem Mauerbach folgen und nach Überschreitung des Taglesberges mit der vorgenannten sich vereinigen. Seutter gibt dazu in seinem Atlas eine bisher noch nicht bezeichnete Straße auf dem linken Donauufer an, die über Stockerau, Kirchberg, Krems, Spitz, den Spitzer Graben, Mühldorf ins Weiental, über Pöggstall das Ispertal erreicht und über Grein und Urfahr nach Linz gelangt. Eine Seltenheit mag in jener Zeit die Reise gewesen sein, die 1581 der kaiserliche Gesandte Joachim von Zinzendorf von Wien aus auf der Donau nach Ofen und Belgrad und von dort zu Lande nach Konstantinopel unternahm.<sup>1)</sup> Dagegen scheint der Personenverkehr nach Wien etwas lebhafter gewesen zu sein. 1690 taten sich die Regensburger Kaufleute zusammen und ließen regelmäßig jede Woche einmal ein Schiff nach Wien abgehen. Mit den Regensburger Schiffmeistern kam 1695 eine Einigung zustande, wonach allwöchentlich ein Regensburger Schiffmeister nach dem Lose ein Schiff nach Wien führen sollte. Er sollte nie über 200 Zentner Ware ohne besondere Begünstigung fahren, bekäme er mehr als 300 Zentner Fracht, so sollte ein zweiter Meister mit seinem Schiff mitfahren. Der Tarif betrug für einen Zentner gemeine Ware 38 kr., für feine Ware 56 kr., für 1 Tonne Häringe oder 1 Kübel Tabak 1 fl. Der Handel war gering. Über die Frachtgüter auf der Donau gibt uns die Wiener Marktordnung von 1647 Aufschluß, die als Waren nennt: Getreide, Vieh, Geflügel, Grünzeug und Gemüse, Obst, Holz und Salz. Bayern hatte wenig Handel nach Österreich, da dieses seinen Bedarf an Vieh und Ge-

<sup>1)</sup> Vgl. Röhricht, Deutsche Pilgerreisen. 270.

treide in Ungarn deckte.<sup>1)</sup> Bemerkenswert ist noch ein Projekt von 1788, die Naturschätze des Wiener Waldes durch einen Kanal der Donau zuzuführen. Der Kanal sollte von Purkersdorf in ein Sammelbecken beim heutigen Westbahnhof laufen und von hier in zwei Kanälen die Stadt umspannen und in den Donaukanal münden.<sup>2)</sup> Die Türkenkriege brachten auch kriegerisches Wesen auf den Strom. Kämpfe mit ihnen auf der Donau hatte schon 1456 Hunyady, 1477 Matthias Corvinus ausgefochten. Max I. baute am unteren Werd in Wien das »Römisch Kaiserliche Streit-Schiff-Arsinal«, 1529 kam es anlässlich der ersten Türkenbelagerung Wiens zu Kämpfen zwischen den beiderseitigen Flotten. Kaiser Ferdinand I. baute ein neues Arsenal am heutigen Börsenplatz. Nach der Belagerung von 1683 ergänzt, ging die Flotte unter Karl VI. größtenteils verloren. Josef II. hob sie auf.

In umgekehrter Richtung diente die Straße an der Donau als große Heeresstraße der türkischen Heere gegen Österreich. So bewegte sich beispielsweise das große Türkenheer von 1683 von Adrianopel, Sofia, Belgrad über Essegg, Stuhlweißenburg, Raab, Bruck, Schwechat gegen Wien. Längs der Donau ging dann auch der Deutsche Gegenstoß (Gran, Ofen, Mohacs, Belgrad, Nisch). Nach der Rückeroberung Ungarns wurden deutsche Kolonisten, meist Schwaben, zur Besiedlung des entvölkerten Banates berufen. Zum letzten Male diente die Donaustraße als Völkerstraße. Man machte gegen das Ende des XVIII. Jahrhunderts auch den Versuch, die Donau wieder als Handelsstraße nach dem Orient zu benützen. Maria Theresia schon suchte den Donauverkehr zu heben. Sie ließ ein Rheinschiff auf der Donau bauen als Musterschiff für die österreichischen Donaufahrer. Das Schiff fand aber keine Nachahmung. 1782 fuhr das erste Fahrzeug der sogenannten »Donaukompagnie« nach Abschließung eines Handelsvertrages mit der Türkei mit österreichischen Produkten nach Konstantinopel.<sup>3)</sup> Allerdings hatte das Unternehmen keinen dauernden Bestand. Das Meer war die Straße nach dem Orient, das ließ sich nicht ändern. Die Donau blieb eine sekundäre Verbindung Süddeutschlands mit Ungarn und Rumänien.

Nicht viel mehr Bedeutung behielt die Straße von Wien nach Norden und Süden. Eine Zeitlang dauerte noch der Verkehr mit

<sup>1)</sup> Vgl. Gigl in: A. f. Ö. G. XXXa.

<sup>2)</sup> Vgl. Altzinger und Grave, Geschichte des Wienflusses.

<sup>3)</sup> Vgl. Die österr.-ung. Monarchie. II (Niederösterreich), 355.

Venedig ins XVI. Jahrhundert fort, noch im XVI. Jahrhundert betrug die Zahl der im Handel mit Venedig beschäftigten Saumrosse 40—50.000.<sup>1)</sup> In den Türkenkriegen wird die Semmeringstraße rege als Heerweg benützt. 1532 zog ein Korps Reichstruppen über ihn gegen Graz, wo sie ein türkisches Streifkorps aufrieben. Oft reisten die österreichischen Herrscher über den Paß, so Kaiser Leopold 1660 zur Huldigung nach Innerösterreich. 30 der höchsten Reichskavaliers gaben ihm dabei das Geleite. 3000 Ochsen sollen nötig gewesen sein, die schweren Hofwagen über das Gebirge zu bringen. Denn trotz des regen Verkehres im Mittelalter führte keine gut gebaute und gut fahrbare Straße über den Paß, sondern ein Weg nach Art unserer Feldwege, mit oft wechselndem Geleise, wo eben jeder am besten zu fahren glaubte. Schon von Gloggnitz an hatten die Frachtwagen Vorspann nötig, von Schottwien an doppelte, ja dreifache, schwere Lastwagen vier- und fünffache. Die Schottwiener hielten die Vorspannpferde und hatten manchen Tag über 200 derselben auf der Straße und selbst die genügten oft nicht. Erst unter Karl VI. wurde mit dem Bau der Kunststraßen nach Prag, Breslau, Linz und Triest (1728) auch der Bau einer wirklichen Straße über den Semmering seitens der Stände auf allgemeine Kosten in Angriff genommen. Die Bauleitung hatte Graf Philipp Zinzendorf inne. In 48 Tagen war die Straße vollendet und noch im Erbauungsjahre fuhr der Kaiser über sie.<sup>2)</sup> Bald jedoch merkte man die Unzulänglichkeit des übereilten Baues, der Steigungen bis 1:6 (13 Zoll auf die Klafter) aufwies, so daß der Verkehr trotz der Straße mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte. Auch jetzt war bei ungünstigem Wetter doppelte Vorspann nötig. Daher wollte man die Straße gänzlich umbauen, was aber erst 1839—1841 geschah. Durch Anlage von sieben Serpentinaen von Schottwien bis zur Paßhöhe wurde die Steigung auf 4—5% vermindert (3 Zoll auf die Klafter). Die Straße ist noch heute in Benützung. Über die Produkte, die über den Semmering gefahren wurden, gibt uns der »Vermerk der Maut und Aufschlag zu Schottwien« von 1545 Aufschluß. Er nennt: welsche Weine, Gewürze, Südfrüchte, Schwefel, chemische Produkte, Öl, Bücher vom Süden, Metalle, Wolle, Felle, Rohwaren, Fett, Vieh, Tuch, Getreide, Holz vom Norden.

1) Vgl. Peez in: Karinthia. I, 37.

2) Vgl. Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie. Ia, 258.

Auch die nach Böhmen und Mähren führenden Straßen hatten einen gewaltigen Niedergang des Verkehrs ins Wiener Becken zu verzeichnen. Die Schäden des Dreißigjährigen Krieges haben dann diesen Niedergang zu einem völligen gemacht. Zunächst sind diese Straßen Heeresstraßen der Feinde Österreichs geworden, denn auf ihnen konnte man den Heeresstoß bis ins Herz Österreichs, das Wiener Becken, führen und den Kampf entscheiden. 1619 erscheint Graf Thurn mit einem böhmischen Heere über Horn, Maibau, Stockerau vor Wien, 1645 Torstenson mit den Schweden über Brünn und Nikolsburg, ein anderer Heerflügel über Iglau und Znaim. Eine gute Übersicht der Straße vom Weichselgebiet ins Wiener Becken am Ende des XVII. Jahrhunderts gibt uns die Marschroute des polnischen Entsatzheeres von 1683. Die polnische Ostarmee, der Hauptteil, bei der sich auch König Johann Sobieski befand, zog über Tarnowitz, Ratibor, Troppau, Hof, Olmütz, Brünn, Nikolsburg gegen Wien. In Oberhollabrunn vereinigte es sich mit der Südararmee, die zur Flankendeckung des Hauptheeres den Weg von Bielitz über Teschen, Neutitschein, Weißkirchen, Leipnik das Marchtal hinab nach Lundenburg und Nikolsburg gezogen war.<sup>1)</sup> Auch 1741/42 und selbst 1866 benützten die Preußen die Marchstraße. Sie wird aber in Schatten gestellt von der Straße Brünn-Wien, die dann Kaiser Josef II. zu einer großen Handelsstraße über Mistelbach, Nikolsburg, Brünn, Olmütz nach Schlesien ausbauen ließ, mit einem anschließenden Seitenflügel über die Weißkirchener Höhe nach Teschen, Krakau, Lemberg nach Rußland einerseits, durch die Bukowina in die Moldau anderseits.<sup>2)</sup>

In ihrem niederösterreichischen Theile hieß sie die mährische Hauptkommerzialstraße. Vom Straßenzug Wien-Znaim-Iglau sind zwei Routen bekannt. Die ältere Karte von Vischer (1670) führt die Straße von Wien, Stockerau durch das Göllersbachtal über Guntersdorf, Haugsdorf gegen Znaim, die Karten von Homann (1714) und Seutter (1730) geben eine Straße über die Leiser Berge nach Laa und im Thayatale nach Znaim an. Blumenbach gibt die böhmisch-mährische Hauptkommerzialstraße zu Beginn des XIX. Jahrhunderts auf letzterer Route an. Über Iglau setzte sich diese Straße über

<sup>1)</sup> Vgl. Twaružek in: Zeitschrift des Vereines für Geschichte Mährens und Schlesiens. V, 380 f.

<sup>2)</sup> Vgl. Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie. I/1, 80.

Köln an der Elbe (Kolin), Rumburg, Leipzig und Magdeburg fort. Sie wird daher als Straße nach Norddeutschland bezeichnet. Vischer läßt von dieser Znaimer Straße bei Guntersdorf eine Straße abzweigen, die über Pulkau, Fratting, Zlabings, Königseck nach Tabor und Prag führte und alten Ursprungs ist (altes »Spital« in Zlabings vor dem Übergang über die mährische Höhe). Auch Seutter gibt diese Straße an. Es ist ein alter Saumweg nach Böhmen. Von Maria Theresia wurde der Postverkehr von dieser Straße auf die Znaim-Budwitz-Iglauer Straße verlegt, zu großem Schaden der Orte an der alten Straße. Erst Blumenbach (Landeskunde von Niederösterreich) führt als »Böhmische Hauptkommerzialstraße« die von Wien über Korneuburg, Maißau, Horn, Schrems gegen Budweis an.<sup>1)</sup> Vischer führt sie nur bis Eggenburg. Seutter gibt (1730) in seinem Atlas folgende vom Wiener Becken ausstrahlende Straßen an: 1. Die alte Venedigstraße: Wien-Wiener-Neustadt, Semmering, Bruck, Leoben, Judenburg, Friesach, St. Veit, Villach, Pontafel, Gemona, Concordia, Venedig. Davon in Bruck abzweigend die Straße nach Graz, Marburg, Windisch-Feistritz, Cilli, Sachsenfeld, Laibach, endlich Triest. Eine zweite Abzweigung von Villach über Spital, Lienz, Brixen, Bozen, Trient, Rofreit nach Verona. 2. Die Straße nach Vorderösterreich, von Wien über Mauerbach, St. Pölten, Melk, Strengberg, Enns, Linz, Wels, Salzburg, Lofer, Schwaz, Innsbruck, Telfs, Ehrenberg, Reutte, Kempton nach Württemberg. Abzweigend in Linz über Ottensheim, Mühldorf, Aschach, Passau, Braunau, Rosenheim, München (Kufstein, Schwaz). Daneben die Parallelstraße Wien, Leopoldau, Korneuburg, Krems, Stein, Spitz, Grein, Mauthausen nach Urfahr (Linz). 3. Die Straße nach Böhmen von Wien über Stockerau, Sierndorf, Hollabrunn, Pulkau, Fratting, Zlabings, Neuhaus, Tabor nach Prag. Eine parallele Route, später die Hauptstraße, führte von Korneuburg nach Mailberg, Seefeld, Joslowitz, Znaim, Mährisch-Budwitz, Trebtsch, Polna, Deutschbrod, Habern, Tschaslau, Köln an der Elbe nach Prag. 4. Die mährisch-schlesische Straße von Wien über Leopoldau, Mistelbach, Nikolsburg, Tracht, Mönitz, Austerlitz, Wischau, Olmütz, Sternberg, Langendorf, Römerstadt, Ziegenhals, Ohlau, Breslau. Bei Olmütz zweigte die polnisch-galizische Straße ab über Weißkirchen, Teschen, Bielitz, Krakau, Lemberg. Sie war von Kaiser Josef II. erbaut worden, unter dessen Regierung über 12 Millionen Gulden für Straßenbauten verausgabt wurden. 5. Die

<sup>1)</sup> Blumenbach, a. a. O. 178.

nordungarische Straße über Fischamend, Hainburg, Preßburg, Tyrnau, Kremnitz in die Slowakei. 6. Die mittel- und südungarische von Wien über Bruck an der Leitha, Raab nach Ofen-Pest, wo sie sich über das ganze Land verbreitete. Neben diesen Hauptstraßen liefen natürlich noch eine Menge Straßen zweiten Ranges ins Wiener Becken. Die Straßen haben diesen Verlauf bis ins XIX. Jahrhundert beibehalten, bis ihre Bedeutung sank. Noch 1800 haben sie genau denselben Verlauf im »Allgemeinen großen Atlas« von Schrämbel.

Seutter gibt in seinem Atlas (1730) auch eine Postroutenkarte: »Postarum seu Cursorum Publicorum diverticula et mansiones per Germaniam«. Darnach gab es damals Posten von Wien aus nach Brunn-Olmütz-Breslau, nach Ratibor, nach Krakau, nach Hollabrunn, Zlabings-Tabor-Prag-Leitmeritz-Dresden-Leipzig-Braunschweig-Hamburg. Nach St. Pölten-Linz-Salzburg-Schwaz-Innsbruck-Füßen-Kempten-Brüssel. Nach Enns-Linz-Passau-Straubing-Regensburg. Nach München über Linz-Wels, Braunau. Nach Verona über Neustadt, Semmering, Judenburg, Friesach, Villach, Lienz, Brixen, Bozen, Trient. Abzweigend nach Venedig über Bruck, Graz, Cilli, Laibach, Görz, Portenau, Treviso. Nach Agram über Höflein, Ödenburg, Steinamanger, Kanischa, Warasdin. Nach Ofen über Fischamend, Altenburg, Wieselburg, Raab. In die Zips über Preßburg, Tyrnau, Freistadt, Rudna.

Neben dem Frachtverkehr tritt auf den Straßen seit dem XVI. Jahrhundert die Kurier- und dann die Passagierpost auf. Frühzeitig gab es in Venedig ein österreichisches Postamt und wurde eine Kurierverbindung über Görz, Villach und Klagenfurt mit Wien unterhalten. Seit 1730 ging auf dieser Straße wöchentlich einmal die »Ordinaripost« nach Venedig und Trient. Die Reise dauerte im Sommer neun, im Winter zehn Tage. Die Kosten betragen 10 fl. bis Triest.<sup>1)</sup> Eine zweite wichtige Postverbindung war die älteste Postlinie Wien-Brüssel über Linz, Braunau, München, Augsburg Kannstatt, Kreuznach, Köln. Ferner eine Linie Wien, Prag, Leipzig, Magdeburg, Hamburg. An Stelle der Reitposten traten gegen Ende des XVII. Jahrhunderts die Fahrposten. Schon 1652 geht die Prag-Breslauer Post zweimal wöchentlich, 1649 bereits von Wien nach Hamburg. Man rechnete für diese Strecke 14 Tage Fahrt. 1658

<sup>1)</sup> Vgl. Peez in: *Karinthia*. Bd. LXXXV, 37 f.

beantragte der große Kurfürst in Wien die Herstellung einer Verbindung Berlin-Breslau-Wien mit sechstägiger Fahrtdauer. Sie kam jedoch erst 1662 zustande. Zwischen Wien und Linz verkehrte seit 1635 der Linzer Bote als eine Privatpost mit außerordentlichem Zulauf. Von Nürnberg aus kam der »Nürnbergerische Wienerbote« über Regensburg die Donau herab mit Briefen, Paketen und Passagieren.

Den Postverkehr besorgten zunächst für Österreich seit Beginn des XVII. Jahrhunderts die Grafen Paar, ausgestattet mit einem kaiserlichen Patent. Karl VI., dem das Straßen- und Verkehrswesen so viel verdankte, erklärte die Post für ein landesfürstliches Regal und übernahm sie in den Staatsbetrieb. Zugleich wurde eine neue Post- und Passagierverkehrsordnung erlassen. Maria Theresia verbesserte die Posteinrichtungen durch Zulassung der Extrapostfahrten. Neben der Personenbeförderung begann jetzt auch die Frachtbeförderung, was die Postordnung von 1695, P. 1, streng verboten hatte. Laut kaiserlichem Patent vom 6. August 1750 mußten Frachtstücke bis 20 Pfund an Orten, wo sich Postämter befanden, denselben zur Beförderung übergeben werden. Zugleich wurde der private Passagierverkehr eingeschränkt, indem nur die berechtigten Fuhrleute Passagiere auf den Poststraßen befördern durften, jedoch war ihnen kein Pferdewechsel gestattet vor Zurücklegung von 12 Meilen, noch auch dem Reisenden das Mieten eines anderen Fuhrmannes vor Zurücklegung dieser Strecke. Josef II. setzte das Gewicht der postpflichtigen Frachtstücke auf 10 Pfund herab und unterstellte das gesamte Postwesen der allgemeinen Hofkammer. Die Straßen selbst wurden in gutem Zustande erhalten, soweit dies damals möglich war. Schlechtes Wetter machte sie oft schwer passierbar. Noch 1785 heißt es, daß die Ankunft der Posten nicht auf die Stunde genau angegeben werden könne »wegen etwa einfallenden schlechten Weges und anderer Hindernisse«. Namentlich in Ungarn sollen im Frühling und Herbst die Straßen einfach unpassierbar gewesen sein. Ein Gerechtigkeitsakt war es also, als Kaiser Josef für die Diligencepassagiere durch Ungarn nach Hermannstadt den Fahrpreis für die Zeit vom 1. Mai bis 31. Oktober von 45 kr. pro Station auf 30 kr. herabsetzte.<sup>1)</sup> Zahlreiche Klagen aus dem Publikum über das gefährliche und langsame Reisen sind uns erhalten. Alle zwei Meilen beiläufig war an der Straße eine Poststation, häufig

<sup>1)</sup> Hofdekret vom 17. Juli 1784.

mit Pferdewechsel. So von Wien nach Preßburg in Schwechat, Fischamend, Regelsbrunn, Deutsch-Altenburg und Hainburg. Auch die Briefe besorgten die Posten. Die rekommandierten mußten bereits am Vortage des Abganges übergeben werden.

Johann Olearius gibt im Krakauer Kalender von 1783 einen »Wiener Postbericht für das Jahr 1783, nach den neuesten Einrichtungen vom 1. November 1782«. Danach ging ein Postwagen ab: Alle Tage, früh 8 Uhr: Die Preßburger Journalier-Diligence über Fischamend und Hainburg nach Preßburg. Von Preßburg kam sie täglich um 6 Uhr abends nach Wien.

Sonntag früh  $\frac{1}{2}9$ : Die Linzer, Regensburger, Salzburger und Innsbrucker Diligence. Nach Linz, Regensburg, Nürnberg, Würzburg, Hanau, Frankfurt (Abzweigung nach Mainz, Darmstadt, Heidelberg), Köln, Brüssel und Ostende (Amsterdam, Paris). Alle 14 Tage fuhr ein Wagen nach Salzburg, München, Augsburg und nach Vorderösterreich.

Ebenso jeden zweiten Sonntag ein Wagen von Linz nach Salzburg, Innsbruck, Brixen, Bozen, Trient, Rofreit nach Mantua. Den Sonntag darauf schlug diese »Wälische Journaliere« den Weg über den Semmering, Judenburg, Klagenfurt, Brixen, Trient nach Mantua ein. Dabei war die Postverwaltung so wohlmeinend, von den Passagieren und Frachten für beide Wege »einerley Porto zu verlangen, obschon die erste Tour etwas weiter«.

Abzweigungen erfolgten von Rofreit wöchentlich nach Verona, Padua, Venedig, von Enns nach Steyr, von Lambach nach Gmunden. Montag: früh  $\frac{1}{2}8$  fuhr die Klagenfurter Diligence ab, alle 14 Tage darüber hinaus nach Brixen und Mantua.

✓ Gleichzeitg fuhr ab die Ödenburger Diligence über Laxenburg, Ödenburg nach Güns.

Früh um 9 Uhr die Ofener Diligence über Raab, Komorn nach Ofen-Pest. Alle 14 Tage darüber hinaus nach Temesvar, alle 4 Wochen über Temesvar bis Hermannstadt.

Dienstag: Früh  $\frac{1}{2}9$  fuhr die Prager und Dresdener Diligence nach Iglau, Köln a. d. Elbe, Prag. Sie langte daselbst Donnerstag abends an. Mittwoch Mittags der nächsten Woche ging sie ab nach Dresden, von hier mit den chursächsischen Postkutschen nach Leipzig und in alle Orte Norddeutschlands. Die Post nach Pilsen und Eger ging über Prag im Diligencewagen nach Pilsen

und über Klentsch nach Regensburg und Nürnberg. Von Tschaslau ging 14tägig ein Wagen nach Königgrätz.

Mittwoch: Früh 8 Uhr der Münchener und Augsburger Diligencewagen über Linz und weiter nach Straßburg-Paris und Basel-Lyon.

Donnerstag: Früh  $1\frac{1}{2}$  9 Abfahrt der Grätzer und Triester Diligence über Bruck a. M., Marburg, Laibach. Alle 14 Tage ein Wagen von Adelsberg nach Fiume. ✓

Samstag: Früh 8 Uhr Abfahrt der schlesischen Diligence über Brünn (Ankunft Sonntag), Olmütz (Ankunft Montag<sup>1</sup>) nach Troppau und Breslau. Alle 14 Tage von Troppau über Bielitz, Podgorze nach Lemberg.

Schließlich am 5. und 20. jeden Monats ein Wagen nach Langenlois und Zwettl.

Ankommende Postwagen sollten eintreffen:

Sonntag abends der Wagen von Mantua-Innsbruck-Linz.

Dienstag vormittag von Ofen (Temesvar-Hermannstadt). ✓

Mittwoch früh die schlesische Diligence (von Brünn ab Dienstag) und die Post von Galizien.

Donnerstag Nachmittag die Triest-Grazer Diligence, abends die Klagenfurter und Ödenburger Wagen.

Freitag früh die Dresden-Prager Diligence.

Samstag abends die Diligence von Brüssel, Frankfurt, Regensburg, Linz. Schließlich jeden 3. und 17. der Langenlois-Zwettler Wagen.

Neben den Fahrposten verzeichnet der Bericht zahlreiche Reitposten. Davon gingen täglich ab und kamen täglich an:

Die Post ins Reich über Regensburg, Frankfurt, Köln nach Ostende.

Die böhmische Journalpost nach Iglau-Prag.

Die hungarische Journalpost nach Preßburg. ✓

Die Journalpost nach Raab-Ofen. ✓

Die steirische Journalpost nach Graz. ✓

Die mährische Journalpost nach Brünn-Olmütz. ✓

Sodann Reitposten:

Sonntag abends nach Ödenburg, Güns, Steinamanger. ✓

<sup>1</sup>) Bote aus Mähren. 1794.

Montag abends: Klagenfurter und Wälsche ordinari Post nach Bruck a. M., Klagenfurt, Brixen, Mantua, Florenz, Rom, Neapel, Palermo. Von Mantua nach Mailand.

Dienstag abends: Ungarische ordinari Post nach Ofen-Temesvar, Hermannstadt, anderseits nach Preßburg, Eperies, Kaschau, Tokaj, Debresin, Klausenburg, Mühlenbach. Davon abzweigend von Eperies nach Rzezow und Lemberg. Sodann von Preßburg nach Tyrnau, Schemnitz, Kremnitz, Neusohl, Schmöllnitz.

Am selben Tage ging ab die Slawonische und Croatische ordinari Post nach Ödenburg, Güns, Körmend, Steinamanger, Fünfkirchen, Essegg, Semlin. Von Körmend nach Tschakathurn, Warasdin, Agram und Karlstadt.

Mittwoch abends ging die sächsische ordinari Post nach Prag, Aussig, Dresden, Leipzig, Magdeburg, Braunschweig, Hamburg.

Zur selben Zeit die Pilsener und Egerer ordinari Post nach Horn, Gmünd, Moldauthein, Horazdiowitz, Pilsen, Eger, Plauen und Gera. Ebenso die schlesische ordinari Post nach Brünn, Olmütz, Sternberg (Troppau), Freudental, Neiße, Brieg, Breslau.

Ferner die galizische und polnisch-russische ordinari Post von Troppau nach Podgorze, Rzezow nach Lemberg, teils von Podgorze nach Krakau, Warschau, Riga nach Petersburg.

Desgleichen die dalmatinische und venetianische ordinari Post nach Graz, Leibach, Adelsberg, Fiume, Zengg, anderseits von Prewald nach Görz, Udine, Mestre nach Venedig.

Ebenso die Reichs-ordinari Post (Route siehe oben), dann die Post nach St. Pölten, Lilienfeld, Türnitz, Annaberg nach Mariazell. Sodann nach Krems.

Ferner die Salzburger und Innsbrucker ordinari Post nach Linz, Lambach (Gmunden), Salzburg, Innsbruck, Reutte, Kempten, Stockach, Waldshut, Basel. Von Kempten nach Ulm, Günzburg und Freiburg i. Br. Ferner nach Bregenz, Konstanz, Schaffhausen.

Endlich die Münchener ordinari Post über Linz nach Braunau, Alt-Ötting, München, Augsburg nach Straßburg und Paris.

Donnerstag ging abends die Klagenfurter und Wälsche ordinari Post ab (wie Montag). Die täglich abgehende Reichspost nahm an diesem Tag den Weg über Nürnberg, Braunschweig, Hannover nach Hamburg.

Freitag abends ging ab die ungarische ordinari Post, ebenso die siebenbürgische, galizische, slawonisch-kroatische (siehe oben).

Samstag abends abgehend die sächsische ordinari Post, abzweigend nach Königgrätz, dann die Pilsen-Egerer, schlesische, galizische und russische, die Triest-dalmatinische, venetianische, Reichsordinari Post (siehe oben).

Nach Belgrad und Konstantinopel ging die türkische Post zweimal monatlich: am ersten Dienstag (oder Freitag) im Monat und am ersten Dienstag oder Freitag nach dem 15.

Es kamen in Wien Reitposten an:

Sonntag: außer den sechs täglichen die slawonisch-kroatische Post.

Montag: die schlesische, galizische, oberungarisch-siebenbürgische, die ungarische, wälische, die Innsbruck-Salzbürger, Mariazeller und Reichspost.

Dienstag früh: die böhmische, sächsische und Königgrätzer Post.

Mittwoch: die Pilsen-Egerer, Triester, dalmatinische, venetianische, steirische, Siebenbürger, Banater und ungarische ordinari Post.

Donnerstag: die wälische, steirische, slawonische und kroatische Post.

Freitag: wie Montag, dazu noch die mährische Post.

Samstag: wie Mittwoch, dazu die Hamburger, sächsische und böhmische Post.

Die türkische Post kam zirka jeden 5. und 17. jeden Monats.

Die Preise der ordinari fahrenden Post betragen pro Fahrmeile:

Österreichische Länder:	22 $\frac{1}{2}$ kr. (inkl. Trinkgeld des Postillons), Freigepäck 50 Pfund.
Ungarn . . . . .	15 kr. (inkl. Trinkgeld des Postillons), Freigepäck 60 Pfund.
Kaiserl. Reichspost:	20 kr. rhein. (inkl. Trinkgeld des Postillons), Freigepäck 40 Pfund.

		Trinkgeld	Freigepäck
Kursachsen . . . . .	5 Groschen	2 Gr.	50—70 Pfund
Preuß.-Schlesien . . . . .	6 »	inkl.	50 »
Preußen . . . . .	6 »	»	60 »
Hessen . . . . .	6 »	2 Gr.	60 »
Hannover . . . . .	nach Beschaffenheit	2 »	50—60 »
Frankreich . . . . .	16 Sols	—	10 »

Das Reisen kam demnach zu allem übrigen auch sehr teuer, viel teurer im Verhältnis als jetzt.

Seit 1823 wurden Eilposten eingeführt, welche die lange Zeit der Fahrt verringerten. Trotz dieser Anspannung aller Kräfte brauchte die Eilpost Wien-Brünn noch immer 16 Stunden, der Fahrpreis betrug 28 kr. pro Fahrmeile = 7 fl. 28 kr. Nach Salzburg fuhr man zwei Tage, der Preis betrug 18 fl. 58 kr. Nach Triest kostete die Fahrt gar 31 fl. 19 kr. Man rechnete dabei für eine Meile eine Stunde Fahrzeit. 1838 erst wurde das Postmonopol der Frachtbeförderung aufgegeben, 1865 das der Personenbeförderung. Die »Commercialgüter«-Beförderer waren seit Ende der Dreißigerjahre in Wien namentlich die Firmen Bäck, Comploier und Bindtner, die sich erboten, Güter und Reisende nach Triest, Italien, Tirol und Deutschland zu befördern. Mittwoch und Samstag fuhren zwei Extrawagen nach Linz; sie brauchten dahin zwei Tage und Nächte Zeit. Jeden Samstag fuhr ein Eilfrachtwagen in sechs Tagen nach Salzburg. Extra-Eilfahrten gelangten, aber nur in den guten Jahreszeiten, in sechs Tagen nach Udine, in acht Tagen nach Verona, in zwölf Tagen nach Mailand.<sup>1)</sup>

Die Klagenfurter »wälische Post« wandelte sich aus einer Reitpost in eine wöchentlich einmalige Fahrpost mit sechs Plätzen um. Die Fahrt dauerte fünf Tage, seit Vollendung der Bahn Wien-Gloggnitz vier Tage. Der Preis der Fahrt betrug 15 fl. Im »goldenen Kreuz« auf der Wieden standen die Seiserschen »Landkutschen«, die täglich einmal über Neudorf, Traiskirchen, Neustadt, Neunkirchen nach Gloggnitz fuhren, bis die Gloggnitzer Bahn sie überflüssig machte.

Mit Ende des XVIII. Jahrhunderts war auf allen diesen Straßen eine regelmäßige Nachrichten- und Passagierverbindung von Wien mit allen Teilen des Reiches eingeführt und diese Verbindungen blieben, bis ein besseres Verkehrsmittel sie ablöste, die Eisenbahnen.

## VIII. Die Zeit der Eisenbahnen.

Die Eisenbahnen waren seit dem ersten Drittel des XIX. Jahrhunderts die Konkurrenten der Straßen geworden und dem neuen, viel leistungsfähigeren Verkehrsmittel gelang es bald, durch Zeit-

<sup>1)</sup> Vgl. Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie. I, 1/81—85.

ersparnis und billigere Transportkosten den Straßenverkehr auf die Seitenwege einzuschränken. Der Verkehr nahm einen ungeahnten Aufschwung, ein Zug ins Großartige, Massenhafte geht seitdem durch den Handel und den Gütertausch. Auch Österreich nahm daran teil. 1848, also zur Zeit, als das Eisenbahnwesen noch in der ersten Entwicklung war, betrug der Gesamtgüterverkehr in unserem Vaterlande 1·5 Millionen Tonnen und wurden 3 Millionen Reisende befördert. 1897 betrug der Güterverkehr 146 Millionen Tonnen, also fast das Hundertfache, die Zahl der Reisenden 197 Millionen (fast das Siebzigfache), obwohl die Bevölkerung nur von 17 Millionen (1843) auf 24 Millionen (1890) gestiegen war.<sup>1)</sup> Der Handel wird jetzt in Wahrheit ein Welthandel. Österreich hat dabei insofern eine günstige Stellung, als seine geographische Lage es zu einem Durchgangsverkehr zwischen den Industriestaaten des Westens und die Rohprodukte erzeugenden Staaten des Ostens prädestinierte, die dann ihre Produkte austauschen. So groß wie im Deutschen Reiche ist dieser Durchgangsverkehr freilich nicht, doch nahm Österreich-Ungarn am Ende des XIX. Jahrhunderts darin die zweite Stelle ein. Der Durchgangsverkehr vollzieht sich am stärksten zwischen dem Deutschen Reiche einerseits und der Balkanhalbinsel anderseits, seine Straßen gehen längs der Donau, durch Böhmen, in der Marchsenke ins Wiener Becken und von hier teils zur Adria, teils der Donau folgend nach Südost. Der Durchgangsverkehr ist auch sehr stark zwischen Rußland, der Schweiz und Italien. Auch hier geht der Verbindungsweg von Galizien die Marchsenke herab ins Wiener Becken und teils zum Rhein, teils zur Adria. Wieder ist es also das Wiener Becken, wo die großen Eisenstraßen des neuen Massenverkehrs zusammenlaufen und infolge der geographischen Lage zusammenlaufen müssen, denn noch viel mehr als die Straßen sind die Eisenbahnen von der Terrainbeschaffenheit abhängig. Dieser Umstand und die Tatsache, daß die Straße von Norden durchs Wiener Becken zur Adria wieder die belebteste wurde, machen es uns erklärlich, warum von Wien aus die erste Eisenbahn von Bedeutung in der Marchsenke nach Norden gebaut wurde. Das Wiener Becken und sein Mittelpunkt Wien wird im XIX. Jahrhundert, gefördert von einer meist zentralistischen, in Wien residierenden Staatsgewalt,

<sup>1)</sup> Vgl. Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie. II, 66. Diesem Werke folgt die Darstellung im Kapitel »Eisenbahnen« hauptsächlich.

zum Ausgangspunkt eines nach allen Seiten ausstrahlenden Bahnnetzes. Die Stadt selbst erwacht aus der Erstarrung der vergangenen Jahrhunderte, sie wächst mächtig und aus der stillen Stadt von 1800 mit 200.000 Einwohnern wurde bis 1900 eine Weltstadt von 2 Millionen.

Die ersten Eisenbahnen Österreichs dienten speziellen Lokalzwecken. Die erste Schienenbahn errichtete 1810 Eisenwerksdirektor J. Sybold in Eisenerz zur Erzförderung. Sie beruhte auf englischem Muster. Auf der Fortbewegung durch animalische Kraft, aber schon mit Güter- und Passagierbeförderung, beruhte auch die erste eigentliche Eisenbahn in Österreich, obwohl Stephenson in England schon seit 1814 Lokomotiven zur Lastfortbewegung verwendete. Diese Eisenbahn verband die Städte Linz und Budweis und hatte die Aufgabe, das die Traun herabkommende Salz des Salzkammergutes in das Salz entbehrende Böhmen zu bringen. Franz Anton von Gerstner nahm 1821 im Auftrag des Hofkanzleipräsidiums ein älteres Projekt seines Vaters auf, holte sich in England 1823 die praktischen Kenntnisse und Erfahrung und erhielt, nachdem eine kurze Illustrationsstrecke im Prater in Wien den Vorteil des Unternehmens gezeigt hatte, 1824 (7. September) ein kaiserliches Privileg zum Bau der Bahn. Im nächsten Jahre überließ er das Privileg einer Gruppe von Finanziers (Simon Sina, Freiherr von Geymüller, J. Mayer), welche die »k. k. privilegierte Erste österreichische Eisenbahn-Gesellschaft« gründeten. Die technische Leitung übernahm Gerstner. Sein Plan lief fortgesetzt auf eine Lokomotivbahn hinaus, daher vermied er größere Steigungen, der kleinste Krümmungshalbmesser betrug zirka 190 m und der gesamte Verlauf erhielt einen sehr festen Unterbau, so daß die angenommenen Baukosten von 900.000 fl. bald überschritten waren. Dadurch entstanden Differenzen mit der Gesellschaft, die zum Austritt Gerstners aus derselben führten. Sein Nachfolger Schönerer plante den Pferdebetrieb, er scheute daher nicht vor Steigungen von 1:46 und Krümmungsradien von 19 m. Trotzdem wurden 1,650.000 fl. C.-M. an Baukosten aufgewendet. Die Eröffnung ging in Gegenwart des Kaiserpaares am 1. August 1832 vor sich. Die Gesellschaft hatte 1829 vom Staate die Salzbeförderung nach Böhmen auf sechs Jahre übertragen erhalten. Um die Landverbindung mit Gmunden herzustellen, suchte ein Konsortium (Geymüller, Rotschild und Stametz) um ein Privileg zum Bau einer Linz-Gmundener Bahn nach, das sie auch 1832 erhielt. Es vereinigte

sich 1834 mit der Ersten Eisenbahn-Gesellschaft und begann den Bau 1834. Die Leitung desselben erhielt wieder Schönerer und am 1. August 1835 wurde die Strecke Linz-Gmunden eröffnet. Ein Warentransport brauchte von Gmunden nach Budweis vier Tage. Personen wurden in 14 Stunden von Budweis nach Linz, in  $6\frac{1}{2}$  (später  $5\frac{1}{2}$ ) Stunden von Linz nach Gmunden befördert. Anfangs verschuldet, namentlich seit 1829 die Aufhebung des Salztransport-Monopols erfolgte, konnte 1843 bereits eine  $8\frac{1}{2}\%$ ige Dividende bezahlt werden. Eine reine Waren-Eisenbahn war die von Prag nach Lana (1830 eröffnet). Die erste Eisenbahn, die vom Wiener Becken auslief, war die Pferdebahn Preßburg-St. Georgen-Tyrnau-Szered, die 1839 begonnen und infolge mißlicher Finanzverhältnisse erst 1846 vollendet war.

Inzwischen war 1830 in England die erste Lokomotivbahn eröffnet worden und 1835 folgte Deutschland mit der Bahn Nürnberg-Fürt. Um dieselbe Zeit trat auch in Österreich eine Gesellschaft zusammen, die Eisenbahnbauten mit Dampftrieb projektierte und 1835 suchte S. M. von Rothschild um die Konzession einer solchen Bahn von Wien nach Bochnia an. Sie wurde erteilt und im folgenden Jahre trat eine Gesellschaft (Biedermann, Geymüller, Mayer, Sina, Graf Larisch, Wertheimstein) zur Durchführung des Baues zusammen. Die Linie sollte der alten Marchstraße folgend von Wien über Lundenburg, Prerau, den Weißkirchener Sattel ins Odergebiet und von da zur Weichsel verlaufen und bot, ausgenommen den Weißkirchener Übergang, keine Terrainschwierigkeiten. Ebensowenig auch die projektierten Seitenflügel Lundenburg-Brünn und Prerau-Olmütz. Die Anlegung eines zweiten Geleises war vorgesehen, die Kosten auf 11,360.000 fl. präliminiert und auf 12.000 Aktien à 1000 fl. verteilt. Den Bau der Strecke Wien-Lundenburg übernahm Ingenieur Bretschneider, von da bis Brünn der später so berühmte Ghega. Die größte Steigung betrug 1:300, der kleinste Krümmungsradius 1500 m. Viele Arbeiter mußten aus England herangezogen werden, oft waren über 10.000 Arbeiter beschäftigt. Auch die ersten Lokomotiven lieferte Stephenson in England. Viele Sorge machte der heutigen ersten Kohlenbahn der Monarchie die Frage der Lokomotivheizung. Man verwendete anfangs Holz. Da die Donaubrücke gegen Floridsdorf noch unvollendet war, erfolgte die erste Probefahrt von Floridsdorf nach Wagram (19. November 1838). Man legte diese Strecke in 26 Minuten zurück. Erzherzog Karl

nahm an der Fahrt teil. Nach Vollendung der Brücke erfolgte 6. Jänner 1839 die Eröffnung der Strecke Wien-Wagram, die man in 40 Minuten zurücklegte. Das Publikum strömte massenhaft hinzu, im ersten Halbjahre wurden 176.000 Personen befördert. Man zahlte für Hin- und Rückfahrt I. Klasse pro Platz 50 kr., II. Klasse 30 kr., III. Klasse 15 kr. Am 15. Dezember 1838 war auch die Strecke Brunn-Raigern eröffnet worden und von beiden Enden schritt nun der Bau rasch vorwärts. April 1839 konnte man bis Gänserndorf fahren, seit 8. Mai 1839 bis Dürnkrut, 6. Juni 1839 bis Lundenburg und am 7. Juli 1839 erfolgte die Eröffnung der Strecke Wien-Brunn, die in  $4\frac{1}{2}$  Stunden zurückgelegt wurde. (Die Eilpost hatte 16 Stunden gebraucht.) Seit 1840 übernahm Negrelli die Leitung des Nordbahnbaues. 1. Mai 1841 reichte die Bahn bis Ungarisch-Hradisch, 1. September d. J. bis Prerau, am 17. Oktober 1841 war sie bis Olmütz eröffnet. Dann stockte der Bau. Nur die Strecke Prerau-Leipnik konnte noch 15. August 1842 dem Verkehr übergeben werden. Seit 4. November 1839 hatte man auch den Nachtverkehr gewagt, seit März 1840 den Frachtenverkehr begonnen. Die Stockung fand ihre Ursache in einer heftigen, allgemeinen Krise des Geldmarktes und wurden bei der Nordbahn noch vermehrt durch Mehrausgaben und Bauüberschreitungen, so daß es der Gesellschaft unmöglich war, dem Verlangen des Staates nach dem vorgeschriebenen Ausbau nachzukommen, namentlich als der Staat die Forderung nach einer 4—5%igen Zinsengarantie des Gesellschaftskapitales ablehnte. Durch eine kaiserliche EntschlieÙung vom 19. Dezember 1841 gab der Kaiser seinen Willen kund, fortan nur mehr staatliche Bahnen zu bauen. Die Nordbahn erhielt nur eine zehnjährige Baufristverlängerung (1843), dafür mußte sie die Beförderung der Postbriefe und -Pakete auf ihrer Strecke übernehmen. Erst nachdem man vom Hause Rothschild 4,000.000 fl. geliehen, ging der Bau weiter und die Verhältnisse besserten sich namentlich, seit man das Ostrauer Kohlenrevier erreichte, das für Lokomotivheizung ausgezeichnete Kohle lieferte. Welche Bedeutung die Erreichung der Kohlenfelder für diese hatte, zeigen die Ziffern der Förderung: 1832: 166.000 q, 1842: 613.000, 1852: 1,678.000, 1862: 5,992.000, 1872: 11,992.000, 1882: 26,177.000, 1896: 47,544.000 q. 1842 verteilte man auch die erste Dividende von 3·7%, 1843 schon 4·5%, 1844: 4·65, 1845: 4·79% und schritt nun zur Bildung eines Reservefonds. Die Strecke Leipnik-Oderberg wurde 1. Mai 1847 eröffnet, am 1. September

1848 der Anschluß an die preußische Eisenbahn erreicht und von Wien die Verbindung mit Breslau, Berlin (32 Stunden) und Hamburg (44 Stunden) hergestellt. Auch gegen Osten wurde die Bahn erweitert, die Strecke Oderberg-Dzieditz-Bielitz am 17. Dezember 1855 und Dzieditz-Auschwitz-Trzebinia am 1. März 1856 eröffnet. Auch das Erträgnis stieg, die Dividenden betragen 1848: 3·5%, 1850: 10·5%, 1856: 12%. Inzwischen war auch von Seite des Staates der Bahnbau in dieser Richtung gefördert worden und nachdem bereits 13. Oktober 1847 die Strecke Krakau-Trzebinia-Myslowitz eröffnet worden war, geschah dasselbe jetzt Februar 1856 mit der Strecke Krakau-Bochnia-Tarnow-Dębica. Die Nordbahn baute nur noch Seitenflügel, so 1855 nach Troppau, 1848 von Gänserndorf nach Marchegg. Der starke Verkehr machte seit 1856 die Anlegung eines Doppelgleises bis Oderberg notwendig. Inzwischen war der Staat in eine finanziell schwierige Lage gekommen, das Defizit der Jahre 1848—1854 betrug 315 Millionen Gulden. Die Erschöpfung der Geldmittel machte es daher unmöglich, wie früher große Summen auf den Bau von Staatsbahnen zu verwenden (1842—1856: 291 Millionen Gulden). Daher, um nicht die Verkehrsentwicklung durch das nicht durchführbare Staats-Eisenbahnmonopol zu hemmen, erließ der Kaiser Ende 1854 das »Konzessionsgesetz«, welches jedermann das Recht gab, mit staatlicher Bewilligung Eisenbahnen zu bauen und zu betreiben. Nur sollten diese Bahnen nach 90 Jahren an den Staat fallen. Die Wirren im Oriente erhöhten die Finanznot noch und so gab der Kaiser 1854 seine Zustimmung zum Verkauf der Staatsbahnen an Privatunternehmungen, freilich nur auf gewisse Zeit. Zugleich übernahm der Staat den Käufern gegenüber eine 4%ige Zinsengarantie. Die östliche Staatsbahn Auschwitz-Krakau-Dębica wurde geteilt verkauft (1856), die Strecke bis Krakau fiel an die Nordbahn, von Krakau bis Dębica an die Gründer der »Karl Ludwigs-Bahn«. Zum Bau dieser Bahn hatte sich 1856 eine Gesellschaft polnischer Adeliger gebildet, die sie quer durch Galizien führen wollten. Nun erhielt sie 1858 eine neue Konzession und konnte noch 1858 (15. November) den Verkehr bis Rzesow, 1860 (4. November) bis Przemysl und 4. November 1861 bis Lemberg eröffnen. Der Ausbau bis an die Reichsgrenze erfolgte in den nächsten Jahren von Lemberg nach Brody (Eröffnung 12. Juli 1869), nach Podwoloczyka 1871 (4. Oktober). Noch weiter ausgebaut wurde diese ungeheure Straße ins Wiener Becken durch den Bahnbau Lemberg-

Czernowitz (eröffnet 1. September 1866) und Czernowitz-Suczawa-Jassy (1869, respektive 1870, 1. Juni). Parallelbahnen, jedoch mehr für Lokalzwecke, erhielten Nordbahn und Karl Ludwigs-Bahn in der »Mährischen Städtebahn« Holleschau-Walachisch-Meseritsch-Friedek-Teschen-Bielitz (eröffnet 1. Juni 1888) und der »Galizischen Transversalbahn« Bielitz-Neu-Sandez-Sambor-Stryj-Stanislaw (vollendet Anfang 1885). Letztere war Staatsbahn. Eine neue Periode des staatlichen Bahnbaues und der Verstaatlichung begann 1877 und führte auf den genannten Strecken insofern zu Veränderungen, als am 1. Juli 1889 die Linie Lemberg-Czernowitz-Suczawa vom Staat sequestriert, seit 1894 in Verwaltung übernommen wurde. Die Karl Ludwigs-Bahn wurde 1892 Staatseigentum und in den letzten Jahren geschah dasselbe der Nordbahn, die einen ungemeinen Aufschwung genommen, sich 1886 neu konstituiert hatte. 1896 hatte sie 14·1% aller Güter in Österreich befördert, das Verhältnis der Betriebseinnahmen zu den Ausgaben betrug 100:44·4.

Wenn die Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Hauptverbindung zwischen dem Wiener Becken und dem Odertiefland darstellt, so ist sie nicht die einzige dahin. Die Hochfläche des niederen Gesenkes wurde stets von Wegen überschritten, die die Strecke zur Oder abkürzen wollten. Von diesem Gedanken beseelt, trat 1866 ein Konsortium zusammen, das den Bahnbau Olmütz-Sternberg-Römerstadt-Jägerndorf-Leobschütz durchführen wollte, sich aber bald, ohne Erfolge erzielt zu haben, auflöste. Nun bildete sich eine schlesische Gesellschaft in Troppau, die diese Stadt zum Mittelpunkt eines schlesischen Bahnnetzes machen wollte und eine Bahn Troppau-Jägerndorf-Leobschütz projektierte. Ihm kam jedoch ein Olmützer Syndikat zuvor, welches 1869 als »Mährisch-schlesische Zentralbahn«-Gesellschaft die Konzession zum Bau der Bahn Olmütz-Jägerndorf-Hennersdorf erhielt, die auch 15. Oktober 1872 eröffnet wurde. Der Anschluß an das preußische Bahnnetz wurde September 1873 in Jägerndorf, Dezember 1875 in Hennersdorf hergestellt. Eine andere Verbindung mit dem Odergebiet stellt die »mährische Grenzbahn« her, die von Sternberg über Mährisch-Schönberg nach Grulich und Lichtenau und so gegen Glatz führt (eröffnet Beginn 1874). Beide Bahnen hatten mit finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen und gingen am 1. Jänner 1895 ins Staatseigentum über.

Als man 1841 ein staatliches Eisenbahn-Bauprogramm feststellte, betrachtete es Baron Kübeck, der Leiter dieser Bahnpolitik,

als Hauptaufgabe des neuen Netzes, die Verbindung der einzelnen Reichsteile mit Wien herzustellen und namentlich die Nord- und Ostsee mit der Adria zu verbinden. Er und seine Gehilfen, die Angehörigen der k. k. Generaldirektion: Francesconi, Negrelli, Bretschneider und Ghega, planten vor allem eine Verbindung Wiens mit Prag-Dresden, Triest und Ungarn. 1842 erging ein kaiserlicher Befehl zum Bau der »nördlichen Staatsbahnlilien« Brünn-Prag und Olmütz-Prag, beide im Anschluß an die Nordbahn. Der Bau begann im September 1842 unter Leitung des Ingenieurs Kheißler und war von Olmütz über Böhmisches-Trübau, Pardubitz, Köln an der Elbe nach Prag Sommer 1845 vollendet, so daß am 19. und 20. August 1845 Erzherzog Franz Karl die Eröffnung vornehmen konnte. Die Baukosten beliefen sich auf 8,200.000 fl. C.-M. Der Fahrpreis Wien-Prag betrug I. Klasse 21 fl. 6 kr., II. Klasse 13 fl. 3 kr., III. Klasse 9 fl. 4 kr. C.-M. Die Fahrzeit betrug 17 Stunden. Der Betrieb wurde der Nordbahn übergeben, an die die Strecke sich enge anschloß, während sie mit den übrigen Staatsbahnlilien in keinem Zusammenhange stand. Die Linie Brünn-Trübau wurde 1843 begonnen. Sie führte im engen, vielgewundenen, Zwittachtal nach Norden und hatte daher zahllose Schwierigkeiten zu überwinden. Zehn Tunnels, darunter der von Nowyhrad von 423 m Länge, hohe Stützmauern und nicht weniger als 60 Brücken über die Zwittach waren nötig. Man zog zum Bau namentlich italienische Arbeiter heran, die einen Taglohn von 30 kr. bis 1 fl. C.-M. erhielten. Die Baukosten beliefen sich auf 9 Millionen Gulden, also mehr als auf der durch günstigeres Terrain verlaufenden, aber viel längeren Strecke Olmütz-Prag. Die Eröffnung fand am 1. Jänner 1849 statt. Man trachtete nun von Prag aus den Anschluß an die deutschen Eisenbahnen herzustellen. In einem kaiserlichen Erlasse vom 20. November 1842, den Baron Kübeck durchsetzte, wurde die Linie Prag-Elbetal-sächsische Grenze zum Bau bestimmt und gleichzeitig mit der sächsischen Regierung ein Vertrag abgeschlossen, welcher die gleichzeitige Erbauung der Linie Dresden-österreichische Grenze sicherte. Der Bau geschah beiderseits auf Staatskosten. 1845 begann man mit demselben, die Leitung übernahm Ingenieur Köp. Von Prag geht die Bahn längs der Moldau und Elbe nach Lobositz und im engen Elbedurchbruch bis Aussig (eröffnet 1. Oktober 1850) und Bodenbach. Die Eröffnung der Gesamtstrecke erfolgte am 8. April 1851. Die Kosten beliefen sich auf 41<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Millionen Gulden. Damit war, wenn auch auf einem Um-

wege, die Verbindung des Wiener Beckens mit dem Elbetiefland, mit Leipzig, Dresden und Berlin erreicht. Seit Mai 1850 wurden die nördlichen Staatsbahnstrecken auch vom Staate in eigenen Betrieb genommen. Anfangs wiesen sie auch Überschüsse auf, die sich seit 1853 aber in Fehlbeträge verwandelten. Dadurch und durch die Finanznot gedrängt, verkaufte der Staat am 31. Dezember 1854 die nördlichen (und südöstlichen) Staatsbahnlinien an die »k. k. priv. österreichische Staatseisenbahngesellschaft« um 200 Millionen Franken (= 77 Millionen Gulden C.-M.), in drei Jahren zu zahlen und gewährte eine 5%ige Zinsengarantie. Der eigentliche Käufer war die Société générale de credit mobilier in Paris. Zwischen dem nördlichen und südöstlichen Netz (Marchegg-Preßburg-Ofen-Szegedin-Temesvar) der Bahnen schob sich die Nordbahn ein und die Staatseisenbahngesellschaft war zur Verbindung ihrer Linien auf die Gefälligkeit der Nordbahn angewiesen. Dieser auf die Dauer unhaltbare Zustand brachte es in Verbindung mit Reibereien zwischen den Bahnen dahin, daß die Staatseisenbahngesellschaft am Beginn der Sechzigerjahre beschloß, zwischen ihren beiden Netzen eine eigene Verbindung Brunn-Wien und Wien-Marchegg zu erbauen (1860). Dagegen erhob die Nordbahn als einer Verletzung ihres Privilegs von 1836 Protest. Der heftige Streit, der mit Aufbietung aller Mittel geführt wurde und reich an Wechselfällen war, endete schließlich mit der Erteilung einer Konzession an die Staatseisenbahngesellschaft (1. Dezember 1866) für die Strecken: Marchegg-Wien, Wien(Stadlau)-Laa zu einem Punkt der Brunn-Rossitzer Bahn. Die Hauptlinie nach Brunn, die also dieselbe Route, wie die alte Straße Wien-Mistelbach-Laa-Brunn einschlug, wurde 1868 eröffnet, ebenso die Verbindung Wien-Preßburg. Seitdem hob sich auch der Ertrag der Unternehmung. Die politischen Verschiebungen machten 1868 eine Trennung der Verwaltungsbezirke in einen österreichischen und ungarischen Teil nötig, die Unternehmung änderte ihren Namen in »Österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft«. Die ungarischen Strecken gingen mit 1. Jänner 1891 in das Eigentum des ungarischen Staates über, die österreichischen 1907 in das Österreichs. Zur Verbindung mit der Olmützer Ebene zweigt von Brunn ab die mährisch-schlesische Nordbahn, ursprünglich die Fortsetzung bis ins Odertiefeland suchend. Die Nordbahn, die 1867 die Baukonzession erwarb, baute sie selbstverständlich nicht dahin, sondern nur über Nezamislitz bis Olmütz und Sternberg (eröffnet 1. Juli 1870). In Wildenschwert zweigt nach

Norden ab eine Strecke nach Lichtenau und an die Reichsgrenze (eröffnet 1875) zum Anschluß an die preußische Linie nach Glatz und Breslau. In enger Verbindung mit der Staatseisenbahngesellschaft stand die »Süd-norddeutsche Verbindungsbahn«. Die Genehmigung der Statuten der Gesellschaft, an deren Spitze Graf Harrach stand, erfolgte Juni 1856. Der ursprüngliche Plan der Trassenführung quer über das Hochland von Jitschin mußte auf Verlangen der Regierung, die die Festungen Königgrätz und Josefstadt einbezogen haben wollte, geändert werden. Die Bahn zweigt in Pardubitz ab, folgt dem Elbetale bis Josefstadt (eröffnet bis dahin 4. November 1857), geht dann über Königinhof nach Turnau und über Gablonz nach Reichenberg. Die gesamte Strecke wurde 1. Mai 1859 eröffnet. Eine andere Abzweigung biegt in Chotzen ab, gelangt über Nachod nach Braunau und erreicht bei Halbstadt den Anschluß an die preußischen Linien (eröffnet Mai 1877).

Ebenfalls einer alten Straße folgte die dritte Hauptbahn nach Norden: die »Österreichische Nordwestbahn«. Sie geht den Göllersbach entlang über Hollabrunn nach Znaim, ersteigt dann in Iglau die böhmisch-mährische Höhe, erreicht die Elbe bei Köln, überschreitet den Fluß bei Nimburg und gelangt, fortgesetzt das rechte Elbeufer benützend, bei Tetschen gegen die österreichische Grenze. Sie schließt sich an den alten Handelsweg Wien-Iglau-Dresden-Hamburg eng an. Der Plan zu ihrer Erbauung ist sehr alt. Schon 1839 richtete eine Gesellschaft von Iglauer und Prager Interessenten eine Petition an die Regierung, für die geplante Bahn nach Prag den Weg über Iglau einzuschlagen. Nachdem dies nicht geschah und der Umweg über Böhmisches Trübau dafür festgesetzt war, mußte man sich mit der alten Prag-Wiener Straße behelfen. Wie notwendig jedoch die vorgeschlagene Bahnlinie war, zeigte der Umstand, daß die viel kürzere Straßenverbindung für die Güterbewegung nach Wien trotz der Eisenbahn stark benützt wurde und erfolgreich Konkurrenz bieten konnte. Neue Bewegung kam in die Angelegenheit am Beginn der Sechzigerjahre. Man plante eine Bahnverbindung Wien-Znaim-Iglau-Pardubitz-Reichenberg-Berlin und fand dabei nachhaltige Unterstützung an der Südnorddeutschen Verbindungsbahn, die dadurch ihren Namen erst gerechtfertigt hätte und durch die selbständige Verbindung mit dem Wiener Becken auch von der Staatseisenbahn-Gesellschaft unabhängig geworden wäre. Nur konnten sich die Parteien nicht einigen, ob der Bahnverlauf

von Deutsch-Brod nach Köln a. E. oder nach Pardubitz genommen werden sollte. Nun trat die alte Staatseisenbahn-Gesellschaft ebenfalls mit einem Konzessionsansuchen an die Regierung heran. Die von ihr vorgeschlagene Bahn sollte jedoch nur eine Seitenbahn ihres Bahnnetzes sein, die sich an die Flügelbahn Grubbach-Znaim anschließen und über Iglau an die Elbe führen sollte. Da vereinigten sich die entzweiten Gegner, der Ausbau sowohl nach Köln a. E. als nach Pardubitz wurde beschlossen, die Bevölkerung wollte den Bahnbau nicht den »Franzosen« übergeben wissen und als endlich das Abgeordnetenhaus festsetzte, daß der Ausgangspunkt der neuen Bahn Wien sein müßte, zog sich die Staatseisenbahn-Gesellschaft vom Wettbewerb zurück. September 1868 erhielt die Südnorddeutsche Verbindungsbahn und ihre Konsorten (Fürst Thurn-Taxis, Graf Salm-Reifferscheid etc.) die Konzession für die Linie. Sie bekam den Titel »Österreichische Nordwestbahn«. Man kaufte zunächst von der Nordbahn die Linie Jedlesee-Stockerau (21. August 1871), die seit Juli 1841 in Betrieb war, und begann den Bau. Bauleiter war Wilhelm Hellwag. Es kamen zur Eröffnung: Köln a. E.-Goltsch-Jenikau 6. Dezember 1869, von da bis Deutsch-Brod 21. Dezember 1870, bis Iglau 25. Jänner 1871, bis Znaim 23. April 1871, bis Stockerau 1. November 1871, bis Wien 1. Juli 1872. Die Strecke Deutsch-Brod-Pardubitz war 1. Juni 1871 vollendet. Auf Verlangen der Regierung war auch der Flügel Groß-Wossek-Hohenelbe gebaut worden (eröffnet Oktober 1871), dann von Köln a. E. nach Jungbunzlau (20. Oktober 1870) und von Trautenau nach Freiheit (Dezember 1871). In den folgenden Jahren schritt die Gesellschaft an den Ausbau ihres Netzes. Doch mußte auf Verlangen der Regierung das Ergänzungsnetz besonders verwaltet werden. Man trachtete vor allem, eine eigene Verbindung mit dem sächsisch-deutschen Netz zu erhalten, um von der Staatseisenbahn-Gesellschaft ganz unabhängig zu werden. Auf dem rechten Elbeufer verlief die neue Linie von Nimburg über Lissa-Melnik nach Leitmeritz, dann nach Tetschen und schloß sich in Mittelgrund an die sächsischen Bahnen an. Am 5. Oktober 1874 wurde die letzte Teilstrecke eröffnet. Von Lissa aus zweigte auch eine Verbindung nach Prag ab. Die enge Verbindung mit der Südnorddeutschen Verbindungsbahn blieb bestehen, trotzdem ein Fusionsversuch beider Unternehmungen mißlang. 1905 mußte die Bahn an die längst nötige Legung eines zweiten Geleises schreiten und wurde bald darauf vom Staate angekauft.

Von Prag aus sucht auch die »Böhmische Nordbahn« (1865 konzessioniert) Anschluß an das deutsche Bahnnetz über Kralup-Böhmisch-Leipa-Rumburg und Kreibitz-Warnsdorf (eröffnet Jänner 1869). Gegen Sachsen überschreiten das Erzgebirge die Prag-Duxer Bahn (eröffnet 1873), in ihrer Fortsetzung wieder parallel der alten Straße in der Linie Dux-Brüx-Klostergrab-Mulde-Freiberg i. S. Die Strecke bis Klostergrab war bereits 1877 vollendet, der Weiterbau stockte jedoch infolge finanzieller Not, und erst als 1884 die Bahn in Staatsbetrieb übergang, wurde an den Weiterbau geschritten und die Verbindung mit dem sächsischen Netze Mai 1885 eröffnet. Am 1. Jänner 1892 wurde die Bahn Staatseigentum. Endlich findet auch noch die »Böhmische Nordwest- oder Buschtiehrader Bahn« Anschluß über die Erzgebirg-Pässe bei Weipert (seit August 1872) und Graslitz (1. Oktober 1886).

Neben der Nordwestbahn konnte sich im Linienzug der alten Straße Drosendorf-Zlabings-Neuhaus-Tabor keine Bahn Wien-Prag rentieren, obwohl es die direkteste Verbindung gewesen wäre. Die dritte Verbindung Wien-Prag schlägt den Weg weiter südlich über die Gmünder Pforte ein. Es ist die »Kaiser Franz Josef-Bahn« von Wien über Tulln, Eggenburg, Gmünd einesteils nach Tabor und Prag, mit dem Hauptflügel nach Budweis, Pilsen und Eger. Der Nordwesten der Monarchie war bis gegen 1860 überhaupt ohne jede Eisenbahnverbindung mit dem Wiener Becken gelassen worden. Die Gebrüder Klein, eine hervorragende Eisenbahnbauunternehmung, traten gelegentlich von Studien zu einem böhmischen Bahnnetze zuerst mit dem Projekte einer Eisenbahn von Stockerau über Znaim nach Budweis und Pilsen auf. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn griff diesen Plan auf und suchte 1861 um die Konzession für diese Linie bis zur sächsischen Grenze an, indem sie sich mit den Gebrüdern Klein verband. Sie erhielt dieselbe auch in Aussicht gestellt, doch als sie für die neue Strecke eine Zinsengarantie verlangte, lehnte dies die Regierung ab. Es meldeten sich auch andere Bewerber, so ein Konsortium, bestehend aus Fürst Schwarzenberg, Landgraf von Fürstenberg, M. von Schönerer, A. Lanna u. a. Die Nordbahn gewann eine vorläufige Konzession; als jedoch die Regierung die Bedingungen erschwerte, trat sie ganz vom Bau zurück. Nun erhielt das oben genannte Konsortium 17. November 1866 die Konzession zur Erbauung der erwähnten Bahnstrecken, zugleich eine Zinsengarantie und einen Bauvorschuß von 6 $\frac{1}{2}$  Millionen Gulden. Ursprünglich

hatte man den Jedlesee-Stockerauer Nordbahnflügel beim Bahnbau einbeziehen wollen, doch ging man bald davon ab. Man schwankte auch zwischen der Trassenführung im Schmiedatal und im Kampstal und der Endstation Eger oder Karlsbad, bis man sich für die heutige Linie entschloß. Die Donaubrücke bei Tulln wurde zuerst provisorisch als Holzbrücke errichtet, dann eine eiserne Brücke für jeden Verkehr und für zwei Geleise gebaut und in dieser Form 1874 eröffnet. Die einzelnen Teilstrecken wurden dem Verkehr übergeben: Wien-Eggenburg 23. Juni 1870, Eggenburg-Budweis 1. November 1869, Budweis-Pilsen 1. September 1868, Eger-Pilsen 26. Jänner 1872. Die Strecke nach Prag wurde 14. Dezember 1871 dem Verkehr übergeben; zugleich war Jänner 1872 die Strecke Absdorf-Krems eröffnet worden, um die die Kremser schon 1839 petitioniert hatten. Die Gesamtbaukosten der Franz Josefs-Bahn beliefen sich auf 96,700.000 fl. Am 8. April 1884 wurde die Bahn Staatseisenbahn. Die Strecke Absdorf-Krems fand in der jüngsten Zeit 1909 eine Fortsetzung in der Wachaubahn Krems-Grein und weiterhin Grein-Urfahr, so daß die rechte Donauuferbahn Wien-Linz nun vollendet ist.

Die Straße vom Wiener Becken längs der Donau nach Westen ist auch im Zeitalter der Eisenbahnen eine reichbelebte. Auch auf dem Strome hat die Dampfmaschine ihren Einzug gehalten. Angebliche Versuche, auf der Donau mit Dampfschiffen zu fahren, so ein sagenhafter unter Karl V. und einer 1777 <sup>1)</sup>, werden erwähnt. April 1828 wurde den englischen Unternehmern J. Prichard und J. Andrews ein Privileg zur ausschließlichen Befahrung der Donau mit Dampfschiffen erteilt. Sie traten ihr Privilegium 1829 an ein Konsortium ab, das sich als »K. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft« konstituierte und heute von Passau bis Galatz seine Schiffe sendet. Die große Eisenbahn vom Wiener Becken nach Westen, die Kaiserin Elisabeth-Westbahn, schlägt fast denselben Weg wie die alte Donaustraße von der Römerzeit bis zur Neuzeit ein. Von Wien ausgehend, folgt sie dem Tal des Wienflusses, gelangt in einem Tunnel durch den Sattel von Rekawinkel, durchzieht das Hügelland von Neulengbach nach St. Pölten, erreicht die Donau bei Melk, folgt ihr bis Ybbs und quert die Hügel des Alpenvorlandes bis Enns, wo sie ins Linzer Becken eintritt. Von Linz folgt sie der Traun durch die Welser Heide, um an der Ager und Vöckla

<sup>1)</sup> Vgl. Mayer, Österreichische Geschichte. II, 556.

nach Salzburg zu gelangen. Schon 1841 planten die staatlichen Behörden eine Eisenbahn längs der Donau zur Verbindung Wiens mit Süddeutschland. Die Konkurrenz des Wasserweges versprach aber für die Donaubahn geringe finanzielle Erträgnisse, weshalb man das Projekt fallen ließ. Auch im Eisenbahnprogramm der Regierung von 1854 wurde ihre Wichtigkeit betont. Als das staatliche Bahnbaumonopol aufgehoben wurde, bewarb sich der Großindustrielle H. Lindheim noch 1854 um die Konzession einer Bahn Wien-Linz-Salzburg. Auch die Nordbahn trat mit einem Projekte hervor, ihren Stockerauer Flügel nach Krems, Linz und Passau auszudehnen, doch erhielt Lindheim 1856 die Konzession für seine Trasse. Zugleich wurde ein Staatsvertrag mit Bayern abgeschlossen, das eine Bahn München-Rosenheim-Salzburg zum Anschluß an die Westbahn zu bauen versprach. 1856 erhielt die Bahn auch die Genehmigung des Titels: »Kaiserin Elisabeth-Westbahn«. Lindheim verband sich mit starken Finanzkräften (S. M. von Rothschild, Kreditanstalt u. a.). Die Strecke Wien-Linz wurde 15. Dezember 1858 dem Verkehr übergeben, ebenso 1. September 1859 Linz-Lambach, 1. Februar 1860 Lambach-Frankenmarkt, 1. August 1860 Frankenmarkt-Salzburg, 12. August 1860 Salzburg-Landesgrenze. Damit war Wien mit München verbunden. Die »Erste österreichische Eisenbahn-Gesellschaft« ging 1857 in der Westbahn auf, von ihren Linien wurden Linz-Gmunden im selben Jahre, Linz-Budweis 1871—1873 in Lokomotivbahnen verwandelt, nachdem sie zu diesem Zwecke ganz umgebaut worden waren. Der letzte Pferdebahnverkehr Linz-Budweis fand 15. Dezember 1872 statt. Am 1. September 1861 war auch die Seitenbahn Wels-Passau dem Verkehr übergeben worden. In den folgenden Jahren hatte die Westbahn mit finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen, da die Bauvoranschläge stark überschritten worden waren. Die Gesamtbaukosten betragen 74,400.000 fl. Dazu kam ein Streit mit dem Staate wegen der Zinsengarantie desselben. Die Bahn stand vor dem Bankerott. Mit Mühe wurde dieser hintangehalten und seit der Regelung der Beziehungen zur Regierung (1869) nahm die Bahn auch neuen Aufschwung. Seit 1882 steht sie in staatlichem Betriebe, am 24. Juni 1884 wurde sie mit den Nebenlinien Staatseigentum. Eine Verlängerung dieser Bahn ist die »Gisela-Bahn« Salzburg-Bischofshofen-Zell-Kitzbüchl-Wörgl-Innsbruck, für welche die Westbahn November 1872 die Konzession erhielt und die so seit August 1875 auch Tirol in den Verkehrsbereich des

Wiener Beckens zieht und durch die Arlbergbahn (eröffnet 1884) die Verbindung mit der Schweiz und Frankreich herstellt. Ebenso zieht die Westbahn durch die mit ihr in Zusammenhang stehende »Kronprinz Rudolf-Bahn« einen großen Teil des innerösterreichischen Verkehres zur Donau und ins Wiener Becken, wenn auch ein direktes Ausmünden in dasselbe nicht vorhanden ist. Die Kronprinz-Rudolf-Bahn geht in ihrer Entstehungsgeschichte bis in die Fünfzigerjahre des vergangenen Jahrhunderts zurück. Man verwies auf die Bedeutung einer Bahn von den Montanbezirken Steiermarks und Kärntens an das Meer und den Aufschwung derselben Industrie. Bald hatte sich ein Konsortium (Fürst Colloredo, Graf Lodron, A. von Tschabuschnigg u. a.) gebildet, das diesen Gedanken aufgriff und November 1865 auch die Konzession für die neue Bahn erhielt. Die Linie war im heutigen Verlauf vorgeschlagen und bis Tarvis projektiert. Der Staat gab zum Bau einen Vorschuß von 5 Millionen Gulden. Noch Dezember 1866 wurde der Bau aufgenommen. Bezüglich der Südstrecke schwankte man zwischen der Linienführung Tarvis-Pontafel-Udine oder Tarvis-Predil-Görz zum Meere. Schließlich blieben beide Strecken vorderhand unausgeführt. Auch sonst zeigten sich viele Verzögerungen des Baues. Es wurden dem Verkehr übergeben die Strecken: St. Valentin-Steyr 15. August 1868, Steyr-Weyer 7. Oktober 1869, Weyer-Rottenmann erst 20. August 1872, Röthenmann-St. Michael September 1869, bis Villach Oktober 1868, bis Tarvis November 1873. Die Linie Tarvis-Laibach hatte die Gesellschaft schon Dezember 1870 eröffnet. Den zweiten Anschluß an die Westbahn, Klein-Reifling-Amstetten, hatte man November 1872 fertiggestellt. Die Anlagekosten der Gesamtbahn betragen 114 Millionen Gulden. Eine Ergänzung der Rudolf-Bahn bildet die »Pontebba-Bahn«, deren Ausführung (Tarvis-Pontafel) von österreichischer Seite bereits länger projektiert war. Da aber der Anschluß auf italienischem Gebiete nicht erfolgte, mußte man das Projekt zurücklegen. Erst ein diesbezüglicher Vertrag mit Italien 1867 beschleunigte den Plan. Nun traten aber in Österreich selbst die Anhänger einer Predil-Bahn gegen das Projekt auf und der Streit um die Linienführung zog sich lange hin. 1876 erst wurde die Pontebba-Bahn zum Bau bestimmt. 11. Oktober 1879 war sie vollendet und der Anschluß an Italiens Bahnnetz vollzogen. Vom 1. Jänner 1880 an ging sie, gleich der Kronprinz Rudolf-Bahn, in Staatsbetrieb und 1887 in das Staatseigentum über.

Wichtiger als die Rudolf-Bahn ist für Wien die Südbahn, die den zweiten Teil der großen Handelsstraße von der Oder zur Adria darstellt. Für Wien so bedeutungsvoll wie die Nordbahn, reicht ihre Entwicklung in eine ebenso frühe Zeit zurück. Simon Sina erhielt August 1836 die Bewilligung zum Bau einer Eisenbahn zur Adria. M. Schönerer, der Erbauer der Gmunden-Budweiser Bahn, trassierte rasch die Strecke Wien-Wiener-Neustadt-Gloggnitz. Sina wollte seine Bahn zuerst nach Raab bauen; durch das Eingreifen eines Triester Komitees entschloß er sich, gleichzeitig die Neustädter Linie in Angriff zu nehmen. 1. März 1839 wurde die Baubewilligung erteilt. Die Strecke hielt sich parallel zur alten Triester Straße und bot keine hervorragenden Terrainschwierigkeiten. Bei Gumpoldskirchen legte Schönerer den ersten Tunnel in Österreich an (165 m lang). Der Bahnbau wurde sehr verzögert durch Mangel an Schienen, die man teilweise aus England kommen lassen mußte. Die erste Probefahrt zwischen Wiener-Neustadt und Kottlingbrunn erfolgte im Oktober 1840. Am 16. Mai 1841 wurde die Strecke Wiener-Neustadt-Baden, am 29. Mai Baden-Mödling, am 20. Juni Mödling-Wien eröffnet. Der Zudrang des Publikums war groß. In den zweieinhalb Monaten vom 16. Mai bis 31. Juli 1841 wurden 282.000 Personen befördert, im ersten Betriebsjahr 1,271.000. Die Fahrzeit betrug von Wien nach Baden 51 Minuten, nach Wiener-Neustadt 1 Stunde 26 Minuten. Am 5. Mai 1842 wurde die Strecke von Wiener-Neustadt bis Gloggnitz eröffnet. Für den Weiterbau nach Triest entschloß sich die Regierung, die Bahn über die Steiermark zu führen. Namentlich auf das Einwirken des Erzherzogs Johann ist dieser Entschluß zurückzuführen. August 1842 wurde auch mit Hilfe des steirischen Landtages der Bau begonnen. Die Bahn ging vorderhand von Mürzzuschlag über Bruck a. M. nach Graz. Die größte Steigung betrug 1:135, Bogen bis zu 280 m Halbmesser wurden angelegt. Die Kosten betragen 7,800.000 fl. Die Eröffnung nahm 21. Oktober 1844 Erzherzog Johann vor. Der Betrieb der »k. k. südlichen Staatsbahnen« wurde der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn überlassen, die dafür gebührend entschädigt wurde. Den Verkehr über den Semmering vermittelten die Seisterschen Stellwagen zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag. Karten zu diesen mußten am Vortage bestellt werden. Zugleich dachte man an den Weiterbau der Bahn. Juli 1843 wurde die Fortsetzung Graz-Cilligenehmigt. Nur schwankte man, ob die Bahn über Pettau oder über Marburg geführt werden solle und entschloß sich dann für das letz-

tere Projekt. Die Trassierung nahm Ghega vor, die Steigungs- und Krümmungsverhältnisse waren wie auf der Strecke bis Graz. Am 2. Juni 1846 konnte die Strecke Graz-Cilli eröffnet werden, am 16. August 1849 auch die von Ghega erbaute Strecke Cilli-Laibach. Nun suchte man auch den Semmering zu übersetzen. Nach den bisherigen Erfahrungen schienen dauernde Steigungen über 1:200 nicht zu überwäligen, solange man die gewöhnlichen Lokomotiven verwendete. In England half man sich über größere Steigungen durch den Gebrauch der Seilrampen. Auch das Projekt einer Bahn mit Antrieb durch gepresste Luft wurde viel diskutiert. Ghega dagegen trat für eine Eisenbahn mit Adhäsionslokomotiven betrieben ein, er entschied sich auch für die Linie Gloggnitz-Reichenau-Eichberg-Klamm-Semmering mit Steigungen 1:50, 10 Tunnels mit 3260 m Gesamtlänge und 890 m Scheitelhöhe. Sein Voranschlag zeigte 5,370.000 fl. Kosten an. Gegen sein Projekt entstand ein erbitterter Kampf seiner Fachgenossen, die auf das Fehlen einer derartigen leistungsfähigen Lokomotive, die Unmöglichkeit des Betriebes in 900 m Höhe, die Unmöglichkeit der Ausführung seiner Kunstbauten hinwiesen. Kheißler reichte ein Projekt ein, wonach die Bahn, ins Reichenauer Tal einbiegend, zum Preinsattel geführt, dieser in einem langen Tunnel durchbohrt und durch das Kapellenttal nach Mürzzuschlag geführt werden sollte. Minister Baumgartner entschied sich jedoch für Ghegas Projekt. Es wurde insofern abgeändert, als jetzt bei Payerbach und in der Strecke Eichberg-Klamm Steigungen 1:40 verwendet wurden und ein kleinster Bogenradius von 190 m. Zugleich erging Mai 1850 ein Preisausschreiben von 20.000 Dukaten für eine Lokomotive von 11 km Stundengeschwindigkeit für möglichst große Steigungen und Krümmungen. Von den vier Bewerbungen wurden drei angekauft und deren vereinigte Vorzüge zeigten sich in der ersten Gebirgslokomotive, System Engerth, von 1853. Inzwischen näherte sich der ungeheuere Bau seiner Vollendung. Der Kaiser besichtigte ihn 12. August 1854; am 17. Juli 1854 erfolgte die Eröffnung der Semmeringbahn und der Strecke Gloggnitz-Mürzzuschlag. Ghega erhielt den Adelsstand. Die Gesamtkosten betragen für die neue Strecke 25 Millionen Gulden. Nun folgte, auch der Ausbau der Bahn bis Triest. Ein vorliegendes Projekt schlug die Linie Laibach-Zayertal-Idriatal-Görz-Triest vor, wobei freilich ein Tunnel von 2300 m nötig gewesen wäre; die andere Route Laibach-Loitsch-Adelsberg-Sesana-Triest mußte die schwierige Karstüberquerung durchführen, wobei

namentlich der Wassermangel schwer ins Gewicht fiel. Doch wurde mit dem kaiserlichen Baubefehl vom 9. Oktober 1849 die Karsttrasse befohlen. Die Durchquerung des Laibacher Moores, viele Kunstbauten und anderes verzögerten den Bau, so daß erst 27. Juli 1857 Laibach und damit Wien mit dem Meere verbunden wurden. Als aber in den folgenden Jahren eine schwere Finanznot über den österreichischen Staat hereinbrach, entschloß man sich auch zum Verkauf der »südlichen Staatsbahnen« sowie der Bahn Marburg-Klagenfurt und Verona-Kufstein an ein Konsortium (Fürst J. Schwarzenberg, L. von Lämel, A. S. von Rothschild u. a.), das sich als »K. k. priv. südliche Staats-, lombardisch-venetianische und central-italienische Eisenbahn-Gesellschaft« konstituierte und dem Staate 100 Millionen Gulden entrichtete. Am 23. September 1858 kam der bezügliche Vertrag zustande. Die Gesellschaft baute die Eisenbahn Steinbrück-Agram-Sissek aus (eröffnet 1. Oktober 1862), ebenso auch die Strecke Marburg-Klagenfurt-Villach, die als »priv. Kärntnerbahn« von einer Gesellschaft begonnen worden war, der Bau blieb aber infolge Zusammenbruches der Unternehmung unvollendet. Am 30. Mai 1863 war die Strecke Marburg-Klagenfurt, am 30. Mai 1864 von hier bis Villach betriebsfähig. Die Verbindung mit Tirol (Villach-Franzensfeste) wurde 1871 hergestellt. Ebenso baute der Staat Verbindungen mit den bedeutendsten Häfen neben Triest, die Strecke St. Peter-Fiume wurde 1873, Divacca-Pola 1876 dem Verkehr übergeben und so das Wiener Becken mit der Adria verbunden.

Auch die Straßen durch die Brucker und Ödenburger Pforten sollten bald von Eisenbahnen begleitet werden. 1836 reichte der Bankner Sina ein Gesuch ein um Bewilligung zur Anlage einer Bahn von Wien nach Süden und Südosten und erhielt noch im selben Jahre die Erlaubnis. M. Schönerer trassierte in kürzester Zeit die Bahnen von Wien über Bruck a. L. nach Raab mit Seitenlinien nach Preßburg und Gyöngyö, sodann die Strecke Wien-Wiener-Neustadt (siehe Südbahn), von wo aus eine andere Bahn über Ödenburg nach Raab geführt werden sollte, zunächst als Pferdebahn projektiert. Schon Februar 1837 konnte Sina um die Baubewilligung einreichen, indem er sich gleichzeitig erbötig machte, die Bahnen bis Ofen und Triest auszuführen. Er erhielt für die Strecken nach Raab die vorläufige Baubewilligung. Nun gründete er zum Durchführen der Pläne eine Aktiengesellschaft die als »K. k. priv. Wien-

Raaber Eisenbahn« 1838 die definitive Baukonzession erlangte. Das Publikum drängte sich zur Zeichnung von Aktien, Militär mußte zur Aufrechterhaltung der Ordnung aufgeboten werden. Man begann zunächst mit dem Bau der Südbahnstrecke Wien-Gloggnitz (siehe oben). 1839 reichte Sina auch bei den ungarischen Behörden um die Baubewilligung der Strecke Ödenburg-Raab ein. Gleichzeitig wollte jedoch ein anderes Konsortium eine Bahnverbindung Wien-Preßburg-Ofen auf dem linken Donauufer durchführen (ungarische Zentralbahn) und zwischen den beiden Unternehmungen entstand nun ein erbitterter Streit. Die Presse, die Städte, die Komitate griffen ein, je nach ihrer Lage auf den Donaufern, selbst im Ständehaus kam es zu erregten Szenen. Endlich siegte der Plan der Eisenbahn auf dem linken Stromufer. Daraufhin gab Sina, da obendrein Finanzschwierigkeiten eintraten, 1842 seinen Plan auf. Die Gesellschaft gab ihre Konzession zurück und nannte sich »Wien-Gloggnitzer Eisenbahn-Gesellschaft« nach ihrer betriebenen Linie. Erst 1844 nahm Sina seine Idee wieder auf und erhielt eine neue Konzession für die Linien Wien-Bruck a. L. und Wiener-Neustadt-Katzelsdorf. Trotz des Protestes der ungarischen Zentralbahn wurde die Strecke Wien-Bruck 12. September 1846 eröffnet. Das Ergebnis war jedoch ein so schlechtes, daß nicht einmal die Betriebskosten gedeckt wurden. Die Wiener-Neustadt-Ödenburger Bahn wurde im Projekt ebenfalls 1844 wieder aufgenommen und durch das Entgegenkommen des Fürsten Esterhazy gefördert und die »Ödenburg-Wiener-Neustädter Eisenbahn-Gesellschaft« konnte 20. August 1847 ihre Linie eröffnen. Den Betrieb führte die Gloggnitzer Bahn. Der Staat kaufte 1847, um den Eisenbahnspekulanten ein Ziel zu setzen, mehr als die Hälfte der Aktien der Gloggnitzer und Ödenburger Bahn an. Als 1853 die Wien-Gloggnitzer Bahn vom Staate um 18 Millionen Gulden erworben wurde, erhielt die Aktiengesellschaft eine Konzession für den Bahnbau Bruck a. L.-Raab-Uj Szöny und nahm nun den alten Namen »Wien-Raaber Eisenbahn-Gesellschaft« wieder an. Auch die Wiener-Neustadt-Ödenburger Linie wurde 1854 Staatseigentum. Die Wien-Brucker Linie mit der im Bau begriffenen Fortsetzung nach Raab wurde 1855 ebenfalls verkauft, und zwar an die »Staatseisenbahn-Gesellschaft« (siehe dort). Die Strecke Bruck-Raab konnte 24. Dezember 1855 eröffnet werden. Inzwischen ging man ernstlich daran, die große Straße vom Wiener Becken nach Belgrad und Konstantinopel durch eine Eisenbahn neu

zu beleben. 1855 bildete sich ein Konsortium mit Fürst Esterhazy an der Spitze, das sich die Durchführung einer Bahn (Wien-)Ödenburg-Kanizsa-Fünfkirchen-Essegg-Belgrad vornahm. 1856 erhielt diese »Kaiser Franz Josef-Orientbahn-Gesellschaft« die Konzession. Inzwischen bemühte sich Minister Bruck lebhaft, eine Vereinigung dieser Gesellschaft mit der Südbahn-Gesellschaft zustande zu bringen, was auch Dezember 1858 gelang. Nun schritt der Bau rasch weiter. September 1865 wurde die Linie Ödenburg-Kanizsa dem Verkehr übergeben, der nach 1867 unter ungarischer Verwaltung auch die Reststrecke Kanizsa-Semlin hinzugefügt wurde. Inzwischen hatte die Staatseisenbahn-Gesellschaft auch 1856 die Bahn Raab-Uj-Szöny vollendet und die Südbahn stellte nun durch die Strecke Uj-Szöny-Stuhlweißenburg (eröffnet 1. Juni 1860) eine Verbindung des Wiener Beckens mit der ungarischen Hauptstadt her. Eine direkte Verbindung traf auch die Staatseisenbahn-Gesellschaft auf dem rechten Donauufer zwischen Wien und Ofen durch den Ausbau der letzten Teilstrecke Uj-Szöny-Ofen 1884.

Eine stete Konkurrentin dieser rechtsuferigen Bahn war die Eisenbahn Wien-Ofen-Pest auf dem linken Stromufer. Die Nordbahn hatte August 1848 die Strecke Gänserndorf-Marchegg-Preßburg eröffnet zum Anschluß an die Pferdebahn (seit 1840) Preßburg-Tyrnau-Szered. Schon vorher hatte, gleichzeitig mit Sina, um die Bewilligung zur Vornahme von Vorarbeiten für eine Bahn Preßburg-Neuhäusel-Waizen-Pest der Bankier Ullmann von Szitany angesucht (1836) und auch erhalten. Er gründete eine Aktiengesellschaft dieser »ungarischen Zentralbahn« und blieb auch in dem heftigen Streit mit Sinas »Wien-Raaber Eisenbahn« Sieger. 1844 wurde die Konzession erteilt und 15. Juli 1846 die erste ungarische Dampfbahnstrecke Pest-Waizen eröffnet. Die Vollendung (Preßburg-Waizen) geschah erst nach der ungarischen Revolution (Dezember 1850). Auch gegen Südost erweiterte sich die Bahn 1847 bis Szolnok, 1854 bis Szegedin. Inzwischen war die Bahn in schwere Finanznot gekommen. Schon 1847 hatte der Staat, um zu helfen, mehr als die Hälfte der Aktien der Bahn erworben und mußte sich nun entschließen (März 1850), die Bahn anzukaufen und den Weiterbau durchzuführen. Am 31. Dezember 1854 ging diese »südöstliche Staatsbahn« in den Besitz der Staatseisenbahn-Gesellschaft über, die die Linien 1857 bis Temesvar, 1858 bis an die rumänische Grenze fortsetzte. Sie wurden alle 1. Jänner 1891 verstaatlicht.

Auch die alte Straße vom Wiener Becken nach dem oberungarischen Bergland wurde in einer Eisenbahn Preßburg-Tyrnau (seit 1873 Lokomotivbahn)Trentschin (vollendet 1878) wieder hergestellt und später bis Sillein erweitert.

Von den Lokalbahnen, die vom Wiener Becken ihren Ausgang nehmen, ist von Interesse die Wien-Aspang-Bahn, die von Wien ausgehend über Laxenburg und Traiskirchen nach Wiener-Neustadt gelangt und dann dem Pittental folgt. Wie sehr im Laufe der Jahrhunderte der Weg über den Semmering den über den Wechsel verdrängte, ist daraus ersichtlich, daß niemand anläßlich des Planes einer Verbindung des Wiener Beckens mit Graz und der Adria auch nur ein Projekt vorlegte, die uralte Wechselstraße in einer Eisenbahn wiederaufleben zu lassen und man lieber die ungeheueren Kunstbauten des Semmerings aufführte, um nur den gewohnten Weg beizubehalten. Eine Bahn dritten Ranges, 1877 eröffnet, führte an den Paß heran und jenseits desselben setzten die alte Römerstraße nur einige Lokalbahnen der letzten Jahrzehnte (Friedberg-Hartberg-Fehring, Gleisdorf-Graz) fort. Erst in den letzten Jahren beginnt die lange Dämmerung der Vergessenheit vom Wechsel zu weichen, geschäftige Arbeiter durchbohren heute die Höhe des Berges und in wenigen Jahren wird über den Wechsel wieder der Verkehr dahinziehen zwischen dem Wiener Becken und dem Grazer Feld, wie in längst vergangener Zeit.

Heute gibt uns auch die Statistik ein Mittel an die Hand, den Verkehr auf den einzelnen Straßen ins Wiener Becken annähernd ziffermäßig darzustellen. Es überwiegt im Anteil an der Güterbeförderung, namentlich wegen der starken Kohlenzufuhr, die Marchstraße (Nordbahn) mit 14% der österreichischen Güterbeförderung (31. Dezember 1896). Schwächer ist der Verkehr von Wien zur Adria (Südbahn) mit 7% derselben. Daneben erreichen noch große Wichtigkeit die Straßen vom Deutschen Reich ins Wiener Becken (Staatseisenbahn-Gesellschaft mit 10%, Nordwestbahn mit 7·5%). Die Nord-Südstraßen sind demnach heute die wichtigeren.

So sehen wir wieder auch die neuesten Verkehrsmittel in das alte Verkehrszentrum des Wiener Beckens zusammenströmen. Und so wird es wohl immer bleiben, solange die geographischen Verhältnisse die Wege bedingen und erst das neueste, sich darüber hinwegsetzende Fahrzeug, das Luftschiff, könnte Änderungen hervorrufen.