

Herbert H a s s i n g e r, Geschichte des Zollwesens, Handels und Verkehrs in den östlichen Alpenländern vom Spätmittelalter bis in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts. Bd. 1, Regionaler Teil, Erste Hälfte: Westkärnten-Salzburg (Deutsche Handelsakten des Mittelalters und der Neuzeit 16, Deutsche Zolltarife des Mittelalters und der Neuzeit 5) Stuttgart 1987, Steiner Verlag Wiesbaden, XXX u. 639 S., 1 Karte, DM 198. – Der Vf., emeritierter Wirtschaftshistoriker in Innsbruck und ausgewiesener Kenner der alpenländischen Verkehrsgeographie, führt mit dem vorliegenden Werk ein Unternehmen fort, das 1955 mit der Arbeit von O. Stolz über Zoll und Handel in Tirol und Vorarlberg (vgl. DA 12,238) aus der Taufe gehoben wurde. Es soll die deutschen Zolltarife des MA und der Neuzeit erschließen. Geographisch östlich an Stolzens Werk anschließend, wird in sorgfältiger Filigranarbeit der verkehrs- und handelsgeschichtliche Raum Salzburgs und Kärntens aufgearbeitet. Auf der reichen Quellengrundlage von sogenannten Handelsstatistiken und von ca. 300 mehr oder weniger voluminösen Zollregistern, wovon der Fülle wegen vom Vf. aber sehr wenig ediert wurde, werden die einzelnen Zollämter, Handels- und Stapelplätze entlang der wichtigen trans- und inneralpinen Verbindungswege in bezug auf Geleit, Zölle und Warenverkehr (Volumen, Spediteure etc.) untersucht. Gerade das Zollwesen erweist sich als komplizierte Materie besonders wegen der den Habsburgern mit der 1453 erfolgten reichsrechtlichen Bestätigung des Privilegium maius gegebenen Möglichkeit, sogenannte Aufschläge durchzuführen, d. h. jederzeit neue Zölle oder Zuschläge zu bereits bestehenden Zöllen zu erheben. „Zolländerungen sind daher nirgends im Reich so häufig wie hier“ (S. XV). Ausgangspunkt der Reise über die Kärntner Alpen ist Gemona, das den Verkehr von Venedig her in die Alpen kanalisiert. Der Vf. folgt dann in einem ersten Teil (S. 3–99) der Oberen Straße, auf welcher man über die Pässe Plöckenpaß-Gailberg-Iselsberg und nach Überwindung der Hohen Tauern, der letzten und höchsten Hürde (ca. 2500 m), nach gut 200 km nach Salzburg ans Ziel gelangt. Die dominierenden Fernhandelsgüter auf der Oberen Straße waren Wein und Salz. Konkurrenz hatte diese Route in der etwas längeren Unteren Straße (S. 100–555), die kurz nach Gemona in nordöstlicher Richtung über die beiden Pässe Katschberg und Radstädter Tauern nach Radstadt und Salzburg führt. Der Ausbau des Katschbergs für den Wagenverkehr in den 1520er Jahren ließ die Obere Straße mit ihren Saumwegen für den Fernhandel zweitrangig werden. Die Untersuchungen der verkehrsgeographisch günstig gelegenen Orte Lienz, Oberdrauberg und besonders Villach belegen die große Bedeutung des inneralpinen Längsverkehrs, der vom Warenvolumen her gesehen in der Regel den transalpinen Verkehr, der ohnehin der starken Konkurrenz durch die Brennerroute ausgesetzt war, übertraf. Als Dauerware erweisen sich dabei die Eisentransporte aus der Obersteiermark nach Südtirol. Für die Kenntnis der Transportorganisation kann der Vf. ab 1450 die Ausbreitung des Rodfuhrwesens aus dem benachbarten Tirol für die Organisation des Eisentransports im Drautal von Gmünd nach Lienz nachweisen. Dennoch, das Transportwesen war nie so säumergenossenschaftlich organisiert wie im westlichen Alpineil (Tirol, Schweiz), und der Transport wurde in der Regel über lange Strecken ohne Umladung durchgeführt. Was Kommissionshandel und Faktorei (Spedition fremder Waren) auf der Unteren Straße angeht, so waren die Salzburger Kaufleute dominierend. Einzig in Villach, dem wichtigsten Verkehrsknotenpunkt in Kärnten, vermochten ortsansässige Spediteure über einen seit dem Spät-MA bestehenden Umladezwang auf der Strecke Gemona-Villach den Salzburgern wirksam Konkurrenz zu