

Die mittelalterlichen Städte Sloweniens im Lichte der Verkehrsverbindungen

Autor(en): **Kosi, Miha**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **5 (2000)**

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-6597>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

DIE MITTELALTERLICHEN STÄDTE SLOWENIENS IM LICHT DER VERKEHRSVERBINDUNGEN

Miha Kosi

Résumé

La naissance des villes de Slovénie en regard des voies de communication

Le territoire slovène est caractérisé par une situation géographique très propice aux passages. Au Moyen Âge, les anciennes voies romaines servirent de base à la constitution et au développement d'un réseau de communications. La plupart des villes slovènes de l'époque médiévale se développèrent le long de ses voies. À partir des XII^e et XIII^e siècles, le trafic et le commerce contribuèrent à leur prospérité. Leur production artisanale n'était destinée qu'à un marché local et régional. Pour le commerce européen, l'axe reliant la Hongrie à l'Italie jouait un rôle de premier ordre; Ljubljana et Ptuj furent des relais importants. Pour la plupart des autres villes, le commerce se déroulait surtout sur les axes secondaires reliant les régions voisines. Le commerce le plus intense mettait en contact les villes côtières avec l'arrière-pays slovène (sel, céréales, vin, fer) d'une part, la Styrie inférieure et les vallées alpines (vin, sel, fer) d'autre part. En matière de commerce et de trafic, le territoire slovène et sa partie alpine connurent une ère faste entre le XIV^e et le XVI^e siècle.

Dieser Beitrag gibt einen Überblick über die Entstehung und Frühentwicklung der slowenischen mittelalterlichen Städte mit Bezug auf den Verkehr. Er behandelt die Alpenregion, die etwa 40 % der Landesfläche umfasst, und ihr unmittelbares Randgebiet.

Wenn man über den mittelalterlichen Verkehr spricht, muss man notwendigerweise zuerst auf die Antike zurückgreifen. Der heutige slowenische Raum war mehr als 500 Jahre stark in das römische Reich integriert, und die römischen Verkehrswege bildeten noch bis weit in das Mittelalter hinein eine grundlegende Infrastruktur. Die römischen Strassen aus dem 1. Jahrhundert n. Chr., mit dem Ausgangspunkt in Aquileia, dem bedeutendsten römischen Hafen in der nördlichen Adria, durchquerten das Land in Richtung Balkan und weiter nach Kleinasien so wie auf der anderen Seite in Richtung des mittleren Donauraumes. Es entwickelten sich Städte wie *Emona* (die heutige Hauptstadt Ljubljana), *Celeia* (Celje) und *Poetovio* (Ptuj). Neben den Hauptstrassen in Richtung von West nach Ost entstanden auch zahlreiche Querverbindungen von Süd nach Nord, die das Alpenvorland mit dem Alpeninland, vor allem dem *Noricum* verbanden.¹

Als Folge von Einfällen der Slawen und Awaren am Ende des 6. Jahrhunderts verfiel die Stadtkultur im Binnenland des slowenischen Raums für lange Zeit. Archäologisch gesehen war es unmöglich, eine Siedlungskontinuität von der Antike bis ins Mittelalter festzustellen. Dagegen blieb das römische Strassennetz in grossem Masse noch Jahrhunderte erhalten, und die römischen strategischen Verkehrspunkte waren auch für die Ansiedlung der Slawen, der Vorfahren der Slowenen, anziehend.² Dies belebte die Lokalitäten einiger römischer Siedlungsplätze, und neben den Ruinen (gewöhnlich nicht direkt auf den Trümmern) entstanden mittelalterliche Ansiedlungen. Die längste Tradition unter diesen Städten haben in Slowenien Ptuj und Kranj, die römischen *Poetovio* und *Carnium*, deren Namen aus der Antike übernommen wurden.

Die Stadt Ptuj/Pettau lag an der römischen *via publica* nach Pannonien neben der Römerbrücke über den Fluss Drau. Hier entwickelte sich sehr früh eine wichtige slawische Siedlung, wie uns Fundgegenstände aus dem grossen slawischen Gräberfeld auf dem Burgplateau beweisen (mehr als 500 Grabstätten). Sehr wahrscheinlich zogen hier Ende des 8. und zu Beginn des 9. Jahrhunderts Heere Karls des Grossen gegen die Awaren vorbei, als der heutige slowenische Raum in das Frankenreich integriert war. Erste Erwähnungen Ptuj's nach dem Untergang der Antike sind uns erst wieder aus dem 9. Jahrhundert bekannt und betreffen eine Siedlung mit zwei Kirchen im Rahmen des slawischen Fürstentums Unterpannonien. Die berühmte, im 10. Jahrhundert gefälschte Schenkungsurkunde König Arnulfs, datiert auf das Jahr 890, verlieh die *civitas Pettouia* mit Gerichtsbarkeit, Zoll

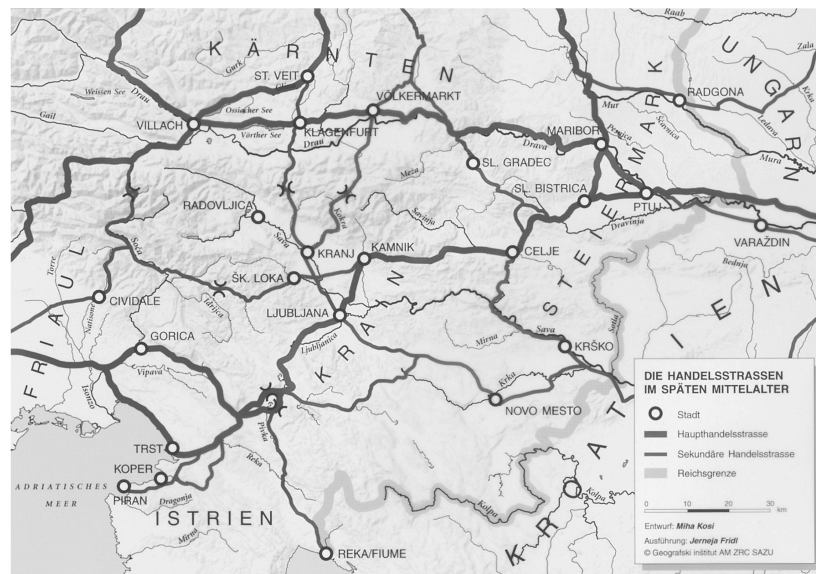


Abb. 1: Die Handelsstrassen im Slowenien des späten Mittelalters.

und Brücke dem Salzburger Erzbischof. Sie war keine *civitas* im spätmittelalterlichen Sinn, hatte jedoch einen gewissen urbanen Charakter. Die Stadt Ptuj bildete zu jener Zeit ein Verkehrs- und Handelszentrum, das mit Karantanien und Italien auf der einen Seite und mit Pannonien und Grossmähren auf der anderen in Verbindung stand.³

Kranj/Krainburg, das spätantike *Carnium*, ist die zweite Stadt mit sehr langer Überlieferung im slowenischen Raum. Mit ihrer geschützten Lage auf dem steinigem Vorsprung über dem Zusammenfluss von Save und Kokra war sie bereits in der Zeit der Völkerwanderungen ein befestigter Stützpunkt, was uns auch die ostgotischen und die langobardischen Ausgrabungen beweisen. Auf dem Platz der Pfarrkirche wurde ein grosses slawisches Gräberfeld mit etwa 950 Grabstätten (in Nutzung vom 7. bis zum 12. Jahrhundert) freigelegt. Gemeinsam mit den Resten der ursprünglichen Kirche aus dem 7. Jahrhundert mit dem aquileischen Patrozinium des hl. Kanzian beweisen sie uns eine bedeutende Ansiedlung in der slawischen Zeit. Sie hatte die Rolle eines Kommunikationsknotenpunktes in Richtung Norden nach Kärnten und auch nach Friaul im Westen.⁴

Die dritte Siedlung, die eine bestimmte Kontinuität durch das frühere Mittelalter zeigt, ist Stari trg (Altenmarkt), Vorgängerin der späteren Stadt Slovenj Gradec/Windischgraz. Sie liegt an der Stelle der römischen Strassensiedlung *Colatio* am Weg, der *Celeia* oder *Petovio* über *Iuenna* mit *Virunum* in Kärnten verband. Gleich daneben und in der Nähe der Kirchen des hl. Martin und des hl. Georg aus dem 9. Jahrhundert wurden umfangreiche slawische Gräberfelder ausgegraben.⁵

Eine gewisse Verbundenheit mit dem antiken Siedlungsraum weist auch das spätere mittelalterliche Ljubljana auf. Der Burghügel wurde bereits in der Zeit der Völkerwanderungen und im früheren Mittelalter besiedelt, in der Nähe stand eine dem hl. Petrus geweihte Ursprungkirche, man entdeckte auch ein dazugehöriges slawisches Gräberfeld aus dem 10. Jahrhundert.⁶

Nach einem halben Jahrhundert ungarischer Invasionen durch das slowenische Land nach Italien begann in der zweiten Hälfte des 10. Jahrhunderts eine neue Ära, die dieses Territorium in das mittelalterliche deutsche Reich integrierte. Durch königliche Schenkungen wurden grosse Grundherrschaften gebildet, welche deutschen Bistümern (Salzburg, Freising, Brixen, Bamberg, Aquileia, Gurk) und hohen Adligen verliehen wurden. Die Zeit vom 10.–13. Jahrhundert ist eine Epoche höchsten Aufschwungs in der Agrarkolonisation, die im grossen Masse die Landschaft besiedelte und die wirt-

schaftlichen Grundlagen zur Entstehung urbaner Siedlungen schuf.⁷ In den Zentren vieler Grundherrschaften entstanden durch Konzentration von Wirtschafts-, Verwaltungs-, Gerichts- und Kirchenfunktionen die Ansätze für urbane Mittelpunkte. Eine besondere Bedeutung in der früheren Zeit fiel Kranj zu, das nach der Stabilisierung der Ungarn im 10. Jahrhundert ein militärisches und administratives Zentrum der Mark Krain wurde. Hier befand sich der Sitz des Markgrafen mit Burg und Pfarrkirche, um den herum der alte Stadtkern entstand. Alles spricht für eine frühere Entwicklung der urbanen Siedlung, obwohl der erste Anhaltspunkt dafür erst die Erwähnung der Bürger, *burgenses de Creinburc*, im Jahre 1221 ist.⁸

Die Zeit der wirklichen «mittelalterlichen Urbanisierung» im slowenischen Raum beginnt aber in der zweiten Hälfte des 12. und zu Beginn des 13. Jahrhunderts. In diesem Zeitabschnitt findet man die ersten Erwähnungen von vielen bereits geformten urbanen Siedlungen auf dem Gebiet des heutigen Sloweniens und in den benachbarten Ländern. Die periphere Lage des Markengebiets im Rahmen des Reiches mit seiner ursprünglichen Kriegsfunktion erhielt nach der Entspannung und Stabilisierung der südöstlichen Grenze zu Ungarn eine immer grössere Bedeutung als Handels- und Transitgebiet zwischen den süddeutschen Ländern und Ungarn und zwischen Ungarn und Italien bzw. den adriatischen Häfen. Diese Entwicklung widerspiegelt am besten die bekannte Geschichte des Friesacher Pfennigs, der im 12. Jahrhundert und in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts eine ungeahnte Entfaltung erlebte und eines der verbreitetsten Zahlungsmittel im ausgedehnten Raum zwischen den Ostalpen und Friaul, vom heutigen Slowenien, Kroatien und Ungarn bis Siebenbürgen wurde. Die gesamte Entwicklung stand in Verbindung mit dem Aufschwung der ungarischen Wirtschaft am Ende des 12. Jahrhunderts, der Entwicklung des Handels und der umfangreichen Ausfuhr von Gütern nach Westen sowie mit der entsprechenden Marktentfaltung auf der anderen Seite der Grenze, auf dem heute slowenischen Gebiet. Das Erscheinen der ersten urbanen Siedlungen fällt oft mit den Münzstätten des Friesacher Pfennigs zusammen, welche von allen bedeutenden Magnaten gegründet wurden. Hier handelt es sich hauptsächlich um Städte mit einer günstigen Verkehrslage an Strassen, auf welchen der Handel auf grössere Entfernungen verlief. Dieser Handel umfasste vornehmlich ungarisches Vieh, Häute, Felle, Metalle (Silber, Kupfer, Zink), Wachs, Honig und in der Gegenrichtung Gewürze, Öl, Südfrüchte, Seide, Tuche usw.⁹ An erster Stelle muss man das Salzburger Ptuj erwähnen. Dessen ausgezeich-

nete Grenzlage ermöglichte ein Monopol im Vermittlungshandel mit Ungarn. In der Stadt befand sich wahrscheinlich bereits im 12. Jahrhundert eine jüdische Kolonie, und hier trafen sich ungarische Händler mit deutschen (vom 15. Jahrhundert auch aus Nürnberg) sowie italienischen (vor allen aus Venedig, zu Beginn des 16. Jahrhunderts sogar aus Florenz und Mailand). Schon in der Mitte des 14. Jahrhunderts waren aber die Bürger aus Ptuj selbst in diesem Handel besonders aktiv und vermittelten die Handelsware nach Italien und Deutschland. Das Monopol im Handel mit Ungarn festigte das Niederlagsrecht für ungarische Ware, das Kaiser Maximilian nach der Machtübernahme über die Stadt im Jahre 1503 verlieh. Im Spätmittelalter wurde Ptuj neben Ljubljana die bedeutendste Stadt im slowenischen Raum.¹⁰

Ljubljana/Laibach, die heutige Hauptstadt, in den Quellen erstmals im Jahre 1144 erwähnt, war Zentrum des grossen Dominiums der Kärntner Herzöge von Spanheim in Krain. Die Stadt liegt an der Kreuzung von Strassen an der Nord-Süd-Verbindung aus Kärnten zum Adriatischen Meer oder Kroatien sowie von Ost nach West, von Ungarn nach Italien (Venedig). Als städtische *civitas* tritt sie erst 1243 auf, als sie bereits aus drei Stadtbezirken bestand: Stari trg (Altenmarkt – der älteste Stadtkern), die planmässig errichtete Stadt mit Wehrmauer und der Novi trg (Neumarkt) am anderen Ufer des Flusses. In dieser Zeit waren an zwei Ecken der Stadtmauern bereits die Klöster der Franziskaner und des Deutschritterordens errichtet. Ljubljana war also bei ersten Erwähnung einer urbanen Siedlung eine entwickelte und blühende Stadt. Bereits am Ende des 13. Jahrhunderts erhielt Ljubljana den Charakter einer Landeshauptstadt, der sich in der Zeit der Habsburger noch verstärkte. In der Stadt siedelten sich italienische Familien und eine jüdische Gemeinschaft an, die vorwiegend Handels- und Geldgeschäfte betrieben. Ljubljana prosperierte vor allem durch den Transithandel zwischen Ungarn und Italien sowie den Küstenstädten, und seine Bürger hatten ab 1418 das Nutzungsrecht im deutschen Haus in Venedig (*Fondaco dei Tedeschi*). Die Stadt erhielt im Jahre 1503 vom Kaiser Maximilian das Niederlagsrecht für alle Handelswaren, die von Italien nach Ungarn transportiert wurden und festigte so das Monopol in diesem Vermittlungshandel. Bis zum Ende des Mittelalters wurde Ljubljana neben Ptuj die wichtigste Stadt im slowenischen Gebiet und zählte bereits 4000–5000 Einwohner.¹¹

Einen starken wachsenden Anteil am Transithandel hatten auch zwei Städte der Grafen von Andechs. Kamnik/Stein lag an der gleichen Ost-West-Verkehrssader wie Ljubljana, und anscheinend haben die Andechser selbst die

Strasse mittels Zwangsordnung durch ihre Stadt geführt, im Unterschied zur römischen Strasse, die weiter südlich über den Trojane-Pass verlief. Das erste Mal wird Kamnik als *forum* Ende des 12. Jahrhunderts erwähnt.¹² Es war die Krainer Residenz der Grafen von Andechs, wo sich diese häufig aufhielten, hier befanden sich auch eine Münzstätte der Friesacher Pfennige und bereits ab 1232 ein städtisches Spital. Auf die Bedeutung der Strasse durch Kamnik deutet das Hospiz, das die Andechser unter dem Bergpass im Tuhinj-Tal vor 1229 errichten liessen (*hospitale sancti Antonii in Bokesruke*). Nach den Andechsern kam die Stadt in den Besitz der Babenberger, der Spanheimer, von Ottokar Přemysl von Böhmen, der Grafen von Görz-Tirol, der Habsburger, der Grafen von Cilli und dann endgültig unter die Habsburger. Die Stadt blühte bis zu Beginn des 16. Jahrhunderts, als sie wegen der Verlegung der Strasse auf die ehemalige römische Trasse an den Rand des Untergangs gebracht wurde.¹³

Die zweite Gründung der Andechser war Slovenj Gradec/Windischgraz. Es lag im Grenzgebiet zwischen Kärnten und der Steiermark, wo sich zahlreiche Strassen vereinigten. Als städtische Siedlung wird es erstmals 1251 erwähnt, ist aber zweifellos erheblich älter.¹⁴ Bereits im letzten Viertel des 12. Jahrhunderts wurden hier Friesacher Pfennige geprägt, die man bis weit nach Ungarn hinein fand. Gegen Ende des 13. Jahrhunderts zog die Stadt sogar die Bankiersfamilie Frescobaldi aus Florenz an und bald danach eine jüdische Kolonie. Offensichtlich war der schnelle Aufschwung der Stadt an den lebendigen Handel zwischen dem Reich und Ungarn gebunden. Im Spätmittelalter verlagerte sich dieser Handel mehr auf die Strasse an der Drau nördlich von Pohorje/Bacher, trotzdem blühte Slovenj Gradec bis Ende des Mittelalters als ein regionales Verkehrs- und Handelszentrum.¹⁵

Bei den hier aufgeführten Städten ging es vor allem um den Transitverkehr und den Fernhandel, in denen die Bürger dieser Städte Vermittlerrollen erfüllen. Von primärer Bedeutung für die meisten slowenischen mittelalterlichen Städte war aber der Handel auf mittlere Distanzen (etwa 150 bis 200 km), der sich zwischen benachbarten Regionen abwickelte. Die Grundlage für diesen Tauschhandel waren die unterschiedlichen natürlichen Bedingungen für die Entfaltung der Wirtschaft in den einzelnen Regionen, die eine bestimmte Spezialisierung in der Produktion hervorbrachten. Es handelte sich um Waren niedrigen Wertes für den alltäglichen Gebrauch, die regelmässig und in grösseren Mengen transportiert wurden – Salz, Getreide, Wein, Eisen und Eisenwaren, Öl usw. Dieser Handelsverkehr war dem

Umfang nach intensiver und übertraf den Transit auf grössere Distanzen bei weitem.¹⁶

Auf slowenischem Territorium kreuzten sich zwei Gebiete der Salzdistribution – das Steinsalz aus den alpinen Salzbergwerken im Norden (Hallein und besonders Aussee) und das Meersalz aus dem Küstenland. Nachdem die Habsburger 1335 Kärnten und Krain unter ihre Herrschaft gebracht und in den folgenden Jahrzehnten ihre Macht bis zum Meer ausgedehnt hatten (Triest 1382), legten sie im Jahre 1390 administrativ die Salzgrenze fest, bis zu welcher Ausseer Steinsalz vertrieben werden durfte. Das Ziel war vor allem, das Absatzgebiet ihres Salzes auf Rechnung des venezianischen zu vermehren. Die Grenze verlief über die Karawanken (Ljubelj/Loibl Pass), durch Eisenkappel und bis nach Slovenska Bistrica/Windisch Feistritz in der Südsteiermark. Das Meersalz wurde aber trotzdem oft über die künstliche Grenze vertrieben und dominierte in Kärnten (bis Klagenfurt und im ganzen Völkermarkter Gebiet) und bis Drau (Pettau) in der Steiermark.¹⁷

Die Salzherstellung und der damit verbundene Handel ins Hinterland waren im venezianischen Koper, Izola, Piran, Milje/Muggia und im habsburgischen Triest von grosser Wichtigkeit. Von hier aus wurde das Salz auf zahlreichen Wegen in die Binnenstädte verfrachtet. Die Hauptausfuhrstrasse nach Zentralslowenien verlief über Ljubljana. Von hier wurde das Salz in Richtung Norden durch die Stadt Kranj und über die Karawankenpässe Ljubelj/Loibl oder Jezersko/Seeberg transportiert. Kranj war das Hauptvertriebszentrum für Gorenjska (Oberkrain) mit einem Salzmagazin. Die zweite Hauptrichtung verlief von Ljubljana durch Kamnik in das Savinja Tal, wo die Stadt Celje das Zentrum des Vertriebs wurde. Das Alpensalz aus dem Norden, aus Hallein und vor allem aus Aussee wurde aber über die Alpenpässe nach Kärnten, durch das Lavanttal bis nach Slovenj Gradec oder der Drau entlang bis Maribor umgeschlagen sowie im Osten an der Mur bis Radgona. Vor allem Slovenj Gradec (mit Salzniederlagsrecht) und Maribor waren in jener Zeit regionale Distributionszentren.¹⁸

Die überwiegende Ware von ähnlichem Wert, die aus dem Binnenland in die Küstenstädte ging, war Getreide, meist von Säumern auf Packpferden transportiert. Das Getreide war hauptsächlich zur Versorgung der Küstestädte gedacht, teilweise auch für Venedig, wohin es auf dem Seeweg gelangte.¹⁹

Ein anderes wichtiges Ausführprodukt des mediterranen Gebiets bildete der Wein. Primorska (das Küstenland), Norddistrien, Karst, Vippach Tall und Görzer Brda (Egck) sind einige der weinreichsten Gegenden im sloweni-

schen Raum (mit den Weinen Rainfal/Rivoglio/Rebula, Teran). Von den Märkten in Koper, Triest, Görz und Cividale vertrieb man den Wein vor allem in die Städte des Landes Krain (Ljubljana, Kranj, Škofja Loka) und nach Kärnten. Der Wein aus Dolenjska (Unterkrain) konnte bis zum 17. Jahrhundert wegen seiner schlechteren Qualität fast nicht in den Städten angeboten werden. Wegen der grossen Transportkosten (zwischen der Küste und dem Binnenland Sloweniens gibt es keine schiffbaren Flüsse) vermochten sich die Weine aus dem Küstenland nicht in der Steiermark zu verbreiten, und umgekehrt spielten die steirischen Weine keine Rolle im Konsum der Krainer Städte. Die Windischen Büchel in der Untersteiermark um Maribor/Marburg, Pettau, Radgona/Radkersburg und Ljutomer/Luttenberg waren die besten Weinbaugebiete der Steiermark. Die Weinproduktion belieferte Kärnten und die gesamte Steiermark bis weit in die inneren Alpen hinein. Die Hauptzentren mit Spezialisierung auf Weinhandel waren Maribor und Radgona, oft Konkurrenten, die von den Habsburger Landesfürsten Niederlagsrecht für den Weinhandel erhielten. In grossen Mengen wurde der Wein auf den schiffbaren Flüssen Drau und Mur transportiert, zurück beförderte man Waren aus den Alpengebieten, vor allem Steinsalz und Eisenwaren.²⁰

Maribor/Marburg, heute von der Grösse her die zweite Stadt in Slowenien, war eine Gründung der steirischen Herzöge Traungauer und befand sich seit Ende des 12. Jahrhunderts im Besitz ihrer Erben, der Babenberger. Die Stadt entwickelte sich unter der bedeutenden Burg, dem Verwaltungszentrum der Landesfürsten für ihre Besitztümer in der südlichen Steiermark, worauf auch der Name *Marchburg* deutet. Sie hatte eine wichtige strategische Lage am Flussübergang über die Drau in Richtung Norden, nach Graz und Wien, und an der Strasse entlang der Drau nach Kärnten. Gleichzeitig war sie auch als Hafen für den Flussverkehr von Bedeutung. Maribor bildete eine starke herzogliche Konkurrenz für das Salzburger Ptuj, das trotzdem eine Vorrangstellung mit besserer Lage an der Strasse von Ungarn nach Italien hatte, die Maribor umging. Am Ende des Mittelalters und am Beginn der Neuzeit kam es zwischen Maribor und Ptuj immer wieder zu «Handelskriegen», in denen die Habsburger mit dem Niederlagsrecht und anderen Privilegien Maribor unterstützten. Dies führte letztlich den Niedergang von Ptuj und den Aufstieg von Maribor herbei, eine Situation die bis heute anhält. Mit seiner Lage am Rande einer ausgedehnten Weingegend wurde Maribor im späten Mittelalter das Hauptzentrum des Weinhandels im slowenischen Raum, das einen grossen Teil der Ostalpen mit Wein versorgte.²¹

Das Eisen war bereits in der Antike eines der Hauptausfuhrprodukte der Ostalpen. Die Eisengewinnung in Krain erlebte ihren Aufschwung im 14. Jahrhundert, als man begann, die Vorkommen auf den Besitztümern der Freisinger, der Brixener und der Ortenburger in Oberkrain abzubauen.²² Der Eisenwarenhandel wurde für einige Krainer Städte – Škofja Loka, Kranj, Ljubljana und Radovljica – zu einer sehr wichtigen Einnahmequelle. Da die Menge des Krainer Eisens den Bedarf nicht befriedigen konnte, importierte man es aus Kärnten. Die Handelsplätze für das Kärntner Eisen aus Bergwerken bei Hüttenberg und Waldenstein waren die Städte St. Veit, Klagenfurt und Völkermarkt. Hier wurde das Eisen von Geschäftsleuten aus Kranj und Ljubljana eingekauft und über die Karawankenpässe transportiert. Dann wurde es im Land Krain in Hammerwerken verarbeitet und von hier aus in die Küstenstädte (Trst, Koper und besonders Rijeka/Fiume/St. Veit) und nach Italien transportiert. Die Stadt Kranj war ein wichtiges Zentrum mit Niederlagsrecht für Eisen und andere Waren, die von Kärnten nach Süden und umgekehrt gingen. Ein Teil des Eisenhandels wickelte sich zwischen dem Freisinger Wirtschaftszentrum Škofja Loka/Bischofslack und Friaul ab. Die Eisenwaren, die man im Austausch gegen den Wein von hier nach Westen transportierte (vor allem Nägel), wurden seit der Mitte des 14. Jahrhunderts in der Stadt und im näheren Žlezniki/Eisnern hergestellt. Ein anderer Ausgangspunkt für den Eisenhandel war der ortenburgerische Markt Radovljica/Radmansdorf im Norden Oberkrains. Von hier wurden die Eisenwaren von bäuerlichen Säumern über die Bergpässe vornehmlich nach Cividale, später auch nach Devin/Duino und Štivan/San Giovanni al Timavo verfrachtet.²³

Wie ich darzustellen versuchte, bildete der Verkehr in Verbindung mit dem Handel für die slowenischen mittelalterlichen Städte die Grundlage ihrer Entwicklung und Prosperität. Die gewerbliche Produktion war vorwiegend an den regionalen oder lokalen Verbrauch gebunden, und eine seltene Ausnahme stellte die Bearbeitung des Eisens in Oberkrain und die Bearbeitung von Häuten und Fellen in Ljubljana dar, die für den Export nach Westen gedacht waren. Die Städte, die an der zentralen mittelalterlichen Verkehrsachse lagen, profitierten vor allem vom Transithandel (Ptuj, Ljubljana, in geringerer Masse noch Kamnik, Celje und Gorica). Bürger von Ptuj und Ljubljana waren an diesem Handel auch sehr aktiv beteiligt und trieben selber Handel mit Venedig und mit anderen italienischen Städten oder mit Nürnberg und Frankfurt. Die meisten anderen slowenischen

Städte hatten die Funktion regionaler Versorgungszentren und als Vermittler einheimischer Produkte in die benachbarten Länder. Verkehr und Handel gaben neben den Händlern auch zahlreichen Säumern, Schiffern, Fährmännern, Wirten, Schmieden, Sattlern usw. Arbeit und Einkommen. Unter der Oberherrschaft der Habsburger wurde seit dem 14. Jahrhundert eine solche Entwicklung durch zahlreiche Privilegien und wirtschaftliche Massnahmen planmässig gefördert (mit Strassenzwang, Niederlagsrecht), um die Konkurrenz anderer Städte und ausländischer Händler zu begrenzen. Die slowenischen Länder erlebten auf diese Weise vom 14. bis 16. Jahrhundert bezüglich Verkehr und Handel eine enorme Blütezeit, die sich danach lange nicht wiederholte.

ANMERKUNGEN

- 1 Šašel Jaroslav, «Rimske ceste v Sloveniji [Römische Strassen in Slowenien]», in: *Arheološka najdišča Slovenije*, Ljubljana 1975, S. 74–99; Kosi Miha, *Potujoči srednji vek. Cesta, popotnik in promet na Slovenskem med antiko in 16. stoletjem* [Reisendes Mittelalter. Strassen, Reisende und Verkehr in den slowenischen Ländern von der Antike bis zum 16. Jahrhundert], Ljubljana 1998, Karte S. 14.
- 2 Kosi (wie Anm. 1), S. 10 ff.
- 3 Saria Balduin, «Pettau», in: *Zeitschrift des historischen Vereines für Steiermark*, Sonderband 10, Graz 1965, S. 5–38, hier 14 ff.; Hassinger Herbert, «Zollwesen und Verkehr in den österreichischen Alpenländern bis um 1300», in: *Mitteilungen des Instituts für österreichische Geschichtsforschung* 73, 1965, S. 353; Štih Peter, «Salzburg, Ptuj in nastanek štajersko-madžarske meje v današnji Sloveniji [Salzburg, Pettau und die Entstehung der steirisch-ungarischen Grenze im heutigen Slowenien]», in: *Zgodovinski časopis* 50, 1996, S. 535–544, hier 538 ff.; Kosi (wie Anm. 1), S. 20 f.
- 4 Valič Andrej, «Oris 20-letnih raziskovanj grobišča v Kranju [Umriss der 20jährigen Gräberfreilegungen in Kranj]», in: *Kranjski zbornik*, Kranj 1975, S. 159–167; Žontar Josip, *Zgodovina mesta Kranja* [Geschichte der Stadt Kranj], Kranj 1939, S. 4 ff.
- 5 Pahič Stanko, «Najstarejša zgodovina koroške krajine [Die älteste Geschichte der Landschaft Koroška]», in: *720 let Ravne na Koroškem*, Ravne na Koroškem 1968, S. 6–55.
- 6 Sammelband *Zgodovina Ljubljane. Prispevki za monografijo* [Geschichte der Stadt Laibach. Beiträge zur Monographie], Ljubljana 1984.
- 7 Über die Kolonisation siehe Štih Peter, «Alpine Kolonisation und Migrationen im Mittelalter am Beispiel Sloweniens», in: *Histoire des Alpes – Storia delle Alpi – Geschichte der Alpen* 3, 1998, S. 133–144.
- 8 Žontar (wie Anm. 4), S. 12 ff., 36, 43 ff.
- 9 Siehe die Beiträge in Härtel Reinhard (Hg.), *Die Friesacher Münze im Alpen-Adria-Raum*, Grazer grundwissenschaftliche Forschungen 2, Schriftenreihe der Akademie Friesach 1, Graz 1996.
- 10 Saria (wie Anm. 3), S. 16 ff.; Gestrin Ferdo, «Prispevek h gospodarski zgodovini Ptuja v prvi polovici 16. stoletja [Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte der Stadt Pettau in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts]», in: *Časopis za zgodovino in narodopisje* 40, 1969, S. 228–235; Grafenauer Bogo, «Ptuj v srednjem veku [Pettau im Mittelalter]», in: *Zgodovinski časopis* 24, 1970, S. 157–175; Pickl Othmar, «Pettau – ein internationaler Handelsplatz

- des 15. und 16. Jahrhunderts», in: *Zeitschrift des historischen Vereines für Steiermark* 62, 1971, S. 87–109; Kosi (wie Anm. 1), 20 f., 50–53, 178, 218.
- 11 Siehe *Zgodovina Ljubljane* (wie Anm. 6), bes. Vilfan Sergij, «Zgodovina Ljubljane do začetka 16. stoletja [Geschichte der Stadt Laibach bis zum 16. Jahrhundert]», S. 75–95; Kosi (wie Anm. 1), S. 58 f., 178.
- 12 Zahn Joseph, *Urkundenbuch des Herzogthums Steiermark I*, Graz 1875, No. 718.
- 13 *Kamnik 1229–1979. Zbornik razprav s simpozija ob 750-letnici mesta* [Kamnik 1229–1979. Sammelband der Beiträge vom Symposium anlässlich der 750 Jahre der Stadt], Kamnik 1985; Vilfan Sergij, «Prisilnost tuhinjske ceste, njen konec in gospodarsko nazadovanje Kamnika [Strassenzwang durch Kamnik, sein Ende und der wirtschaftliche Untergang Kamniks]», in: *Kronika* 33, 1985, S. 99–105; Kosi (wie Anm. 1), 59, S. 201, 209.
- 14 Im Jahre 1251 hinterliess Berthold von Andechs, der Patriarch von Aquileia, sein gesamtes Erbe in Slovenj Gradec – *forum*, Mautstelle, Münzstätte sowie alles übrige der Kirche von Aquileia: Zahn Joseph, *Urkundenbuch des Herzogthums Steiermark III*, Graz 1903, No. 88.
- 15 Sammelbände *Slovenj Gradec in Mislinjska dolina* [Windischgraz und Misslingtal] I und II, Slovenj Gradec 1995 und 1999; Koropec Jože, «Srednjeveško gospostvo Slovenj Gradec [Herrschaft Windischgraz im Mittelalter]», in: *Časopis za zgodovino in narodopisje* 49, 1978, 16–32; Kosi (wie Anm. 1), S. 39, 64, 259 ff.
- 16 Vilfan Sergij, «L'approvisionnement des villes dans les confins germano-italo-slaves du XIV^e au XVII^e siècle», in: *L'approvisionnement des villes de l'Europe occidentale au Moyen Age et aux Temps Modernes, Flaran* 5 (1983), Auch 1985, S. 53–74; Gestrin Ferdo, *Trgovina slovenskega zaledja s primorskimi mesti od 13. do konca 16. stoletja* [Der Handelsverkehr zwischen Innereslovenien und den Küstenstädten der Adria vom 13. bis zum 16. Jahrhundert], Dela SAZU 15, Ljubljana 1965, bes. 41–45; Ders., «Die westjugoslawischen Länder 1400–1650», in: Hermann Kellenbenz (Hg.), *Handbuch der europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte*, Bd. 3, Stuttgart 1986, S. 1128–1148, bes. 1137 ff.
- 17 Vilfan Sergij, «Meersalz und Steinsalz im Südostalpenraum (14. bis 17. Jahrhundert)», in: Hocquet Jean-Claude, Palme Rudolf (Hg.), *Das Salz in der Rechts- und Handelsgeschichte*, Schwaz 1991, S. 105–118, hier 108–110; Valentinitich Helfried, «Die Staatliche Wirtschaftspolitik und der Salzhandel im Viertel Cilli vom 16. Jahrhundert bis zum Beginn des 18. Jahrhunderts», in: *Časopis za zgodovino in narodopisje* 48, 1977, S. 131–142; Gestrin, *Trgovina* (wie Anm. 16), S. 153.
- 18 Vilfan (wie Anm. 17), S. 107, 110, 112; Vilfan (wie Anm. 16), 56; Gestrin, *Trgovina* (wie Anm. 16), S. 148–154; Žontar Josip, «Vloga Kranja v blagovnem prometu v teku stoletij (do 19. veka) [Die Rolle Kranjs im Handelsverkehr im Laufe der Jahrhunderte (bis zum 19. Jahrhundert)]», in: *900 let Kranja*, Kranj 1960, S. 137–159, hier 142, 157; Pickl Othmar, «Handel und Verkehr in der Steiermark zur Zeit der Traungauer», in: Pferschy Gerhard (Hg.), *Das Werden der Steiermark*, Veröffentlichungen des steiermärkischen Landesarchivs 10, Graz, Wien, Köln 1980, S. 327–367, hier 342, 353 (Anm. 126); Tremel Ferdinand, «Der Verkehr über den Platsch in der frühen Neuzeit», in: *Zeitschrift des historischen Vereines für Steiermark* 48, 1957, S. 108–144, hier 114, 134.
- 19 Vilfan (wie Anm. 16), S. 56–58; Gestrin, *Trgovina* (wie Anm. 16), S. 165–171.
- 20 Vilfan Sergij, «Stadt und Wein. Die drei Weinbaugebiete vom Meer bis zur Mur aus der Sicht der Bürger (14.–17. Jahrhundert)», in: Opl Ferdinand (Hg.), *Stadt und Wein*, Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas XIV, Linz 1996, S. 99–108; Valentinitich Helfried, «Die Bedeutung des Weins für die steirischen Städte im Mittelalter und in der frühen Neuzeit», daselbst, S. 109–126, bes. 110 f., 115 ff.; Gestrin, *Trgovina* (wie Anm. 16), S. 155–157; Kernbauer Alois, «Der Weinhandel in der Steiermark im späten Mittelalter», in: Härtel Reinhard (Hg.), *Geschichte und ihre Quellen. Festschrift für Friedrich Hausmann*, Graz 1987, S. 169–174.
- 21 Mlinarič Jože, «Maribor od začetkov do sredine 18. stoletja [Maribor vom Beginn bis

- zur Mitte des 18. Jahrhunderts]», in: *Maribor skozi stoletja. Razprave I*, Maribor 1991, S. 147–194; Kosi (wie Anm. 1), S. 63, 155 f., 177. Über den Weinhandelsstreit zwischen Maribor und Ptuj im 16. Jahrhundert siehe Quellen in: Mlinarič Jože (Hg.), *Gradivo za zgodovino Maribora XIII*, Maribor 1987, No. 26–41.
- 22 Müllner Alphons, *Geschichte des Eisens in Krain, Görz und Istrien von der Urzeit bis zum Anfang des XIX. Jahrhunderts*, Wien 1909; Mohorič Ivan, *Dva tisoč let železarstva na Gorenjskem* [Zweitausend Jahre Hüttenwesen in Oberkrain], Ljubljana 1969.
- 23 Žontar (wie Anm. 18), 142 ff.; Blaznik Pavle, *Škofja Loka in loško gospostvo (973–1803)* [Bischoflack und die Herrschaft Lack (973–1803)], Škofja Loka 1973, 60, 80 ff.; Gestrin, *Trgovina* (wie Anm. 16), S. 179–188; Ders., «Trgovina in obrt v Radovljici do 17. stoletja [Handel und Gewerbe in Radovljica bis zum 17. Jahrhundert]», in: Sinobad Jure (Hg.), *Radovljiški zbornik 1995*, Radovljica 1995, 58 ff., 63 ff.; Kosi (wie Anm. 1), S. 60, 249–251, 254 f.

Leere Seite
Blank page
Page vide