



universität  
wien

# DIPLOMARBEIT

Titel der Diplomarbeit

„Die Gründung Innichens und dessen Bedeutung für  
Handel, Verkehr und Politik im frühen Mittelalter“

Verfasser

Thomas Käfer

angestrebter akademischer Grad

Magister der Philosophie (Mag. phil.)

Wien, 2009

Studienkennzahl lt. Studienblatt:

A 312

Studienrichtung lt. Studienblatt:

Geschichte

Betreuerin / Betreuer:

Univ. Doz. Dr. Adelheid Krah



## Inhaltsverzeichnis

Danksagung .....	5
Vorwort .....	7
1. Einleitung .....	9
2. Handel und Verkehr .....	17
2.1. Verkehrsverhältnisse .....	17
2.2. Straßen .....	21
2.2.1. Römische Straßen .....	21
2.2.1.1. Straßenbau, Verwaltung und Organisation .....	21
2.2.1.2. Finanzierung .....	26
2.2.1.3. Funktionen und Benutzung .....	28
2.2.1.4. Straßenstationen .....	31
2.2.2. Straßen im Mittelalter .....	34
2.2.2.1. Straßenbau, Verwaltung und Organisation .....	35
2.2.2.2. Finanzierung .....	42
2.2.2.3. Benutzer .....	45
2.2.2.4. Straßenstationen .....	47
2.3. Handel .....	54
2.3.1. Handelsverhältnisse im Frühmittelalter .....	54
2.3.2. Der (Ost)alpenraum .....	62
2.3.2.1. Handelsgüter in der Antike .....	63
2.3.2.2. Handelsgüter im Frühmittelalter .....	64
2.4. Routen und die Kontinuität von Handels- und Verkehrswegen .....	70
2.4.1. Routen seit dem Römischen Reich .....	70
2.4.2. Routen im Frühmittelalter .....	75
3. Politische Rolle .....	81
3.1. Der Grenzraum .....	81
3.2. Geopolitische und strategische Lage .....	93
3.3. Kirchliche Verwaltung .....	106
3.4. Siedlungswerk .....	111
3.5. Missonstätigkeit .....	116
3.6. Das Stift Innichen .....	120
4. Zusammenfassung .....	123
5. Anhang .....	127
Abstract .....	137
Lebenslauf .....	139



## **Danksagung**

Zunächst möchte ich mich bei all jenen bedanken, die an der Entstehung dieser Arbeit Anteil hatten. An erster Stelle gilt der Dank meiner Diplomarbeitbetreuerin Univ. Doz. Dr. Adelheid Krah. Durch ihre intensive Betreuung und wertvollen Ratschläge war es mir möglich, mich genauestens mit dem Thema zu beschäftigen und meine Erkenntnisse in Form dieser Diplomarbeit zu Papier zu bringen.

Bedanken möchte ich mich auch bei meinen StudienkollegInnen. Durch die Zusammenarbeit, Referate und Gespräche im Diplomandenseminar kamen immer wieder Ideen und Fragestellungen auf, die auch meine Diplomarbeit bereicherten.

Erwähnen möchte ich auch noch Herrn Univ.-Doz. Dr. Ortolf Harl, dessen Vortrag über den Alpenraum in der Antike ich beiwohnen durfte und der mir wertvolle Anregungen für meine Arbeit lieferte, im speziellen was die Entstehung der Handelsrouten in dem betreffenden Raum betrifft.

Abschließend möchte ich auch noch meinen Eltern danken, die mich die gesamte Studienzeit unterstützt haben und mit großem Interesse auch an meinem Lokalausweis in Innichen teilnahmen.



## Vorwort

Entstanden ist diese Diplomarbeit aus einem Referat über „Fernstraßen und Fernbesitz“ im Zuge der Entwicklung des bayerischen Herrschaftsbereiches im 8. und 9. Jahrhundert, in dessen Mittelpunkt die Ortschaft Innichen stand. Anfangs mit dem Problem konfrontiert, dass es sehr wenig Literatur zu Innichen selbst gibt, ließen sich doch durch die Beschäftigung mit dem Thema, einige andere Aspekte finden, die sehr interessant für eine weitere Bearbeitung waren. Mit dem Referat war dieser Themenbereich noch lange nicht abgedeckt und so entschloss ich mich, in Rücksprache mit Frau Doz. Dr. Adelheid Krahl, mich dem Thema Innichen näher zu widmen und meine Diplomarbeit darüber zu schreiben.

In der Diplomarbeit ging es mir vor allem darum aufzuzeigen, warum eine kleine Ortschaft mitten in den Bergen für die Politik der Großmächte im 8. Jhd. eine Rolle spielte. Diese Rolle wird aber erst im Zusammenhang mit den Ereignissen und Strukturen des frühen Mittelalters sowie dem Nachwirken der Antike erkennbar. Durch seine geografische Lage wurde Innichen zur Drehscheibe von Verkehr, Handel, Politik und Verwaltung im Ostalpenraum. Diese Bedeutung soll in dieser Arbeit erkennbar gemacht werden.

Um zu erklären wie wichtig Innichen tatsächlich war, habe ich mich bemüht die Strukturen von Verkehr und Handel zu beschreiben. Es ist nötig zu verstehen wie es möglich war sich im frühen Mittelalter von Ort zu Ort zu bewegen. Ebenso unerlässlich ist das Wissen über die Organisation und Beschaffenheit des Handels. Sind diese Faktoren begreiflich, so lässt sich erkennen welche Bedeutung Innichen für den Aufbau der Handels- und Verkehrsstruktur im Ostalpenraum hatte. Zur Erklärung der Strukturen habe ich diesbezügliche Fachliteratur und Quellen verwendet. Auch sollte durch Quellenbeispiele ein Bild von den Strukturen vermittelt werden. Vom Aufbau der Verkehrsstrukturen geben die Werke von Hildegard Adam und Eva Stain ein hervorragendes Bild. In Bezug auf den Handel sind die Werke von Renée Doehaerd und Michael McCormick noch zu erwähnen. Zur Bearbeitung der Quellen wurden die Editionen der MGH und die Traditionen des Hochstiftes Freising von Bitterauf verwendet.

Die Bedeutung Innichens für Handel und Verkehr tritt in Zusammenhang mit der geografischen Lage noch mehr hervor. Ich habe anhand von Atlanten und einschlägiger Fachliteratur versucht, Grenz- und Straßenverläufe nachzuzeichnen. Hierzu habe ich im Besonderen den Unterstu-

fenatlas des Geografischen Instituts Wien verwendet, weil hier im Vergleich mit anderen Atlanten Flußverläufe und Gebirgszüge besonders gut zu erkennen sind. Der Putzger Weltatlas war hilfreich beim Nachschlagen von Herrschaftsräumen und bei der Suche nach Ortschaften. Um den Verlauf der einzelnen Handels- und Verkehrsrouten zu ermitteln, habe ich hauptsächlich die Werke von Walther Cartellieri, Franz Ertl und Josef Stern verwendet, da sich diese Autoren sehr intensiv mit den Straßen im Ostalpenraum beschäftigt haben.

Für die Beschreibung der Entstehung von Grenzräumen, der kirchlichen Verwaltung, des Siedlungswerkes und der strategischen Wichtigkeit des Ostalpenraumes habe ich aus der Literatur die verschiedensten Werke berücksichtigt, um Erkenntnisse aus den unterschiedlichsten Blickwinkeln gewinnen zu können. Verwendet wurden unter anderem Werke von Irmtraut Heitmeier, Walter Pohl, Wilhelm Störmer und Herwig Wolfram. Die hinzugezogenen Quellenberichte entstammen dem *Leben und Leiden des hl. Emmeram* des Arbeo und der *Vita Sancti Severini* des Eugippius. Zur Gründung Innichens und der erhaltenen Schenkungen wurden die Urkunden aus dem Freisinger Traditionsbuch verwendet.

Im Hinblick auf die verschiedenen Rollen, welche die Abtei übernahm, war es wichtig, sich mit verschiedenen Disziplinen zu beschäftigen. So wurde besonderes Augenmerk auf die Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Herrschaftsformen, Verwaltungstechniken, Kirchengeschichte, Geografie und Straßenbautechnik gelegt.

# 1. Einleitung

Die Alpen reichen in einem großen Bogen vom Mittelmeer bei Marseille bis zu den Karawanken und der oberitalienischen Tiefebene. Sie reichen aber nicht bis zur Adria, sondern lassen im Nordosten eine Lücke zwischen Gebirgswall und Meer – dieser Raum wird auch als Norditalienische Pforte bezeichnet. Die Alpen bilden einen breiten Grenzstreifen, der im Norden und Nordosten die italienische Halbinsel von der Donaulandschaft trennt. Mitteleuropa war im frühen und hohen Mittelalter in zwei Großlandschaften geteilt, die sich gegenüberstanden und von verschiedenen Völkern bewohnt waren. Die Flusssysteme der einen Landschaft waren nach dem Mittelmeer ausgerichtet, die der anderen nach den nördlichen Meeren. Beide wurden durch den Alpengürtel voneinander getrennt. Dieser Gürtel bildete einen leicht zu verteidigenden Grenzraum. Zwar wurde er von Straßen und einfachen Wegen überquert, bot aber für den Übergang von großen Massen schwer zu überwindende Hindernisse infolge der Beschaffenheit des Geländes. Die Schwierigkeiten lagen weniger auf den Passhöhen selbst als vielmehr auf halber Höhe in Gestalt von Steilstufen und tiefen Schluchten. Ein Durchqueren der Alpen in nord-südlicher Richtung nach Italien war schwierig, es musste häufig der Weg von Osten, über die Donaulandschaft und die Norditalienische Pforte, oder von Westen her gewählt werden.<sup>1)</sup> Eine gute Möglichkeit die Alpen direkt in nord-südlicher Richtung zu überqueren bot der Brennerpass.<sup>2)</sup> Wirft der Betrachter einen Blick in den Atlas so lässt sich feststellen, dass durch das Pustertal ein Verbindungsweg zwischen Brenner und den Wegen von Osten her führt.<sup>3)</sup> Inmitten dieses wichtigen Grenzraumes befindet sich die Ortschaft Innichen.<sup>4)</sup> Das Pustertal und inmitten Innichen bildeten also einen Knotenpunkt an dem sich wichtige Verbindungslinien, die die beiden Großlandschaften miteinander verbanden, trafen.

Innichen liegt 3 km östlich vom Ursprung der Drau. Nicht weit davon entfernt entspringt auch die Rienz, die in westlicher Richtung fließt, während die Drau ihren Fluß ostwärts Richtung Kärnten nimmt. Die Täler der Rienz und der obersten Drau erscheinen seit der frühesten Besiedlungszeit als zusammengehöriger Lebensraum und bilden das Pustertal. Das Pustertal ist ein Passtal. Es

---

1) Theodor Mayer, Die Alpen in der europäischen Geschichte des Mittelalters, Stuttgart 1965, 7f.

2) Anna Fren, Die österreichischen Alpenstraßen in früheren Jahrhunderten, Leipzig/Prag/Wien 1919, 7.

3) Adolf Hanle, Meyers Universalatlas, Mannheim/Wien/Zürich <sup>5</sup>1990, 28.

4) Geografisches Institut Wien, Österreichischer Unterstufenatlas, Wien <sup>4</sup>1993, 18.

reicht von Mühlbach bis Lienz und hat eine Länge von etwa hundert Kilometern. Die Bezeichnung Pustertal gilt also nicht nur für das Rienztal, sondern umfasst einen größeren Bereich, der die Drau abwärts bis Lienz reicht. Innichen liegt auf einer Seehöhe von 1175 m. Die Ortschaft befindet sich an einem wichtigen Punkt, nämlich ziemlich genau auf halbem Weg zwischen der Tauern- und der Brennerlinie, also zwischen jenen beiden wichtigen Verkehrswegen, die über die Alpen in nord-südlicher Richtung führen und zum Teil schon vor den Römern genutzt wurden. Daneben zweigen noch eine Menge anderer Straßen von Innichen ab. So führt eine über den Kreuzbergsattel und durch das Tal des Piave und es befinden sich dort viele Nebenstraßen. Cortina d'Ampezzo, Belluno, Feltrere und andere Städte sind auf diesen Straßen von Innichen aus leicht erreichbar.<sup>5)</sup>

Die Benediktinerabtei wurde 769 n. Chr. von Tassilo gestiftet und zwar nachdem er eine Italienreise, also eine Reise ins Langobardenreich und nach Rom unternommen hatte. Im Hochpustertal gab es keine langobardischen Herrschaftsrechte. Die Gegenden um Bozen und Meran waren eine Mitgift der langobardischen Prinzessin Liutpirg die Tassilo wohl im Jahr 763 geheiratet hatte. Damit war offensichtlich auch das Pustertal bairischer Besitz und es gab keine Territorialkonflikte mit den Langobarden.<sup>6)</sup> Dieser Umstand soll hier einmal so stehen gelassen werden. Die Grenzen und das Übereinandergreifen der Herrschaftsgebiete in diesem Raum werden später noch ausführlich behandelt.

Die Geschichte Innichens ist eng mit der des Pustertales verknüpft. Dieses hatte bereits unter einer kelto-illyrischen Urbevölkerung einen hohen kulturellen Stand erreicht. Der nachfolgenden römischen Herrschaft ging es vor allem um die Aufmarschstraßen und der Bogen einer bewegten Zeit spannt sich bis ins frühe Mittelalter wo es zu einer geschlossenen baiuwarischen Besiedlung kam.<sup>7)</sup>

Die früheste Besiedlung des Pustertales reicht bis in die frühe Bronzezeit zurück und erlangt aufgrund seiner verkehrsgünstigen Lage schon in der Eisenzeit eine gewisse Bedeutung. Hier ist bereits das Gebiet um Innichen hervorzuheben, wo schon früh eine Siedlung bestand, welche bereits in dieser Zeit für den Verkehr nicht unwichtig war. Diese Siedlung war der Vorgänger des späteren römischen Littamum. Die frühen Bewohner des Pustertales waren Illyrer, welche im Zuge der

---

5) Egon Kühebacher, Die Hofmark Innichen, Innichen 1969, 17-20.

6) Joachim Jahn, Ducatus Baiuvariorum. Das bairische Herzogtum der Agilolfinger, Stuttgart 1991, 390f.

7) Josef Rampold, Pustertal. Landschaft, Geschichte und Gegenwart an Drau, Rienz und Ahr. Das östliche Südtirol zwischen Sextener Dolomiten und Mühlbacher Klause, Bozen 2000, 7f.

keltischen Expansion von einer keltischen Herrschaftsschicht überlagert wurden. 15 n. Chr. wurde das kelto-illyrische Territorium von den Römern besetzt und teilweise durch Gewalt eingenommen. Damit begann der Ausbau von Straßen, Militärstationen und Verwaltungsbezirken. In der Gegend um Innichen gründeten die Römer die Straßenstation Littamum. Diese lag auf der wichtigen Route, die von Aguntum westwärts zum Brenner führte. Unter römischer Herrschaft blieb die Situation relativ stabil. Nach dem Zerfall des weströmischen Reiches wurde das Pustertal Teil des Ostgotenreiches in Italien. Von einschneidender Bedeutung ist die Besiedlung durch baiuwarische Siedler. Damit rückte das Pustertal in das Interesse der damaligen Mächte im Alpenraum, was schließlich zur oben erwähnten Gründung der Abtei Innichen führte.<sup>8)</sup> Denn während die meisten Täler kleine Herrschaftsterritorien mit unabhängigen Siedlergruppen bildeten, waren in Kärnten die Awaren eingefallen und hatten die romanische Bevölkerung vertrieben. Eine Neubesiedlung erfolgte durch die Slawen denen eine bairische Einwanderung gegenüberstand. Baiern und Slawen standen sich auch im 8. Jhd. noch gegenüber.<sup>9)</sup> Das Pustertal und Innichen bildeten somit eine Verbindungzone zwischen Italien, dem Alpenraum und den Landschaften nördlich des Gebirgswalles und der Bevölkerung der einzelnen Lebensräume.

Das Stiftungsgebiet Innichens liegt beiderseits der Wasserscheide von Rienz und Drau, es wird häufig als „kleiner Passstaat“ bezeichnet.<sup>10)</sup> Aber Innichen war auch eine Stätte der Wissenschaft und Kunst. Es wurden Bücher abgeschrieben und eine Bibliothek eingerichtet, ebenso wie eine Stifterschule. Auch eine Kunstschule existierte, in der die Mal- und Schnitzkunst gepflegt wurde. Die Mönche von Innichen schmückten im 13. Jhd. das Münster Reichenau am Bodensee mit Liniemalereien.<sup>11)</sup>

783 wurde Abt Atto von Innichen, Bischof von Freising. Damit wurde Innichen dem Freisinger Stift einverleibt. Der jeweilige Bischof von Freising war fortan Rektor des Stiftes Innichen und ließ sich dort durch einen Dekan vertreten. Außerdem war er der weltliche Herr des gesamten Hochpustertales; alles was Innichen besaß und was es später erwarb, wurde Eigentum des Hochstiftes Freising. Die Kirche stärkte die Stellung des bayerischen Herzogs und erhielt noch weitere Schenkungen von Tassilo selbst. Das Beispiel des Herzogs fand noch weitere Nachahmer. Freising bekam für das Kloster Innichen von mehreren adeligen Grundbesitzern Schenkungen großmütigster

---

8) Rampold, Pustertal, 10, 11, 13-16.

9) Mayer, Alpen, 9f.

10) Kühebacher, Hofmark, 50.

11) Kühebacher, Hofmark, 49f.

Art. Im Jahre 822 überließ ihm ein gewisser Matheri<sup>12)</sup> ein Gebiet am Fuße der Saualpe in Kärnten.<sup>13)</sup>

Fünf Jahre später erhielt das Stift vom edlen Quartinus aus dem Wipptal Güter in der Sterzinger und Bozner Gegend. In der Schenkungsurkunde werden mehrere Ortschaften und Güter aufgezählt, das Kloster erwarb unter anderem Viehweiden, Äcker und auch Weingärten.<sup>14)</sup> Innichen wurde damit ein bedeutender Wirtschaftsfaktor im Süden des bayerischen Herrschaftsgebietes.

Daraus ergaben sich sowohl für Innichen als auch für das Mutterstift Freising große Vorteile; durch die Erwerbung von Besitzungen an der Etsch bekam das Stift Wein und Früchte, die neuen Besitzungen im Sterzingergebiet hingegen vergrößerten die Molkereieinnahmen. Die Besitzungen lagen zum Teil weiter auseinander, die Saualpe liegt ganz im Osten von Kärnten, während das Wipptal über den Brenner führt. Was ein Problem darstellen könnte muss aber ein Vorteil gewesen sein, wenn man bedenkt, dass Innichen mit den Schenkungen im Wipptal auch Einfluss über den dortigen Verkehr über den Brenner erlangte oder im Osten Kärntens über den Verkehr an jener Stelle wo im Grunde das Drautal beginnt. In der Gegend des heutigen Lavamünd, wo die Lavant in die Drau mündet, welche von dort über die heutige Grenze zu Slowenien fließt, gibt es keine steilen Berghänge zu überwinden, bis 2007 befand sich dort noch der Grenzübergang. Dies war also gleichfalls ein wichtiger Knotenpunkt und das Drautal westwärts entlang, gelangt man bis nach Innichen selbst.

Die Region um Innichen ist reich an Rohstoffen. Neben Quarz und Jaspis für Schmucksteine finden sich einige Phyllite, welche bekanntlich reich an Erzen sind. Das Eisen war schon bei den Römern begehrt.<sup>15)</sup>

Es ist sehr gut ersichtlich, dass der Alpenraum und damit ebenso das Pustertal mit Innichen, kein unbedeutender und „wilder“ Raum von kultureller Rückständigkeit war, ganz im Gegenteil denn die Alpen bildeten, wie oben erwähnt, keine unüberwindbare Barriere. Die saftigen Wiesen dienten als Viehweiden, an manchen Berghängen wurde die Möglichkeit genutzt Wein anzubauen; die Alpen waren auch ein wichtiges Abbauggebiet für Eisen und andere Rohstoffe.

---

12) Auf die Schenkungen des Matheri wird später noch zurückgekommen.

13) Theodor Bitterauf, Die Traditionen des Hochstiftes Freising Bd. I (744-926) (Quellen und Erörterungen zur bayerischen und deutschen Geschichte NF IV), München 1905, 472, 403f.

14) Bitterauf, Traditionen, 550, 472-474.

15) Kühebacher, Hofmark, 33f, 39.

Innichen war zu keiner Zeit ein abgelegener Ort irgendwo mitten in den Alpen. Das Pustertal und somit der Ort selbst bildete immer eine Schnittstelle in einer Grenzregion die von den verschiedensten Völkern besiedelt wurde. Gerade seine sogenannte „abgelegene“ Lage machte es zu einem bedeutenden Ort. Das Gebiet um das heutige Innichen wurde schon in frühester Zeit besiedelt und war für die Menschen immer ein bedeutender Ort gewesen.

Wie oben schon angedeutet, war Innichen ein wichtiger Knotenpunkt an den oft genutzten Handels- und Verkehrswegen. Durch seine Lage im Einflussgebiet mehrerer Herrschaftsbereiche, nämlich jener von Baiern, Franken, Langobarden und auch Slawen ließen jene, für den Außenstehenden heute klein und unbedeutend erscheinende Ortschaft, zu einem Ort von großer politischer, gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Bedeutung werden. In der Regionalgeschichte sowie in der Geschichte Bayerns<sup>16)</sup> kommt diesem Ort oft nur am Rande Bedeutung zu. Dass aber Innichen aufgrund seiner wirtschaftlichen und politischen Bedeutung mehr Erwähnung finden sollte, soll in dieser Arbeit dargelegt werden. Beachtung sollen hier Handel, Verkehr und die Lage in Zusammenhang mit der politischen Situation finden. Der Ostalpenraum war in der Spätantike eine wichtige Rohstoffquelle und durch die damals gegebenen Verkehrsstrukturen bildete er eine Durchgangsregion für Verkehr und Handel. Schon für das Römische Reich war dieser Raum von Bedeutung. Die neugegründeten Reiche im frühen Mittelalter wollten an die spätantiken Strukturen anknüpfen und sich diesen Raum ebenfalls erschließen. Dies war notwendig, um Verkehr und Handel kontrollieren und die Rohstoffe nutzen zu können. Wer die Alpenpässe kontrollierte, kontrollierte gleichzeitig den „Eingang nach“ Italien. Aus diesem Grund, war der Ostalpenraum von strategischem Interesse. Im Ringen um die Oberhoheit in diesem Raum, bildete Innichen einen Dreh- und Angelpunkt für Handel und Verkehr, sowie als militärischer Stützpunkt. Für Tassilo III. war Innichen ein Instrument, um selbst die Oberhoheit über den Ostalpenraum zu erlangen. Die lokale Bedeutung Innichens wird in der Literatur öfter betont; dass es aber aufgrund der Vernetzung von Verkehrsstruktur, geografischer Lage und aus strategischen Überlegungen heraus Gegenstand der Politik der großen Reiche war, wird bis jetzt kaum beachtet.

---

16) Hinweis zur Schreibweise: Ab der napoleonischen Zeit wird der Landesnahme mit „y“ geschrieben. „Baiern“ dahingegen bezeichnet in dieser Arbeit Land und Bewohner im frühen Mittelalter.

## 1. Einleitung

---

Abbildung 1: Heutige Verkehrslage Innichens

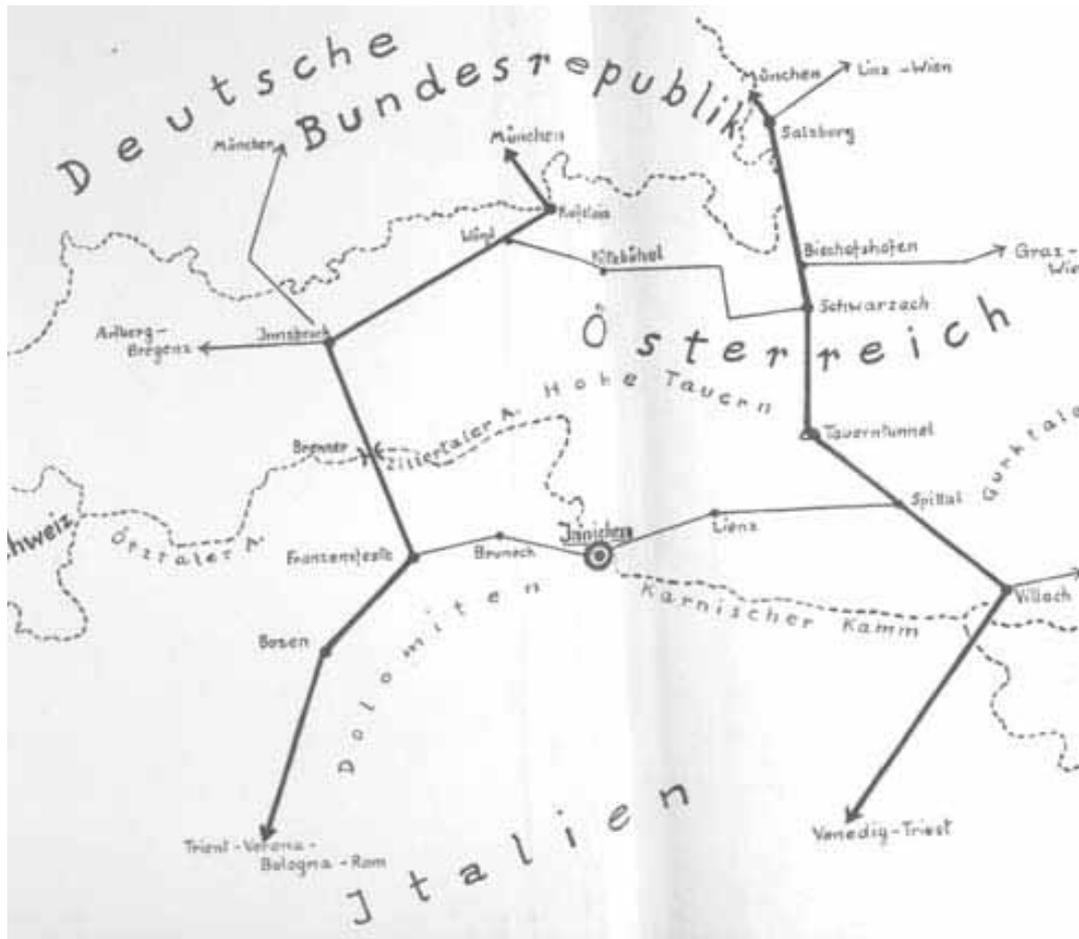


Abbildung 2: Blick durch das Pustertal (Richtung Silian)



Abbildung 3: **Stift Innichen** (Aufnahme 2008)



Abbildung 4: **Stift Innichen** (Aufnahme 2008)



## 1. Einleitung

---

Abbildung 5: Blick zum Altar (Aufnahme 2008)



## 2. Handel und Verkehr

### 2.1. Verkehrsverhältnisse

Die Verkehrsverhältnisse eines Landes werden von zwei Umständen bestimmt, einerseits von seiner Naturbeschaffenheit, einem Faktor, den man innerhalb der geschichtlichen Zeit als unveränderlich betrachten kann, andererseits von einem veränderlichen Faktor, der Tätigkeit des Menschen, den Kulturverhältnissen der betreffenden Zeit und vor allem den wirtschaftlichen Verhältnissen. Das Wirtschaftsleben und somit die Bedeutung von Verkehrswegen hängt stark von den Kultur- und geografischen Verhältnissen ab. Die Alpenregion war seit jeher Durchgangsland von Süd nach Nord und von Ost nach West. In Ost-westlicher Richtung gelangt man ins Donautal, dieses bildet eine natürliche Straße vom heutigen Oberdeutschland durch Österreich nach den Ländern des Ostens.<sup>17)</sup>

Aber auch die Alpen selbst bilden keine Trennwand zwischen Nord und Süd. Trotz ihrer großen Erhebung bieten die Alpen viel mehr Möglichkeiten, günstige Verkehrswege anzulegen, als zum Beispiel die Pyrenäen. Kaum ein anderes Hochgebirge ist durch eine so große Zahl gut gangbarer Pässe ausgezeichnet wie die Alpen.<sup>18)</sup> Auch wenn es einige Schwierigkeiten beim Überqueren der Alpen gab, so ließen sich die Menschen davon nicht abschrecken und es existierte ein anhaltender Verkehr über die Alpen.<sup>19)</sup>

Der Brennerpass bietet die Möglichkeit die Alpen ohne große Steigung von Norden nach Süden zu durchqueren. Er wurde daher der Mittelpunkt eines reichverzweigten Straßennetzes. Die Hauptstraße dieser Linie bildete die Strecke Innsbruck-Verona, von der eine Reihe von Straßen abzweigten. Der wichtigste Zugang vom Norden her, war die Straße von Augsburg über den Seefelder Sattel.<sup>20)</sup>

---

17) Fren, Alpenstraßen, 5f.

18) Fren, Alpenstraßen, 6f.

19) Helmut Bender, Straßen und Verkehr in den Alpen zu römischer Zeit, in: Nürnberger Blätter zur Archäologie 11 (1994/95), 71-82, 80.

20) Fren, Alpenstraßen, 7.

## 2.1. Verkehrsverhältnisse

---

Einen anderen Weg konnte man durch die Tauern einschlagen. Zum einen konnte der Weg über die Radstädter Tauern genommen werden. Dieser führte über Salzburg ins Murtal und weiter über den Katschbergpass ins Villacher Becken und von dort weiter über das Kanaltal nach Venetien. Zum anderen gab es noch die Route über die Rottenmanner Tauern. Diese führte vom Ennstal über den Pyhrnpass gegen Norden nach Linz und gegen Süden über den Neumarkter Sattel nach Friesach und Villach.<sup>21)</sup>

Auf der Brenner- und der Tauernlinie bauten die Römer dann ihre Heeresstraßen, auf denen Soldaten und Reisende aus Italien ins Rhein- oder Donautal gelangten. Das Alpengebiet bildete für sie ein Durchzugsgebiet. Durch den Straßenbau entwickelten sich diese Routen in weiterer Folge von einfachen Reisewegen zu bedeutenden Handels- und Verkehrsstraßen. Dem römischen Soldaten folgte der römische Kaufmann nach dem Norden und neben den militärischen Transporten wurden auch Handelsgüter auf den römischen Straßen von Süden nach Norden und umgekehrt befördert.<sup>22)</sup>

Den römischen Städten war der Warenaustausch Lebensbedingung. Er erforderte Lagerung und Verarbeitung von Handelsgütern und brachte auf einer höheren Stufe der Entwicklung Hortung der Tausch- und Zahlungsmittel mit sich. Also führten die ersten Handelswege von den Ansiedlungen zu den Fundstätten von Metallen und Salz einerseits und zu den Nachbarorten andererseits.<sup>23)</sup>

Wenn man im Atlas nachsieht, erkennt man, dass die Handelswege meist Tälern und Flüssen folgten. Das Pustertal ist gleichsam ein natürlicher Verbindungsweg zwischen Tauern- und Brennerlinie.<sup>24)</sup> Die Existenz einer römischen Straße am rechten Rienzufer ist belegt.<sup>25)</sup> Dadurch wird auch die Bedeutung von Innichen klar, welches eine optimale Lage für einen Stationspunkt hat.

Das Reisen durch die Alpen war aber mit Schwierigkeiten verbunden. Schnee, Eis und Sumpfgebiet machten das Fortkommen schwer. Nach einem Regenguss konnte sich eine Talsenke schnell

---

21) Fren, Alpenstraßen, 9.

22) Fren, Alpenstraßen, 11.

23) Ertl Franz, Topographia Norici I. Die römischen Siedlungen, Straßen und Kastelle im Ostalpenraum, Steyer<sup>3</sup>1980, 7.

24) Hanle, Universalatlas, 28.

25) Ignaz Mader, Ortsnamen und Geschichte von Mühlbach, Rodeneck (Südtirol), Innsbruck 1952, 8.

in ein Sumpfgebiet verwandeln. Weit ausgedehnte Waldzonen und Mittelgebirgszüge stellten ebenfalls große Hindernisse dar. Für einen Ortsfremden war es nicht einfach, die Orientierung zu behalten.<sup>26)</sup>

Zu bedenken ist, dass Flüsse und kleinere Gewässer ein Hindernis darstellten. Diese konnten im einfachsten Fall über Furten oder auf primitiven Brücken beziehungsweise über den Wasserlauf gelegte Baumstämme sein. War dies unmöglich musste auf Kähne und Flöße zur weiteren Fortbewegung zurückgegriffen werden. Die beste Möglichkeit, einen Wasserlauf zu überwinden, war es, ihn an seinem Oberlauf zu überqueren,<sup>27)</sup> das heißt, möglichst nahe an seinem Ursprung. Durch seine Lage bot Innichen eine hervorragende Möglichkeit, Rienz und Drau auf einfachem Wege zu überqueren.

Denn auch das Überqueren an Furten konnte gefährlich werden. Es konnte durchaus passieren, dass man dabei in ein Wasserloch fiel und ertrank. Furten wurden häufig überwacht, um Reisende bei Hochwasser warnen zu können oder überhaupt am Überqueren zu hindern, wenn der Fluss Hochwasser führte. Welche Bedeutung Furten spielten, spiegelt sich in den verschiedenen Ortsnamen wider, beispielsweise in Stein-„furt“ an der Elbe, wo Karl der Große eine Furt zur Flussüberquerung nutzte.<sup>28)</sup>

Die günstige Lage wird vor allem durch die Routen in der Römerzeit deutlich. Im 1. Jhd. n. Chr. gab es zwar Innichen noch nicht aber es gab eine wichtige Verbindungslinie zwischen Aquileia und dem heutigen Augsburg. Von Süden kommend führte die Route über den Plöckenpass, von wo man ins Drautal gelangte. Diesem folgend führte die Route bis zum Gailberger Sattel an dem die Ortschaft Agunt lag. Von dort gelangte man durch das Puster- und das Wipptal ins Inngebiet, wobei die Route den Brenner überquert und schließlich über den Seefelder Sattel Richtung Augsburg führt.<sup>29)</sup> Diese Route ist insofern wichtig, da es eine weitere sehr wichtige Straße gab, die in Aquileia endete. Sie folgte der alten Bernsteinstraße und führte über Ödenburg-Pettau nach Aquileia.<sup>30)</sup> Es ist also anzunehmen, dass auch kostbare Waren wie Bernstein durch das Pustertal transportiert wurden.

---

26) Hildegard Adam, *Das Zollwesen im Fränkischen Reich und seine Bedeutung für das spätkarolingische Wirtschaftsleben. Ein Überblick über Zoll, Handel und Verkehr im 9. Jahrhundert*, München 1994, 78.

27) Ertl, *Topographia*, 8.

28) Adam, *Zollwesen*, 79.

29) Kühebacher, *Hofmark*, 40.

30) Fren, *Alpenstraßen*, 9.

Zwischen Agunt und Augsburg lag offenbar keine größere Ortschaft. Es gab nur zwei Haltestellen Littamum und Sebatum. Sebatum ist das heutige St. Lorenz und Littamum soll im Talgebiet von Innichen gelegen sein.<sup>31)</sup> Zwischen Sebatum und dem heutigen Sterzing gab es keine Straßenstation.<sup>32)</sup> Auch Heye schreibt, dass Aguntum die einzige große Stadt war, die im Bereich des Brenner- und Reschenpasses, von den Römern, gegründet wurde.<sup>33)</sup> Im Putzger Weltatlas bestätigt sich dies ebenfalls, auf einer Karte die Noricum und Raetien zeigt. Hier sind Aguntum und Augusta Vindelicorum (Augsburg) die einzig größeren Städte (*Municipia*). Zwischen Aguntum und Augsburg existierten nur kleinere Siedlungen wie Teriolae (Zirl).<sup>34)</sup> Das heißt, dass dem Gebiet um Innichen schon zur Römerzeit eine große Bedeutung für den Verkehr und als Stationspunkt zukam und dies würde die Bedeutung der Ortschaft für die Verkehrswege hervorheben.

Im Talgebiet von Innichen schneiden sich die Verbindungslinie zwischen Brenner- und Tauernlinie sowie der Weg durch das Piavetal. An einem solchen Knotenpunkt ist es natürlich gut, wenn zumindest eine Haltestelle eingerichtet wird.<sup>35)</sup> Deshalb ist klar, weshalb dort eine Siedlung existierte und dass diese von großer Bedeutung war, davon zeugen sowohl Littamum als auch Innichen.

Die Straßen verbanden also die einzelnen Ortschaften miteinander und ermöglichten den Transport von Nahrungsmitteln, Rohstoffen, Handelsgütern – oder, wie oben erwähnt, von Soldaten. Man kann sich leicht vorstellen, dass die Straßen vor allem für die Gebirgsregion von großer Wichtigkeit waren, machten sie doch ein unwegsames Gelände gangbarer und erlaubten auch den Handel über die Gebirgsketten hinweg zwischen der nördlichen und der südlichen Großlandschaft. Darum soll den Straßen nähere Beachtung geschenkt werden.

Infolge der Wirren der Völkerwanderung verödeten diese Verkehrswege zeitweilig. Mit dem Ende des Römischen Reiches und der Entstehung germanischer Herrschaftsgebiete auf ehemaligem römischem Gebiet, gingen Strukturen verloren. Institutionen lösten sich auf oder wurden nicht

---

31) Kühebacher, Hofmark, 40f.

32) Mader, Ortsnamen, 65.

33) Franz-Heinz Hye, Das Verhältnis Stadt und Straße in Tirol von den Anfängen bis in die frühe Neuzeit, in: Erwin Riedenauer, Die Erschließung des Alpenraums für den Verkehr im Mittelalter und in der frühen Neuzeit, Bozen 1996, 197-216, 198f.

34) F.W. Putzger, E. Bruckmüller (Hg.), Historischer Weltatlas. Zur allgemeinen und österreichischen Geschichte, Wien 2000, 19.

35) Kühebacher, Hofmark, 41.

mehr weiter geführt.<sup>36)</sup> Aufgrund der fehlenden „staatlichen“ Versorgung, waren die Menschen darum bemüht, sich selbst zu versorgen; die Produktion für andere war zweitrangig, deshalb ging auch der Handel zurück.<sup>37)</sup> Doch spätestens bis zum Beginn des 9. Jhdts. hatte sich der Handel wieder erholt und es hatte sich wieder ein friedlicher Verkehr zwischen den Ländern nördlich und südlich des Gebirgswalles entwickelt. Es kann also nicht von einem stagnierenden Handel ausgegangen werden, wie dies oft behauptet wurde, so die Meinung von Dhondt.<sup>38)</sup>

## 2.2. Straßen

Im Folgenden soll die Bedeutung der Straßen für den Alpenraum und die Rolle und Gründung Innichens näher erläutert werden. Die Kontinuität von Straßenbau und Verkehrswegen von der Antike, insbesondere der Spätantike, bis ins frühe Mittelalter spielt bei strategischen und verkehrsbeziehungsweise handelstechnischen Überlegungen eine wichtige Rolle. Daher soll hier der Faktor „Straßen“ von der Spätantike bis ins frühe Mittelalter behandelt werden.

### 2.2.1. Römische Straßen

#### 2.2.1.1. Straßenbau, Verwaltung und Organisation

Die ersten Straßen in diesem Gebiet, die diesen Namen verdienen, wurden von den Römern gebaut.<sup>39)</sup> Schon vor ihnen bestanden Verkehrswege, diese wurden jedoch ausgebaut; auf den wichtigsten wurde der Verkehr zentralisiert.<sup>40)</sup> Die Römer hatten den Alpenraum besetzt, weil der Durchgang zu Rhein und Donau gewährleistet sein musste. Für sie waren Straßen und Pässe von großem Interesse. Truppenbewegungen, Nachschublieferungen, Meldewesen und ziviler Handelsverkehr mussten durch den Alpenraum hindurch möglich sein.<sup>41)</sup> Man muss bei den Römern zwischen drei Haupttypen von Straßen unterscheiden:

---

36) Renée Doehaerd, *The early Middle Ages in the West. Economy and society*, Amsterdam 1978, xiii.

37) Doehaerd, *Middle Ages*, 151.

38) Jan Dhondt, *Das frühe Mittelalter*. In: *Fischer Weltgeschichte*, Bd. 10, Frankfurt/M. 1997, 148-151.

39) Fren, *Alpenstraßen*, 11.

40) Ingemar Gräber, *Antike Siedlungskontinuität im Raum Sebatum/St. Lorenzen im Pustertal*, Wien 2005, 71.

41) Irmtraut Heitmeier, *Inntal. Siedlungs- und Raumentwicklung eines Alpentaales im Schnittpunkt der politischen Interessen von der römischen Okkupation bis in die Zeit Karls des Großen*, Innsbruck 2005, 55f.

1. Privatstraßen, 2. öffentliche Straßen und 3. Dorfstraßen bzw. Straßen innerhalb städtischen Gebiets oder einer Gemeinde, die mit dem Stadtrecht ausgestattet ist. Interessant für Handel und Verkehr sind die öffentlichen Straßen, die im wesentlichen das römische Straßennetz bildeten. Denn Dorfstraßen sind nur jene Straßen, die innerhalb einer Gemeinde bzw. Stadt verlaufen, sie sind also auf den Ort begrenzt. Privatstraßen waren meist nur Feldwege oder Verbindungsstraßen zwischen einzelnen Gehöften bzw zwischen Acker und Gehöft. Die öffentlichen Straßen verbanden jedoch einzelne Städte bzw. durchzogen flächendeckend das römische Gebiet; dies trifft natürlich auf Italien besonders zu.<sup>42)</sup>

Die genaue **Definition** einer öffentlichen Straße sieht nach Pekáry folgendermaßen aus:

1. Sie musste auf öffentlichen Boden gebaut worden sein, nicht auf Privatgrund.
2. Die Breite musste von einem höheren Beamten festgelegt und vom übrigen Grund und Boden abgetrennt werden.
3. Sie musste dem öffentlichen Verkehr dienen.
4. Sie wurde in Italien als *konsularische* oder *prätorische* Straße bezeichnet, im griechischsprachigen Raum meist als *königliche*.
5. Sie wurde nicht durch Privatgelder finanziert. Sie wurde öffentlich instand gehalten, wobei die angrenzenden Grundeigentümer zu den Kosten beitragen mussten.
6. Sie wurde nach dem Erbauer benannt (Bsp. Appia, Flaminia),
7. durch öffentliche Beamte betrieben, wenn sie
8. nicht innerhalb einer städtischen Siedlung lag.<sup>43)</sup>

Natürlich sind die Unterschiede nicht immer so eindeutig auszumachen: Zweigte eine Privatstraße von einer öffentlichen ab oder verband sie zwei öffentliche Straßen so war sie eine öffentliche Straße.<sup>44)</sup>

Einige Dorfstraßen führten auch von Dorf zu Dorf, waren aber nur dann öffentlich, wenn sie nicht von Privatpersonen erbaut wurden oder ausschließlich durch diese unterhalten wurden.<sup>45)</sup> Ähnlich schwer konnte sich die Unterscheidung von Dorf- und Privatstraßen gestalten. Wenn meh-

---

42) Thomas Pekáry, Untersuchungen zu den römischen Reichsstraßen. In: Antiquitas. Abhandlungen zur Alten Geschichte, Reihe 1, Bonn 1968, 2f.

43) Pekáry, Untersuchungen, 6.

44) Pekáry, Untersuchungen, 3.

45) Pekáry, Untersuchungen, 2f.

rere Privatgrundstücke zusammengelegt wurden, konnte aus den Privatstraßen eine Dorfstraße entstehen, die dann je nach Finanzierung und Erhaltung privat blieb oder als öffentlich galt. Festzuhalten bleibt, dass eine Straße dann als öffentlich galt, wenn sie aus öffentlichen Geldern bzw. auf staatliche Initiative hin finanziert, betrieben und erhalten wurde. Dies kann als Hauptmerkmal angesehen werden.<sup>46)</sup>

Die Erbauung erfolgte oft durch Sklaven. Ebenso verrichteten zur Zwangsarbeit Verurteilte, finanzschwache Personen, welche die Abgaben nicht bezahlen konnten und ihre Pflichten mit körperlicher Arbeit ausglich, und Lohnarbeiter häufig den Straßenbau. Des weiteren hat auch das Militär den Straßenbau vorangetrieben.<sup>47)</sup> Mit dem Bau wurden die *curatores viarum* betraut, diese verfügten über die Arbeiter, welche auch zum Straßenbau abgestellte Soldaten sein konnten. Für den Bau und die Erhaltung von Straßenstationen war die *praefectura vehicolarum* zuständig.<sup>48)</sup>

Eine Straße bestand aus dem geschotterten beziehungsweise gepflasterten Teil und einem beiderseits der „eigentlichen Straße“ liegenden un bebauten Streifen Land. Dieser Streifen ist vergleichbar mit denen der heutigen Landstraßen oder Eisenbahnschienen, wo ebenfalls ein gewisser Abstand eingehalten wird.

Ein solcher Streifen wird selbst heute noch benötigt, um Reparaturarbeiten durchführen zu können oder die Straße später verbreitern zu können. Ebenso verhindert er, dass Häuser zu nah an die Straße gebaut werden und den Unterbau beschädigen sowie dem Abfließen von Regenwasser im Wege stehen.<sup>49)</sup>

Interessant ist aber noch ein weiterer Punkt. Die allgemeine Vorstellung ist es, dass sich die Reisenden auf dem gepflasterten Teil fortbewegten, so wie heute auf asphaltierten Straßen. Die heutigen Straßen dürfen aber nicht mit jenen aus der Römerzeit verglichen werden. Dazu braucht man sich nur eine stundenlange Fahrt auf der Via Appia oder einer ähnlichen Straße vorzustellen. Man fuhr hier nicht über einen gleichmäßigen Asphalt sondern über ein holpriges Straßenpflaster. Selbst auf sehr genau gearbeiteten und aneinandergepassten Pflastersteinen einer neu erstellten

---

46) Pekáry, Untersuchungen, 5f.

47) Pekáry, Untersuchungen, 120.

48) Helmut Bender, Verkehrs und Transportwesen in der römischen Kaiserzeit, in: Herbert Jankuhn (Hrsg.), Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa V, Göttingen 1989, 108-154, 111.

49) Pekáry, Untersuchungen, 31.

Straße müssen das Rütteln und der Lärm unerträglich gewesen sein, das Fahrzeug muss darunter auch schwer gelitten haben. Waren diese Steine dann noch abgenützt und verwittert, aus ihrer ursprünglichen Lage nur um einige Zentimeter verschoben, so konnte diese Reise zu einer Qual werden. Unter diesen Umständen erscheint es nur logisch, dass die Römer klugerweise den unbebauten Streifen neben der „Fahrbahn“ zur Fortbewegung nutzten und diesen nur bei Regen verließen wenn der Boden aufgeweicht und unbefahrbar war.<sup>50)</sup>

Auf den ungepflasterten Teilen waren bei besserer Witterung die leichteren Fahrzeuge, normale Fußgänger und Reiter unterwegs. Auf dem Pflaster marschierten die Soldaten und wurden schwere Lasten transportiert.<sup>51)</sup>

Die Straßenbreite setzt sich daher aus dem gepflasterten Teil und dem unbebauten Streifen zusammen. Der gepflasterte Teil war 5 bis 7 m breit, der unbebaute Streifen ungefähr 3 m auf jeder Seite. Das ergibt eine Straßenbreite die insgesamt zwischen 11 und 13 m liegt. Dies entspricht der Breite die in den Quellen oft als gesetzliche Breite festgelegt ist. Jedoch gab es keine Vereinheitlichung des Straßenbaus. Unter besonderen Umständen ist mit Abweichungen zu rechnen. Im Gebirge werden die Straßen schmaler gewesen sein, besonders bei Pässen oder wo das Gelände breite Straßen nicht zuließ.<sup>52)</sup>

Als Einheit der Längenmessung verwendeten die Römer neben Zoll, Fuß und Schritt, die Meile. Diese gibt Ertl mit rund 1482 Metern an.<sup>53)</sup> Eine Meile entspricht tausend Doppelschritten (*mille passuum*).<sup>54)</sup>

In der Spätantike hat der *praefectus praetorio* die Oberaufsicht über die Straßen in seinem jeweiligen Amtsbereich. Außerdem war er für die Auszahlung der Löhne an die in seinem Amtsbereich tätigen Militärs und Zivilbeamten und auch für die Militärstationen verantwortlich. In Britannien, Gallien und Spanien, Italien, Illyricum und Nordafrika und im Osten mit Thrakien gab es einen *praefectus praetorio*. Diese sind als Hauptverantwortliche für das Funktionieren des Reise- und Nachrichtenwesens sowie für die Stationen zu sehen.<sup>55)</sup>

---

50) Pekáry, Untersuchungen, 31f.

51) Adam, Zollwesen, 74.

52) Pekáry, Untersuchungen, 35f.

53) Ertl, Topographia, 16.

54) Ertl, Topographia, 23.

55) Eva Regina Stain, Zu römischen Straßenstationen im Alpenraum, Wien 1982, 156f.

Der römische Reiseverkehr wurde so abgewickelt, dass der Benutzer der Straßen sich von Station zu Station weiterbewegte. Er erhielt an der Abreisestation Pferde oder, wenn es sich um einen Warentransport handelte, die notwendigen Ochsesgespanne und reiste bis zur nächsten Station, wo er rastete und mit frischen Pferden oder Ochsen versorgt wurde.<sup>56)</sup>

Die **Straßen und Stationen im Ostalpenraum** waren schon vor den Römern gut ausgebaut. Diese übernahmen aber das bestehende System und erweiterten es noch.<sup>57)</sup> Solange Mensch oder Tragtier die einzigen Verkehrsmittel darstellten, gestaltete sich der Übergang über hoch gelegene Joch ohne Probleme. Solche Jochwege konnten sogar weniger beschwerlich sein als versumpfte Talwege. Die Jochwege entlang konnten große Wegabkürzungen erzielt werden. Schon vor den Römern entwickelte sich eine inneralpine Jochwegstruktur, die bis ins ausgehende Mittelalter vorherrschend und fallweise noch bis in die Neuzeit feststellbar ist, wie beispielsweise der Weg von Hintertux über das Geiseljoch ins Inntal. Jochwege werden bis heute noch von Einheimischen als Transportwege genutzt. Von den Römern wurden jene Jochwege ausgebaut, die den damaligen transalpinen Hauptzielrichtungen am ehesten entsprachen.<sup>58)</sup>

Unter Septimius Severus und Caracalla wurden Heeresstraßen durch das Etsch- und Pustertal gebaut.<sup>59)</sup> Für die Römer lag der militärische Aspekt der Straßen im Vordergrund, dann kam erst der wirtschaftliche. Es sollte zwischen den Provinzen im Alpenraum und vor allem jenen im nördlichen Alpenvorland eine schnelle Verbindung jederzeit möglich sein, um allenfalls Truppenverstärkungen und Nachschub dorthin bringen zu können.<sup>60)</sup> Jedoch ist nicht anzunehmen, dass diese, wie in der Idealform in Italien vorkommend, gepflastert waren. Dazu hätten in langen Friedensperioden unzählige Legionäre am Straßenbau teilhaben müssen. Durch die wachsende Bedrohung von der Seite der Germanen her galt es jedoch, den Ausbau der Verteidigungszone rasch zu bewerkstelligen. Deshalb wurde das Straßennetz dem militärischen Zweck untergeordnet – es wurde nur das Notwendigste zur Erhaltung der Straßen getan. Mehr als Sandstraßen auf gewöhnlicher Schotterbettung sind daher nicht zu erwarten. Dennoch war dies eine Bauart, die den Anforderungen genügte. Der Straßenbau in der Grenzregion war eine Sache der Legionäre und darauf abgestimmt,

---

56) Stain, Straßenstationen, 160f

57) Ertl, Topographia, 8.

58) Leo Feist, Vom Saumpfad zur Tiroler Autobahn, Innsbruck 1980, 20-23.

59) Mader, Ortsnamen, 66.

60) Feist, Saumpfad, 479.

der Grenznot mit den bescheidensten Mitteln raschestens zu begegnen.<sup>61)</sup> Für *Noricum* lässt sich feststellen, dass die Straßen fast nie gepflastert waren.<sup>62)</sup>

Selbst in Italien waren nicht alle Straßen gepflastert. Die Via Appia wurde erst unter Hadrian vollständig gepflastert. Sowohl Bau als auch Unterhalt und Reparatur solcher Pflasterstraßen waren sehr teuer. Kiesstraßen konnten hingegen schneller gebaut und leichter repariert werden.<sup>63)</sup>

#### 2.2.1.2. Finanzierung

Finanziert wurden die öffentlichen Straßen zum einen aus öffentlichen Geldern („Staatskasse“), zum anderen durch jene Grundbesitzer die an die jeweilige Straße angrenzten. Es ist sogar anzunehmen, dass die angrenzenden Grundbesitzer in den meisten – wenn nicht sogar in allen – Fällen an der Finanzierung Anteil hatten.<sup>64)</sup> Das Futter und vielleicht auch die Lebensmittel wurden vom Staat bezahlt.<sup>65)</sup> Die Grundbesitzer hatten die Stationen mit Tieren, Futter und Lebensmitteln zu versorgen oder Reparaturarbeiten zu leisten beziehungsweise dafür aufzukommen. Diese Leistungen waren für das Volk eine unerträgliche Belastung, vor allem in dünn besiedelten Land- und Gebirgsregionen sowie an stark frequentierten Handels- und Heerstraßen.<sup>66)</sup> In Wahrheit dürfte die Staatskasse sogar nur in Ausnahmefällen für die Finanzierung aufgekommen sein, vor allem dann, wenn die von den Reparaturen betroffenen angrenzenden Grundbesitzer Senatoren waren. Diese veranlassten in solchen Fällen, dass für die Kosten die Staatskasse herangezogen wurde.<sup>67)</sup> Da der Straßenbau und die Erhaltung sehr teuer waren, wurden die Kosten oft auf eine größere Anzahl von Städten verteilt. Nicht nur die angrenzenden Grundbesitzer sondern auch weiter entfernt gelegene Gemeinden beziehungsweise Bewohner mussten für die Kosten aufkommen. Die Verteilung der Lasten erfolgte zum Teil durch den Provinziallandtag. Bei wichtigen Straßen lag die letztliche Fürsorge beim Kaiser, da Straßen nicht nur für die Provinz, sondern für das gesamte Reich wichtig waren. Es kann also angenommen

---

61) Ertl, *Topographia*, 14.

62) Josef Stern, *Wo Römerräder rollten. Überlegungen zum Verlauf römischer Straßen*, Wien 1994, 7.

63) Adam, *Zollwesen*, 74.

64) Pekáry, *Untersuchungen*, 104f.

65) Stain, *Straßenstationen*, 163.

66) Stain, *Straßenstationen*, 33f.

67) Pekáry, *Untersuchungen*, 112.

werden, dass der Kaiser für die Verteilung der Lasten sorgte oder Geld aus der Staatskasse zuschoss.<sup>68)</sup>

In Bezug auf die Finanzierung stellt sich des Weiteren noch die Frage nach den Zöllen. Eva Stain meint, dass der Zoll nichts mit dem *cursus publicus* zu tun hat und geht auch nicht näher darauf ein. Es wird aber festgehalten, dass die Zolleinnahmen einen wesentlichen Faktor im römischen Staatsetat bildeten.<sup>69)</sup> Ob Zolleinnahmen auch direkt zur Erhaltung benutzt wurden, lässt sich daraus also nicht ableiten. Aber nachdem jedoch der Kaiser zumindest bei wichtigen Straßen Geld aus der Staatskasse zuschoss, spielte der Zoll immerhin auf indirektem Wege eine Rolle bei der Finanzierung der Straßen.

Nach einer älteren Definition von Grams aus den 50er-Jahren, war Zoll die Befugnis eines freien Grundeigentümers, auf seinem Grund und Boden, Abgaben von Reisenden oder Handeltreibenden zu erheben. Der Grundbesitz war also die Grundlage des Zollrechts. Zölle waren grundherrliche Leistungen.<sup>70)</sup> Nach dieser Definition betrifft der Zoll nur die Privatstraßen und nicht die öffentlichen Straßen – die Meinung von Stain wird hier soweit bestätigt. Allerdings ist diese Definition für das Mittelalter interessant, bildeten doch im Feudalismus, Grund und Boden die Basis für die Verwaltung.

Grams meint jedoch weiter, dass unter Zoll alle Abgaben, die sich in irgendeiner Weise an den Handel zu Lande oder zu Wasser anschlossen, zu verstehen sind. Dazu zählten Marktzölle, die Erlaubnis Handel treiben zu dürfen überhaupt, die Transitzölle, die Erhaltung von Befestigungen (also städtische Abgaben), aber auch die Gebühren für die Benutzung öffentlicher, dem Verkehr dienender Anlagen wie Wegegelder, Brücken- und Fahrgelder sowie Hafenzölle.<sup>71)</sup> Von dieser Definition wäre also ebenso der *cursus publicus* betroffen gewesen. Dadurch wären Gelder für die Erhaltung der Straßen zur Verfügung gestanden. Aber wie vorhin schon erwähnt, wurde nur in wenigen Fällen Geld zugeschossen, die meisten Belastungen wurden auf die Grundbesitzer abgewälzt, wenn sie nicht gerade Senatoren waren.

---

68) Pekáry, Untersuchungen, 121-124.

69) Stain, Straßenstationen, 108f.

70) Werner Erich Grams, Der deutsche Zoll von der germanisch-römischen Begegnung bis zur Gegenwart, Karlsruhe 1954, 9.

71) Grams, Zoll, 9.

Kaiser Hadrian ließ in seiner Regierungszeit einen sechzehn Meilen langen Abschnitt der Via Appia reparieren. Dazu kamen 1.470.000 Sesterzen vom Kaiser, 569.000 Sesterzen wurden von den Anwohnern bezahlt.<sup>72)</sup> Augustus hatte einmal den Entschluss gefasst, die Straßen Italiens renovieren zu lassen. Er selbst übernahm die Kosten für die Via Flaminia, die restlichen Straßen sollten durch die Senatoren betreut werden. Die Senatoren jedoch, waren über die Kosten nicht erfreut und ließen die Straßenbauten durch die Staatskasse finanzieren.<sup>73)</sup>

### 2.2.1.3. Funktionen und Benutzung

Die Benutzung der Straßen stand nicht jedermann zu. Im Grunde beschränkte sich das Recht, die öffentlichen Straßen zu benutzen, auf den offiziellen Dienstreiseverkehr und auf militärische Bewegungen. Frau Stain betont sogar den sehr unsozialen Charakter des allgemein hochgelobten Straßennetzes. Die Straßen standen nur ausgewählten Personen mit einem *diploma* (in der Spätantike *evectio*)<sup>74)</sup> – einer Art Passierschein zur Verfügung.<sup>74)</sup> Diese waren der Kaiser, Stadthalter, hohe Beamte mit Gefolge, Heeresangehörige und Verwandte, die in speziellen Fällen nachreisen durften, ausländische Gesandtschaften auf dem Weg nach oder von Rom und in der Spätantike die Bischöfe. Dazu zählten noch die Boten und Nachrichtenüberbringer sowie die Meldereiter und Spitzel der Prätorianergarde bzw. des Militärs im Allgemeinen. Des Weiteren durften Händler, wenn sie im Staatsauftrag unterwegs waren, die Straßen benutzen, sonst waren sie auf sich allein gestellt.<sup>75)</sup> Das Straßennetz bildete ein System, welches den Reiseverkehr und die Nachrichtenübermittlung ermöglichte. Dieses System wird als *cursus publicus* bezeichnet.<sup>76)</sup> Es kann gesagt werden, dass dieser ein staatliches Kurier- und Transportsystem darstellte.<sup>77)</sup>

Octavian unterwarf das Römische Reich einer Neuordnung. Ziel war es, für Stabilität und dauerhafte Ordnung zu sorgen. Im Heer und in der Zivilbevölkerung mussten Ruhe und Ordnung herrschen. Es war nötig, staatsfeindliche Bewegungen im Keim zu ersticken. Das Straßennetz hatte die Funktion, dass Informationen über Missstände oder Auflehnungen zuverlässig übermittelt werden konnten. Des weiteren mussten Befehle und Verordnungen des Kaisers weitergeleitet werden. Die

---

72) Pekáry, Untersuchungen, 93.

73) Pekáry, Untersuchungen, 111f.

74) Stain, Straßenstationen, 34.

75) Stain, Straßenstationen, 116f.

76) Stain, Straßenstationen, 1.

77) Bender, Transportwesen, 108-154, 126.

Straßen dienten dazu, ein engmaschiges Kontroll- und Informationsnetz zu schaffen. Das Informationswesen und die Übermittlung von Befehlen hatten Vorrang, vor dem „Postwesen“ – vor der Überbringung von privaten Nachrichten.<sup>78)</sup>

Es sollte erreicht werden, dass der Herrscher so schnell wie möglich unterrichtet werden konnte, was in seinem Reich geschah. Laut Bender wurden die Straßen gerühmt, dass es durch sie möglich ist, das Reich mittels Briefen zu regieren, da Nachrichten und Befehle auf schnellstem Weg ihr Ziel erreichten.<sup>79)</sup> Dem Botendienst muss deshalb besonderes Augenmerk gewidmet werden. Auch in Hinblick auf die Funktion der Straßen und die Verwaltung im Mittelalter ist die Überbringung von Nachrichten beziehungsweise die Organisation dieser von Bedeutung – Straßen und Boten waren im Mittelalter die einzige Möglichkeit, Befehle und Anordnungen des Landesherren zu übermitteln und so das Land zu verwalten.

Für den **Botendienst** waren ursprünglich junge Männer als Boten eingesetzt. Sie ritten von einer Straßenstation bis zur nächsten und übergaben dort die Nachricht an den nächsten Boten. Die Nachrichten wurden im „Staffettenlauf“ überreicht. Im Verlauf der Augustäischen Reform wurden dann die reitenden Boten durch Wagengespanne ersetzt. Ein einziger Bote brachte die Nachricht vom Absender bis zum Empfänger. An den Straßen befanden sich in einem gewissen Abstand Straßenstationen, an denen Kutscher und Gespann gewechselt wurden (aber nicht die Boten!). Die Briefschaften waren gesiegelt und die Kuriere sowie Beamte auf Reisen führten die *diplomata*, Erlaubnisscheine zur Benutzung der Straßen, mit sich.<sup>80)</sup>

Unter Septimius Severus (193-211 n. Chr.) wurde der *cursus publicus* in den *cursus velox* und *cursus clavularis* geteilt.<sup>81)</sup> Beide dienten dem Güter- und Nachschubtransport sowie den Angehörigen von Soldaten und den Beamten als Reiseweg. Die Wagen des *cursus clavularis* waren, im Gegensatz zum *cursus publicus*, mit Ochsen bespannt.<sup>82)</sup>

Die große Masse der Benutzer des *cursus publicus* bildeten die Boten. Die Organisation des Botendienstes und die Rekrutierung von Boten änderte sich immer wieder im Verlauf der Zeit.

---

78) Stain, Straßenstationen, 28f.

79) Bender, Transportwesen, 108-154, 108.

80) Stain, Straßenstationen, 29-.

81) Bender, Transportwesen, 108-154, 127.

82) Stain, Straßenstationen, 35f.

Grundsätzlich aber gab es Militärkuriere und Boten der Zivilverwaltung. Die letzteren rekrutierten sich aus Sklaven oder Freigelassenen.<sup>83)</sup>

Auf militärischer Seite wurde das Nachrichten-, Kontroll- und Spitzelwesen betrieben. Hier übten die *speculatores* und die *frumentarii* ihre Funktion aus. Die *speculatores* gehen noch auf die republikanische Zeit zurück und wurden als Späher und Aufklärer eingesetzt. Die *speculatores* hatten ständig Kontakt mit den Heerführern und entwickelten sich deshalb zur Leibgarde der Feldherrn weiter. Diese Aufgabe übten sie noch in der Kaiserzeit aus. *Speculatores* gab es sowohl bei den Prätorianern als auch in den regulären Legionen. Des öfteren versahen sie ihren Dienst ebenso im Gerichtswesen und vollstreckten die gefällten Todesurteile. Auf einen Sonderbefehl hin, konnten sie als Meldereiter eingesetzt werden. Die Hauptaufgabe der *frumentarii* hingegen war die Getreidebeschaffung neben dieser sie noch den Spitzeldienst versahen. Spätestens seit der trajanischen Zeit waren sie fast ausschließlich im Spionage- und Kontrollwesen tätig. Durch die diokletianische Reform (ab 290 n. Chr.) wurden die *frumentarii* aufgelöst beziehungsweise neuorganisiert. An ihre Stelle traten die *agentes in rebus* die als paramilitärische Truppe bis zum Ende der Römerzeit bestanden.<sup>84)</sup> Daneben bestanden noch Soldaten, die polizeiliche Aufgaben übernahmen, hauptsächlich die *beneficarii*, sie hatten für Ruhe und Ordnung auf den Straßen zu sorgen und waren in Stationen untergebracht. Diese Stationen befanden sich an wichtigen Punkten wie Passstrassen oder Straßenkreuzungen.<sup>85)</sup>

Allen Benutzern war es verboten, den *cursus publicus* für außerdienstliche Reisen in Anspruch zu nehmen. Eine Ausnahme bestand nur für den *praefectus praetorio*. Jeder Reisende hatte einen Passierschein mit sich zu führen, der ihn dazu berechtigte, den *cursus publicus* zu benutzen. In den Passierscheinen war vermerkt wie lange man sich in den Stationen aufhalten durfte. Soldaten bekamen, wenn sie nicht im Dienst waren, ein kaiserliches Schreiben ausgestellt, welches sie berechtigte, in den staatlichen Herbergen zu übernachten. Sie waren damit in der Lage überall einzukehren. Wenn sich die Truppe in den staatlichen Stationen aufhielt, dann durften sich die Soldaten nicht in der Umgebung herumtreiben, sondern mussten im Quartier bleiben. Diese Verordnung sollte die Zivilbevölkerung vor Übergriffen der Soldaten schützen. Befehlshabern war es nicht erlaubt, sich von der Truppe zu entfernen, wenn sie einmal ihre Provinz erreicht hatten; sie mussten mit der Truppe reisen.<sup>86)</sup>

---

83) Stain, Straßenstationen, 96.

84) Stain, Straßenstationen, 97-104.

85) Stain, Straßenstationen, 105f.

86) Stain, Straßenstationen, 161f.

### 2.2.1.4. Straßenstationen

An den Straßen waren im Abstand von acht bis fünfzehn Meilen Straßenstationen eingerichtet. Hier wurden die Nachrichten von einem Boten zum nächsten übergeben<sup>87)</sup> oder nach der Augustäischen Reform die Wagengespanne und die Kutscher ausgetauscht.<sup>88)</sup> Dies gilt aber vor allem für die Wechselstationen. Die Römer kannten eine Vielzahl von Stationsarten. Es gab sowohl militärische als auch zivile, diese Unterscheidung verschwimmt in der Spätantike immer mehr, da zivile Einrichtungen ab dem dritten Jhdt. n. Chr. zunehmend militarisiert wurden. Grundsätzlich sind für die Straßen und das Botenwesen aber die Wechselstationen und Raststationen wichtig. Die Wechselstationen dienten im Prinzip rein dem Wechseln von Tier und Wagen, die Raststationen boten darüber hinaus auch die Möglichkeit der Unterkunft und Verpflegung.<sup>89)</sup>

Die oben genannte Distanz bezieht sich auf den Abstand zwischen einer Wechselstation und einer anderen Station. Zwischen zwei Raststationen betrug die Entfernung zwischen zwanzig und dreißig Meilen.<sup>90)</sup> Mit der festen Truppenstationierung im Ostalpenraum ab dem 4. Jhdt. n. Chr. wurden zunehmend militärische Stationen gebaut. Für diese wurden die notwendigen Versorgungsstrukturen geschaffen. Dazu gehörte ein Umland mit Wiesen und Weideflächen. Die Truppen wurden Grundsätzlich durch Abgaben aus der Bevölkerung versorgt. Heitmeier vermutet, es sei nicht auszuschließen, dass das Militär selbst über eigene Ackerbauflächen verfügte.<sup>91)</sup>

Eine Station bestand aus der Herberge für die Reisenden, den Wohnräumen für die Stationsbediensteten, dem Amtsraum des Verwalters, Ställen und Wagenschuppen, einer Werkstätte und einer Schmiede (die letzten beiden mussten nicht in einem eigenen Gebäude untergebracht sein, sie konnten auch im Wagenschuppen inkludiert sein). Größere Stationen besaßen zusätzlich ein Bad. An den Straßenstationen wurden häufig die Tribute, welche die Provinzialen zu leisten hatten, abgegeben. In wenig besiedelten Gebieten, wie dem Alpenraum, konnte eine Straßenstation eine Ortschaft als Warenumsschlagplatz oder Handelsplatz ersetzen. Wenn nötig, konnte in einem solchen Gebiet die Station noch Speichergebäude besitzen, um Lebensmittel und Futter für die Tiere zur Verfügung zu haben. Ab dem 3. Jhdt. n. Chr. wurden Stationen häufig Nachschubbasen

---

87) Stain, Straßenstationen, 32.

88) Stain, Straßenstationen, 34.

89) Stain, Straßenstationen, 118; 129; 132.

90) Ertl, Topographia, 23.

91) Heitmeier, Inntal, 94.

für das Militär, auch in diesem Fall waren Speichergebäude zu Nachschubzwecken vorhanden. War eine Station von besonderer Bedeutung für das Militär, wurde sie für militärische Zwecke befestigt und mit Wachtposten zur Sicherung der Anlage versehen.<sup>92)</sup> Militärstationen verfügten darüber hinaus noch über Werkstätten für die Waffen und die Ausrüstung. Lodenwalkereien konnten ebenso Bestandteil einer Station sein, um Militärmäntel herstellen zu können. Gleichfalls schreibt Heitmeier, dass die Speicher einer Station Nachschubzwecken dienten, aber ebenso als Sammelstelle für lokale Produkte genutzt wurden. Dies konnten durchaus Naturalabgaben der Bevölkerung sein.<sup>93)</sup>

Die Erbauung, Wartung und Instandhaltung der Straßenstationen erfolgte auf Kosten der Provinzialen. Waren die Stationen verfallen, so mussten sie unter der Aufsicht des Statthalters repariert werden.<sup>94)</sup> Für den reibungslosen Ablauf des Verkehrs im Alpenraum, war die Infrastruktur unabdingbar. Die Erhaltung lag hier in der Verantwortung der Bevölkerung in den Tälern. Wenn die kaiserliche Kasse Geld zuschoss, konnte die Bevölkerung an den Reperaturarbeiten dazuverdienen.<sup>95)</sup>

In den Stationen waren mehrere Personen beschäftigt. Die wichtigste war der Stationsvorsteher, dem die Verantwortung für das reibungslose Ablaufen des Reise- und Postverkehrs in seinem Kompetenzbereich oblag und der auch die Aufsicht über die Stationsbediensteten inne hatte. Er kontrollierte die Erlaubnisscheine und sorgte für das Wohl der Reisenden. Die Bediensteten hatten den Status von Staatssklaven. Zu ihnen gehörten die verschiedenen Knechte, wie der Maultierknecht oder der Pferdeknecht. Dann gab es noch den Tierarzt und den Wagner. Neben diesen müssen die Raststationen noch über Haus- und Küchenpersonal verfügt haben.<sup>96)</sup> Die Knechte hatten die Tiere zu betreuen, entlaufene Tiere allenfalls wieder einzufangen und die Reisenden bis zur nächsten Wechselstation zu begleiten, umzukehren und Wagen und Tiere zu ihrem Standplatz zurückzubringen. Letzteres gilt allerdings nur für den Warentransport.<sup>97)</sup> Stain gibt zusätzlich zu bedenken, dass die Wagen, wenn sie schwer beladen waren, eher nicht gewechselt wurden, da dies Verzögerungen beim Umladen mit sich gebracht hätte. Es bleibt also dahingestellt, ob die Knechte

---

92) Stain, Straßenstationen, 150f.

93) Heitmeier, Innta, 94f.

94) Stain, Straßenstationen, 158.

95) Bender, Straßen, 71-82, 77.

96) Stain, Straßenstationen, 152-154.

97) Stain, Straßenstationen, 160f.

mit dem selben Wagen umkehrten oder einen anderen Wagen als Ersatz wieder mit sich führten. Ursprünglich wurden für den Stationsdienst die Gemeindeangehörigen im Wechseldienst herangezogen oder dieser wurde Unternehmern überlassen. Erst in der Spätantike wurde dieser zu einem staatlich reglementierten Dienst.<sup>98)</sup>

Die Straßenstationen wurden entweder am Rand bereits bestehender Siedlungen angelegt oder, was häufig vorkam, es bildeten sich Siedlungen rund um eine erbaute Station. Die Stationen waren ja vor allem im dünn besiedelten Gebiet Sammelstelle für Tributabgaben sowie bedarfsweise Handelsplatz und gesellschaftlicher Treffpunkt. So kam es durchaus vor, dass sich kleinere Gewerbetreibende in unmittelbarer Nähe von Rasthäusern niederließen mit der Spekulation auf gute Geschäfte.<sup>99)</sup> Um beispielsweise die Truppen in Viltan an der Brennerlinie zu versorgen, wurden Weiden bewirtschaftet und Handwerker benötigt. Diese Aufgaben wurden der anliegenden Bevölkerung auferlegt. Mit der Zeit entstanden um die Station Domänen und verschiedene Handwerksbetriebe wurden erbaut.<sup>100)</sup> So konnten durchwegs ganze Siedlungen entstehen. Vor allem im spätantiken Reich gab es eine große Anzahl von Dörfern und Städten entlang der Straßen.<sup>101)</sup> Am Sonnenburger Hügel im Inntal erbauten die Römer ein Kastell, um die Straße überwachen zu können. Die nähere Umgebung des Kastells wurde laut Heitmeier alsbald besiedelt.<sup>102)</sup>

Wie oben erwähnt, waren Flussüberquerungen ein schwieriges Unterfangen. Günstige Übergänge waren selten. Darum liefen an solchen Stellen die Wege strahlenförmig zusammen sodass sich der Verkehr an derartigen Knotenpunkten entsprechend verdichtete. Es konnte an diesen Knotenpunkten durchaus schon der Warenaustausch von Mann zu Mann erfolgen und somit entwickelten sich an diesen Plätzen häufig neben den Raststationen schon die ersten Gewerbebetriebe im Anschluss an die Handelsniederlassungen.<sup>103)</sup>

Vor allem in den **Alpen- und Voralpenländern** mussten die Stationen den besonderen Umständen im Gebirge (z.B. karge Landschaft, der Witterung ausgesetztes Gelände) gerecht wer-

---

98) Heitmeier, Inntal, 124.

99) Stain, Straßenstationen, 402.

100) Heitmeier, Inntal, 93f.

101) Doehaerd, Middle Ages, 24f.

102) Heitmeier, Inntal, 219.

103) Ertl, Topographia, 8.

### 2.2.2. Straßen im Mittelalter

---

den. Sie mussten eine ausreichend große Anzahl von Tieren und von Bediensteten bereithalten, damit das reibungslose Ablaufen des Reise- und Nachrichtenverkehrs gegeben war. Ebenso wichtig waren eine Schmiede und eine Reparaturwerkstätte für Wagen. Die Qualität und die Größe der Herberge hing von der verkehrsgeografischen Lage und den Vermögensverhältnissen der Bewohner der Orte ab. Diese hatten ja den Bau und die Erhaltung der Straßenstationen zu finanzieren.<sup>104)</sup> Größe und Anzahl der Gebäude einer Straßenstation waren keiner Norm unterworfen, vielmehr passte man sich der Lage und dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen an. Häufig befanden sich in der Umgebung oder direkt in der Station ein Tempel oder Heiligtum wie etwa in Moosham-Immurium. Neben den Straßenstationen und den Stationen der *beneficarii* gab es in der Spätantike noch militärische Nachschubstationen, die gleichermaßen als Fliehburg genutzt wurden. Sie besaßen eine kleine Saalkirche, so etwa bei der Station auf dem Lorenzberg bei Epfach.<sup>105)</sup>

Bei der Unterwerfung Noricums, hatten die Römer eine Vielzahl von Straßenstationen entlang den Wegen gebaut, die zum Brenner und Reschen führten (dazu gehörten im Pustertal Littamum und Sebatum).<sup>106)</sup> Oft, wurden an Flussmündungen und Wegkreuzungen Kastelle errichtet, so beispielsweise das Festungswerk Boiodurum (Passau). Im Mittelalter wurden an solchen Stellen dann Burgen erbaut oder Kastelle weiterbenutzt.<sup>107)</sup>

### 2.2.2. Straßen im Mittelalter

Die römischen Traditionen vermischten sich seit der Völkerwanderung zunehmend mit germanischen Elementen, was besonders in der Praxis der Fortbewegung allmählich neue und entscheidende Entwicklungen mit sich brachte. Eine wichtige Neuerung war das Nackenjoch. Es ermöglichte größere Wagen zu benutzen, sodass auch schwere Güter auf Rädern zu Lande transportiert werden konnten.<sup>108)</sup> War ein Transport von schweren Gütern auf dem Landweg in der Antike noch nicht möglich, so änderte sich dies mit dem Nackenjoch.<sup>109)</sup>

---

104) Stain, Straßenstationen, 404f.

105) Stain, Straßenstationen, 407-409

106) Hye, Verhältnis, 198f.

107) Stern, Römerräder, 123.

108) Adam, Zollwesen, 70.

109) Adam, Zollwesen, 89.

### 2.2.2.1. Straßenbau, Verwaltung und Organisation

Wo auf die Dauer keine feste politische Macht führend vorhanden ist, dort verkümmert auch das Verkehrswesen.<sup>110)</sup> So verschlechterte sich der Zustand der Straßen seit der Spätantike zusehends. Mit dem Niedergang des römischen Reiches und den Wirren der germanischen Völkerwanderung, verfielen diese Straßen immer mehr. Für die Zeit der sich neu bildenden Reiche fehlen jedoch schriftliche Zeugnisse, die über den Straßenzustand oder generell über die Verkehrssituation berichten. Es ist anzunehmen, dass die in der Spätantike gültigen Strukturen übernommen wurden, wobei die praktische Durchführung wohl eher nachlässig gehandhabt wurde.<sup>111)</sup> Es bestand zunächst keine Veranlassung, neue Straßen zu bauen oder alte besonders instand zu halten. Nach dem Zusammenbruch des Römischen Reiches waren die Straßen ihrer Funktion beraubt, den politischen und wirtschaftlichen Zusammenhalt eines großen Reiches zu sichern und den gesteigerten Ansprüchen seiner Bewohner zu dienen. Da es an einer zentralen Straßenverwaltung fehlte, hat sich zunächst niemand für die Instandhaltung verantwortlich gefühlt. Erst im Frankenreich wurde der Bedarf an einem funktionierenden, gut ausgebauten Straßensystem wieder geweckt. Durch die Notwendigkeit staatlicher Organisation und dem Wiederaufleben von Handel, Handwerk und Kultur, gewann das Straßensystem wieder an Bedeutung.<sup>112)</sup> Jedoch ist im Ostgotenreich die römische Staatsverwaltung bestehen geblieben. Es gab einen (römischen) Beamtenkörper, der in jeder Provinz, unter der Aufsicht eines ostgotischen Grafen stand. Auch der Bau von Wasserleitungen, Bädern, Befestigungen oder Prunkbauten ist nachzuweisen.<sup>113)</sup> Waren diese Bautätigkeiten möglich, so ist zu überlegen, ob nicht auch Straßenbauten weiterhin statt gefunden haben. Die Voraussetzungen dafür bestanden jedenfalls im Ostgotenreich – denn wenn es möglich war Wasserleitungen und Befestigungen zu bauen, so musste es im Ostgotenreich ebenfalls bau- und verwaltungstechnisch möglich sein, Straßen zu bauen. Die nötigen Strukturen um Bauarbeiten durchführen zu können, scheinen vorhanden gewesen zu sein.

Die fränkischen Herrscher bemühten sich um die Erhaltung und Wiederherstellung des römischen Straßensystems. Dazu wurden die Großen des Reiches angehalten, im Besonderen, die rö-

---

110) vgl. Feist, Saumpfad, 492.

111) Adam, Zollwesen, 74f.

112) Hans Hitzer, Die Straße. Vom Trampelpfad zur Autobahn, Lebensadern von der Urzeit bis heute, München 1971, 109.

113) Michael Seidlmayer, Geschichte Italiens. Vom Zusammenbruch des Römischen Reiches bis zum ersten Weltkrieg, Stuttgart <sup>2</sup>1989, 35-41.

mischen Fernstraßen zu unterhalten, wobei sie selbst die notwendigen Gelder aus den zahlreichen Warensteuern zur Verfügung stellten. Besonders wird hier auf den Brückenbau hingewiesen.<sup>114)</sup> „*Nemo ex his qui pontes faciunt, aut de immunitatibus aut de fiscis aut de liberis hominibus, cogantur pontaticum de eodem quem fecerunt ponte persolvere.*“<sup>115)</sup> Für den bayerischen Herrschaftsbereich, sind laut Störmer, sogar *Sintmanni* – Fernstraßenfachleute – belegt, die für das Verbindungsnetz zuständig waren. Sie lebten in den Siedlungen an den Straßen, wie die Handwerker und waren offensichtlich „Verkehrsfachleute“.<sup>116)</sup>

Der König hatte die alleinige Verfügungsgewalt über Grund und Boden – einschließlich der Wasserläufe – und somit über sämtliche Zölle, die hier erhoben wurden. In dieser Funktion oblag ihm aber auch die Sorge um Bau und Instandhaltung von Straßen, Furten und Brücken. Die Zölle und die damit verbundenen Pflichten gab er häufig an seine Vasallen ab.<sup>117)</sup>

Leo Feist meint, dass schon die, den Römern nachfolgenden, Herrscher die römischen Zölle übernommen hatten und als Hoheitsrechte der Könige erklärten. Die Verpflichtung der Gemeinden, die Wege und Brücken in ihren Gebieten zu erhalten, so wie dies im römischen Reich der Fall war, wurde ebenso weitergeführt. Die Gemeinden konnten die Erlaubnis bekommen, Zölle einzuhoben. Zur Überwachung der Verpflichtungen wurden von Karl dem Großen Grafen eingesetzt.<sup>118)</sup> Daraus ist ersichtlich, dass nicht unbedingt die Großen selbst immer, wie Hildegard Adam meint, mit ihrem Vermögen für die Erhaltung sorgten, sondern ebenso wie der König, Rechte und Pflichten weitergeben konnten.

Der mittelalterliche Straßenbau war technisch nicht besonders ausgefeilt. Im Allgemeinen gab man sich mit Erdwegen zufrieden, welche meist nur ungenügend durch Kiesaufschüttungen befestigt wurden. In Regenzeiten und nach schweren Gewittern verwandelten sich diese Straßen zu Schlammächen und Moraststrecken. Zur Ausbesserung wurden Reisigbündel und hölzerne Stöcke beziehungsweise Äste in die schlimmsten Löcher geworfen.<sup>119)</sup> Im fortgeschrittenen Stadium

---

114) Adam, Zollwesen, 74f, 148.

115) *Capitula de functionibus publicis. 820 vel paullo post*, MGH *Capitularia regum francorum* 1, Alfred Boretius-Victor Krause (Ed.), Hannover 1897, 143, 294f, c. 3, 294.

116) Wilhelm Störmer, *Die Baiuwaren. Von der Völkerwanderung bis Tassilo III.*, München 2002, 115.

117) Adam, Zollwesen, 148.

118) Feist, Saumpfad, 422.

119) Hitzer, Straße, 144.

kam höchstens noch ein hölzerner Gehsteig hinzu, das trifft meistens auf die Städte zu. Die erste urkundlich belegte Pflasterung ließ Philipp II. 1184 vor seinem Schloß in Paris anlegen.<sup>120)</sup> Die Straßen waren im Allgemeinen in einem schlechten Zustand. Als Verkehrsmittel dienten Karren oder Saumtiere.<sup>121)</sup> Im Frühmittelalter kann also davon ausgegangen werden, dass die Straßen besseren Feldwegen glichen.

Brücken, Straßen, Wege und Furten mussten von den königlichen Lehensleuten errichtet werden.<sup>122)</sup> Jedoch aufgrund der politischen Verhältnisse und des fehlenden zentralstaatlich durchgeführten systematischen Straßenbaus (der im römischen Reich ja existierte), kam es nie zu einem einheitlichen Straßensystem, es fehlte die zentrale Organisation.<sup>123)</sup> Die Straßen wurden nicht nach einem System organisiert sondern je nach Notwendigkeit gebaut und repariert. Wanderer oder Fuhrleute suchten auf ihrer Reise immer den nächstgelegenen Weg, um von Ort zu Ort zu kommen. Oft wurden Straßen auf Anhöhen oder Bergrücken angelegt, da die Täler im Regen unpassierbar waren.<sup>124)</sup> Betrachtet man die Gesamtsituation, so kann gesagt werden, dass die Straßen je nach Zweckmäßigkeit und Notwendigkeit gebaut und ausgebessert wurden. Ein Herzog oder Graf war nur an den Straßen seines Herrschaftsbereiches interessiert und auch hier wurde nur das Nötigste getan, um diese instand zu halten. Einzig und allein der König war an einem Straßennetz interessiert, welches das ganze Königreich umspannte, jedoch fehlte den Meisten die Macht, Anordnungen durchzusetzen geschweige denn ein Straßensystem aufzubauen oder zentral zu organisieren.<sup>125)</sup>

So war auch die Breite nicht wie zu Zeiten Roms gesetzlich vorgeschrieben. Die durchschnittliche Breite lag bei 4,50-4,90 m. Die befahrbaren Gebirgsstraßen wiesen meist eine Breite von 2,70 m auf, die Saumwege nur 1,50 m. Im Sachsen- und Schwabenspiegel werden keine Maße angegeben, sondern Bedingungen an die Straßenbreite gestellt. So sollten zwei entgegenkommende Wagen einander ausweichen können. Der unbeladene sollte dem beladenen ausweichen, der Reiter dem Wagen, der Fußgänger dem Reiter. Bei Brücken sollte jener Fahrende als erster queren, der zuerst auf der Brücke war. Diesen Anforderungen trugen die genannten rund viereinhalb Meter

---

120) Hitzer, Straße, 188.

121) Grams, Zoll, 31.

122) Adam, Zollwesen, 147.

123) Hitzer, Straße, 105.

124) Georg Landau, Beiträge zur Geschichte der alten Heer- und Handelsstraßen in Deutschland, Kassel 1958, 14.

125) vgl. Hitzer, Straße, 105f.

Rechnung.<sup>126)</sup> Die meisten Brücken waren nach der Römerzeit zerstört, Flüsse wurden meist an Furten überquert. Erst mit der Festigung des Karolingerreiches setzte wieder ein vermehrter Brückenbau ein. Sie boten die Möglichkeit, rasch und sicher über einen Fluss zu gelangen. Die Brücken bestanden meist aus Holz, erst mit dem 12. Jhdt. setzte ein reger Steinbrückenbau ein.<sup>127)</sup> Die Bau- und Zimmermeister jener Zeit besaßen ein ausgesprochen gutes Gefühl für die Größe und Wirkungsweise der auf die Brücken einwirkenden Kräfte. Berechnungen für die Belastbarkeit von Brücken gab es damals noch nicht.<sup>128)</sup>

Reparaturarbeiten und Bauvorhaben wurden immer nach einem ähnlichen Prinzip geplant, egal ob es sich um Brücken, Kirchen oder Dämme handelte. Die Aufforderung, an diesen Baumaßnahmen teilzunehmen, ließ der Herrscher über seine *missi* ergehen. Je nach Umfang und Größe der jeweiligen Vorhaben, wurden diese nur an die jeweilige regionale Gewalt, also an den Grafen und den Bischof, oder zusätzlich an die großen Grundherrschaftseigner vergeben. Danach wurden Unterbeamte ausgesucht, die für das Bauprojekt zuständig waren. Danach wurde für das zu reparierende oder neu zu errichtende Bauwerk ein Arbeitsplan erstellt. Hierzu teilten Graf, Bischof und die Unterbeamten das Bauprojekt in Arbeitsschritte ein und wiesen dem jeweiligen Abschnitt einzelne Personen oder Personenkreise als Arbeitskräfte zu. Ebenso konnte beim Bau von Straßen vorgegangen werden. Brückenbau, das Aufschütten von Furten oder das Anlegen von Wegen konnte der König von seinen Vasallen fordern. Diese Dienste konnten als Ersatz für die Heeresfolge geleistet werden. Die Wurzeln dieser Verpflichtung, lassen sich bis in die Spätantike zurückverfolgen.<sup>129)</sup>

Zu Ausbesserungsarbeiten an den Stadteinfahrten wurden häufig die umliegenden Landgemeinden herangezogen, die dieser Aufgabe natürlich nur widerwillig nachkamen. Oft wurden diese erpresst, um sie zu diesen Arbeiten zu zwingen, es wurde ihnen angedroht, dass ihnen das Marktrecht entzogen werde. In den ländlichen Siedlungen waren zur Instandhaltung der Brücken und Furten häufig die Müller verpflichtet, da diese zu den Hauptbenutzern der Straßen gehörten, waren sie doch durch das Monopol des Mahlrechts gezwungen, das Korn bis zu einer gewissen Entfernung abzuholen und das Mahlgut zurückzuliefern. Gelegentlich haben auch

---

126) Hitzer, Straße, 145f.

127) Hitzer, Straße, 147-150.

128) Feist, Saumpfad, 354.

129) Adam, Zollwesen, 150-153.

Heerzüge zu Ausbesserungsarbeiten beigetragen, allerdings nur dann, wenn ein Fürst auf Kriegszug war und die Straße zum Zwecke der Fortbewegung des Heeres ausgebessert werden musste.<sup>130)</sup>

Häufig erwähnen die karolingischen Annalen Flussüberquerungen der Herrscher mitsamt ihren Heeren. Natürlich nutzten sie dazu bevorzugt vorhandene Brücken. Selbst mit Schiffen war der Übergang noch relativ leicht zu bewerkstelligen. Auf Feldzügen setzte man sogar transportierbare Schiffsbrücken ein. So ließ Ludwig der Fromme auf seinem Spanienfeldzug, die zum Übersetzen nötigen Schiffe in jeweils vier Teile zerlegen, sodass jeder Teil durch zwei Pferde gezogen werden konnte. Die Teile wurden nachher mit Klammern und Nägel wieder zusammengefügt und die Fugen wurden mit Pech und Wachs verschlossen. „*scilicet ut naves transvectorias fabricantes, uamquamque earum in quarternas partirentur partes, quatinus pars quarterna cuiusque duobus equis vel mulis vehi posset [...] pice vero et cera ac stuppa praeparatis [...] possent*“.<sup>131)</sup> In Regensburg konstruierte man eine Donaubrücke, die zerlegbar war. Sie wurde auf Flussschiffen errichtet, die mit Ankern und Seilen so verbunden waren, dass sie je nach Bedarf auseinandergenommen und wieder zusammengesetzt werden konnten. „*Pons super navigia flumina transeuntia factus est, anchoris et funibus ita coherens, ut iungi et dissolvi possit*“.<sup>132)</sup> Neben den Brücken wurden aber auch immer wieder Fährdienste in Anspruch genommen.<sup>133)</sup>

Reisen und Warentransporte über weite Strecken setzen das Bestehen von Einrichtungen voraus. Diese umfassen Pferdewechselstationen, Übernachtungs- und Verpflegungsmöglichkeiten, Heuspeicher, Reparaturwerkstätten für beschädigte Wagenteile und andere ähnliche Einrichtungen. Verschiedene Dienstleistungen waren ebenso vonnöten, damit es möglich war weitere Strecken zurückzulegen. So etwa Treideldienste an Flussläufen oder das Hochziehen beweglicher Brücken.<sup>134)</sup>

---

130) Hitzer, Straße, 144f.

131) *Scriptores rerum Sangallensium. Annales, chronica et historiae aevi Carolini. Vita Hludowici Imperatoris*, MGH Scriptores, Georg Heinrich Pertz (Ed.), Hannover 1829, 604-648, c. 15, 614.

132) *Annales regni francorum 792*, MGH *Scriptores rerum germanicarum in usum scholarum*, Friedrich Kurze (Ed.), Hannover 1895, 178, 90-92, 92.

133) Adam, Zollwesen, 79f.

134) Adam, Zollwesen, 82f.

Gegen Gebühr konnten die Reisenden die Straßen benutzen. Die Durchgangszölle gewährten das Recht auf Benützung der Straßen, andere Zölle erlaubten zusätzliche Rechte wie etwas das Recht, einen Baum zu fällen, um in der Nacht ein Feuer machen zu können, oder die Zugtiere eine Wiese als Weide nutzen zu lassen.<sup>135)</sup> Das Zollgebiet, in dem die Zölle galten, entsprach im Prinzip der jeweiligen Grafschaft. Durchgangszölle wurden an der Grafschaftsgrenze erhoben. Andere Zölle wie Brückenzölle wurden an der Brücke und der dort gebauten Zollstelle eingehoben, Marktzölle wurden am jeweiligen Markt kassiert.<sup>136)</sup>

Eine weitere „Dienstleistung“ die man gegen Entgelt erhalten konnte, war der Geleitschutz. Mit der Belehnung einer Straße übernahm der Lehnsherr gleichzeitig die Verantwortung für die Sicherheit auf dieser. Er hatte die Geleitpflicht, das heißt, er musste den Reisenden vor Schaden an Leib und Eigentum schützen, wenn dieser sein Geleit angenommen und sich ihm anvertraut hatte. Der Geleitherr war dann schadenersatzpflichtig. Jedoch war niemand dazu gezwungen ein Geleit zu nehmen. Wer einen Reisenden überfiel, geriet in die Acht, denn er hatte auf der dem Herrscher gehörenden Straße den Landfrieden gebrochen. Schon unter den Merowingern hatte sich das Geleitwesen herausgebildet.<sup>137)</sup>

Im Lexikon des Mittelalters heißt es zum Geleit, dass es weniger als eine „Begleitung“ denn als ein Rechtsfriede anzusehen ist. Das Geleit war ein königliches Regal, welches an einen Fürsten abgetreten werden konnte. Unter Geleit sind mehrere unterschiedliche Funktionen zu verstehen. Unter anderem wurden fremde Truppenkörper, die sich durch ein Territorium bewegten, von einem heimischen Trupp begleitet, um die Durchreise zu gewährleisten und um Plünderungen durch die fremden Streitkräfte vorzubeugen – der Geleitschutz hatte eine Überwachungsfunktion. Zeugen, die zu Gericht reisten, wurden begleitet und bewacht. Straftäter wurden ebenfalls bewacht und zu Gericht oder zur Richtstätte gebracht. Besondere Erwähnung findet aber das Kaufmannsgeleit. Kaufleute und ihre Waren wurden auf der Durchreise begleitet und zu den Zollstationen gebracht. Das Geleit erfolgte durch eine größere Schutzmannschaft. Der jeweilige Landesherr war haftbar, wenn es trotz Geleit zu einem Überfall kam.<sup>138)</sup>

---

135) Adam, Zollwesen, 143.

136) Adam, Zollwesen, 219f.

137) Hitzer, Straße, 154f.

138) Geleit, M. Schaab, in: Lexikon des Mittelalters, IV, München/Zürich, 1989, Sp. 1204f, 1204f.

Die Überquerung der **Alpen** scheint bereits in der merowingischen Zeit kein allzu großes Problem gewesen zu sein. Es gab immer wieder Reisen über die Alpen und es bestanden schließlich auch verwandtschaftliche Beziehungen zwischen nord- und südalpinen Großen.<sup>139)</sup> Die Routen über die Alpen entwickelten sich, in der Karolingerzeit, zum wichtigsten Verbindungsweg nach Italien. Des öfteren überschritten Herrscher mit ihren Heeren das Gebirge, dessen Pässe schon in römischer Zeit von wichtiger strategischer Bedeutung waren. Selbst in strengen Wintern zog man, falls es notwendig war, über die Alpen. Doch war der Alpenübergang im Winter ein riskantes Unternehmen. Als im Oktober 801 ein arabischer Botschafter mit einem Elefanten als Geschenk für Karl den Großen an der ligurischen Küste eintraf, wagten seine Reisegefährten und er selbst nicht mehr die Weiterreise. Schnee und Eis bargen zu große Gefahren für Mensch und Tier. Schon in römischer Zeit stellte man an Passrouten hölzerne Stangen auf, um sich in schwierigen und verschneiten Geländeabschnitten besser orientieren zu können. Außerdem hielten sich Führer bereit. Diese übernahmen Transportdienste gegen Gebühr und wiesen den Weg.<sup>140)</sup> Auch Doehaerd bestätigt, dass Karl dem Großen ein Elefant als Geschenk gemacht wurde und dass sich die Reise aufgrund schlechter Wetterbedingungen verzögerte. Allerdings nur verzögerte – nicht abgebrochen wurde. Er meint, dass selbst in den Gebieten östlich des Rhein und nördlich der Donau, wo sich kein römisches Straßennetz bildete, es keinen Hinweis darauf gibt, dass der Verkehr gegenüber anderen Regionen „hinterher hinkte“. Trotz des fehlenden römischen Straßenbaus gab es Handel und Reisen, nicht zuletzt, weil neue Straßen gebaut wurden, wo dies notwendig war.<sup>141)</sup> Auch wenn im Alpenraum die römischen Straßen verkommen wären, würde es nicht gleichzeitig bedeuten, dass sie für Handel und Verkehr unpassierbar gewesen wären und dass es nicht Bestrebungen gegeben hätte, Handel und Verkehr zu ermöglichen.

Schon in römischer Zeit war man bestrebt breite Fahrtstraßen über die Pässe anzulegen, um einen durchgängigen Transportverkehr zu erreichen und damit das Umladen der Lasten auf Saumtiere oder Träger zu vermeiden. In den Fels gehauene Treppenstufen, Karrengeleise und ähnliche Bauten erleichterten das Vorankommen. Besonders wichtig waren für die Reisenden Proviant- und Raststationen auf dem Weg über die Alpen. In karolingischer Zeit waren diese in die Verkehrsorganisation integriert.<sup>142)</sup>

---

139) Walter Janssen, Reiten und Fahren in der Merowingerzeit, in: Herbert Jankuhn (Hrsg.), Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa V, Göttingen 1989, 180.

140) Adam, Zollwesen, 81.

141) Doehaerd, Middle Ages, 189.

142) Adam, Zollwesen, 82.

Die **Straßen im Pustertal** folgten meist dem Verlauf der alten römischen Straßen. Ihr Zustand war schlecht und sie waren sehr schmal, sodass sie nur mit hintereinander gespannten Pferden befahren werden konnten.<sup>143)</sup>

### 2.2.2.2. Finanzierung

Es fehlte zwar an einer Zentralorganisation, dennoch waren die Straßen grundsätzlich Eigentum des obersten Landesherren – des Königs. Er alleine hatte das Anrecht auf Weggeld, dass der Finanzierung dienen sollte. Damit sollten neue Straßen gebaut und die vorhandenen in Ordnung gehalten werden. Bei der Belehnung mit einer Straße übernahm der Belehnte die Pflicht die Einnahmen aus dem Regal zweckmäßig zu verwenden.<sup>144)</sup> Laut Cartellieri übernahmen am Ende der Regierungszeit Marc Aurels kaiserliche Prokuratoren die Aufgabe der Zolleintreibung von den privaten Pächtern.<sup>145)</sup> Auf diese Tatsache könnte das Anrecht des Königs Zölle zu kassieren zurückgehen.

Die Könige bestimmten, an welchen Plätzen Zollstellen zu errichten, wofür Zollabgaben zu leisten waren, wer zur Zahlung verpflichtet und wer davon befreit war. Jede Neuanlage von Zöllen und die Verlegung einer alten Zollstätte bedurfte stets der königlichen Genehmigung. Ebenso konnten nur die Herrscher Befreiungen von Zöllen gewähren.<sup>146)</sup> Die Einnahmen, die durch die Zölle gewonnen wurden, mussten von den Zöllnern entweder komplett oder zumindest zum Teil dem König abgeliefert werden.<sup>147)</sup> Karl der Große besaß noch die Macht, diese Bestimmung durchzusetzen, aber schon unter seinen ersten Nachfolgern wurden Weggelder und Brückenzölle zu einer willkommenen Einnahmequelle für weltliche und geistliche Grundherren die ihre privaten Bedürfnisse damit zu finanzieren pflegten. Willkürlich erhoben Grafen, Fürsten, Klöster, Abteien und Städte Straßenzölle und ließen die Straßenbauarbeiten von Anliegenden und Gemeinden im Frondienst ausführen.<sup>148)</sup> Die Erhaltung der Straßen war sehr kostspielig. Die Gemeinden wehrten sich gegen die oft drückenden Belastungen. Um diese zu mildern und den Er-

---

143) Mader, Ortsnamen, 8.

144) Hitzer, Straße, 151.

145) Walther Cartellieri, Die römischen Alpenstrassen über den Brenner, Reschen-Scheideck und Plöckenpass mit ihren Nebenlinien, Leipzig 1926, 14.

146) Grams, Zoll, 17.

147) Adam, Zollwesen, 82.

148) Hitzer, Straße, 151.

halt der Straßen dennoch zu garantieren, wurde ihnen häufig das Recht zugestanden Weggeld zu kassieren.<sup>149)</sup>

Dabei war bemerkenswert, dass zunächst fast nur die Kirche mit Zollprivilegien ausgestattet wurde, selten weltliche Große. Ein frühes Beispiel ist die Verleihung des Zollrechts durch Chilperich I. an die Kirche von Tournay im Jahr 562.<sup>150)</sup> Zollprivilegien konnten darin bestehen, dass der Kirche der Durchgangszoll in einem gewissen Gebiet erlassen wurde – dies konnte das gesamte Königreich umfassen oder einfach nur ein bestimmtes anderes Territorium. Die Zahlung von Marktzöllen konnte ebenso erlassen werden. Als Privileg kann auch angesehen werden, dass Zollstätten (die ja dem König unterstanden) an einzelne Grundherren geschenkt wurden. Dieser musste die Einnahmen nicht mehr dem König abliefern, war aber für die Erhaltung von Brücken und Straßen selbst zuständig.<sup>151)</sup>

Klöster und Abteien hatten auch Anteil an der Finanzierung von Straßen; dies trifft vor allem auf die von Pilgern benutzten Wege zu. Besonders erwähnenswert ist hier die Benediktinerabtei Cluny.<sup>152)</sup> Die geistlichen Fürsten waren oft große Förderer des Brückenbaus. Sie sind oft in Urkunden und Briefen als Bauherren genannt und mancher Abt oder Bischof ist weniger durch seine geistigen oder religiösen Taten in die Geschichte eingegangen denn als Brückenbauer. Das mag mit daran gelegen haben, dass die Kirchenoberen von den Kaisern besonders reich mit Grundbesitz und Straßenprivilegien ausgestattet wurden, die ihnen die erforderlichen Geldmittel verschafften. Brückenbau war immer kostspielig, brachte aber in verhältnismäßig kurzer Zeit die investierten Gelder wieder herein, weil jede Brücke mit magischer Gewalt Handel und Verkehr anzog und daher die Brückeneinnahmen erheblich höher waren als die aus Fähren und Furten.<sup>153)</sup>

Der Zoll sollte ein Entgelt für wirklich geleisteten Schutz sein, für Dienste, welche dem Fortkommen und den Reisenden zugute kamen, vor allem für die Unkosten und die Instandhaltung der Wege, Fähren und Brücken sowie anderer Verkehrsmittel. Dort wo keine solchen Dienste erbracht wurden, sei es dass die Brücke nicht benutzt wurde oder ein angelegter Saumpfad nicht begangen wurde, durfte auch kein Zoll eingehoben werden. Dieses Gebot kommt beispielsweise in den Ka-

---

149) Landau, Beiträge, 19.

150) Grams, Zoll, 17.

151) Adam, Zollwesen, 156-159.

152) Hitzer, Straße, 111.

153) Hitzer, Straße, 150.

pitularien Karls des Großen ganz deutlich hervor. Mit Zoll durften nur Handelsgüter belegt werden, auf Waren die nicht zum Verkauf bestimmt waren durfte kein Zoll erhoben werden.<sup>154)</sup>

Dies wird in der Raffelstetter Zollordnung bestätigt, hier wird unter anderem festgelegt, dass Reisende die Märkte nur passieren keinen Marktzoll zahlen sollen und Waren zum Eigengebrauch nicht mit Zoll belegt werden dürfen.<sup>155)</sup> Auch Güttenberger meint, dass die Güter für den Eigenbedarf nicht mit Zoll belegt werden sollten, nichts anderes sollte die Urkunde regeln.<sup>156)</sup> Diese Gebote sind aber nicht immer eingehalten worden. Oft wurden sie umgangen. Um die Benutzung eines bestimmten Weges zu erzwingen wurden Brücken zerstört, Hindernisse aller Art auf den Straßen angelegt oder die Reisenden wurden gezwungen Brücken zu benutzen, auch wenn es nähere Wege gab. Besonders grotesk ist dabei, dass sogar manche Brücke auf dem Trockenen angelegt wurde – da die Benützung einer Brücke mit Zoll belegt werden konnte, wurde somit dem Missbrauch der Schein des Rechts verliehen.<sup>157)</sup>

Für Fährdienste konnte Zoll eingehoben werden. Die Fähren selbst und vor allem die damit verbundenen Zolleinnahmen wurden von den Herrschern immer wieder kirchlichen Institutionen zur Finanzierung des eigenen Unterhalts vergeben. Am Walensee bestand in karolingischer Zeit eine, dem König obliegende Transportorganisation, zu der auch die Fähren bei Maienfeld und Schaan gehörten. Damit sollte die Route Zürich-Walensee-Chur gesichert werden. Die Schiffe selbst waren als Zinslehen an Fährleute vergeben, die dafür den Zoll kassieren durften.<sup>158)</sup> Für persönliche Dienstleistungen wie Unterkunft und Verpflegung mussten die Reisenden ebenfalls bezahlen. Darüber hinaus konnten an Stationen wichtige Reiseutensilien oder Trinkwasser gekauft werden. Reisenden im königlichen Dienst standen diese Dienste frei zur Verfügung.<sup>159)</sup>

Von Gebrauchsgegenständen wurde oft ein gewisser Teil als Zoll eingehoben oder es wurde ein gewisser Prozentsatz des Verkaufswertes verlangt. Die Leistung des Zolls konnte also in Naturalien oder in Geld erfolgen.<sup>160)</sup>

---

154) Grams, Zoll, 18.

155) Inquisitio de Theloneis Raffelstettensis 903-906, MGH Capitularia regum francorum 2, Alfred Boretius- Victor Krause (Ed.), Hannover 1897, 253, 249-252, c. 1 u. 4, 250f.

156) Heinrich Güttenberger, Zollstätten und Handelswege nach der Zollordnung von Raffelstetten, 55.

157) Grams, Zoll, 18.

158) Adam, Zollwesen, 80.

159) Adam, Zollwesen, 86.

160) Grams, Zoll, 21.

Die Höhe der Zollsätze richtete sich nach der Herkunft der Händler und nach der Inanspruchnahme der Verkehrsmittel. So gab es einen Zoll für Bergfahrt, als Leistung für erhöhte Mühewaltung, für die Erhaltung der Leinpfade und für die Schifffahrt zur Herbstzeit, weil zu dieser umfangreichere, kostspieligere Sicherungsmaßnahmen zu treffen waren.<sup>161)</sup>

Mithilfe des Zolls konnten Brücken und Pfade in schwierigem Gelände erbaut und Flüsse schiffbar gemacht werden. Dadurch ergaben sich neue Verkehrswege, die sich auch der Handel zunutze machen konnte. Der Zoll war damit nicht nur eine Begleiterscheinung des Handels sondern bildete einen Wegbereiter für diesen.<sup>162)</sup>

### 2.2.2.3. Benutzer

Benutzt wurden die Straßen im frühen Mittelalter vor allem von Bischöfen und Äbten. Diese waren darum bemüht wichtige Angelegenheiten ihrer Klöster oder Diözesen persönlich zu regeln, den Meinungs austausch mit benachbarten und befreundeten Kirchenfürsten aufrechtzuhalten oder um auf Wallfahrten zu gehen. Gereist wurde grundsätzlich zu Pferde, Bedeutung hatte der Wagen in den germanischen Reichen hauptsächlich als Transportmittel.<sup>163)</sup> Zu den Reisenden gehörte auch ein Gefolge, dessen Größe vom Rang des Kirchenfürsten und vom Anlass abhing. Pilger waren häufige Benutzer der Straßen. Zu den Benutzern zählten natürlich auch die Kaufleute oder Angehörige vornehmer Familien,<sup>164)</sup> ebenso die Freien, die Produkte auf das Gut ihres Grundherren oder zum Markt transportierten.<sup>165)</sup> Zu erwähnen sind noch im Hinblick auf den Missionsauftrag Innichens, die Missionare. Unbeachtet sind häufig Flüchtlinge und Plünderer, die ebenfalls vorhandene Straßen benutzten.<sup>166)</sup>

Zu den Benutzern gehörten vor allem im Frühmittelalter Kolonisten die verwüstete Landstriche wieder neu besiedelten.<sup>167)</sup> Des weiteren waren die Straßen wichtig für die Heereszüge. Nicht für den Ritter selbst, dieser benötigte nicht unbedingt eine ausgebaute Straße, aber für die Fuhrwa-

---

161) Grams, Zoll, 31.

162) Grams, Zoll, 36.

163) Janssen, Reiten, 183.

164) Hitzer, Straße, 199-201.

165) Doehaerd, Middle Ages, 150.

166) Michael McCormick, Origins of the European economy. Communications and commerce; A. D. 300 – 900, Cambridge 2005, 17.

167) Karl Odehnal, Die alten Verkehrswege vom Wiener Becken südwärts über das Gebirge, Wien 1931, 140.

gen und das begleitende Fußvolk.<sup>168)</sup> Ebenso entwickelte sich ein System von Postreitern, die ebenfalls die Straßen benutzten. Das Überbringen von Briefen oder kleinen Päckchen gehörte zu den Aufgaben, die ein Untergebener seinem Herren schuldete. Daher übernahmen oft Freie die Briefzustellung für ihren Herren.<sup>169)</sup>

Im Gegensatz zum Römischen Reich, hatte im Mittelalter der Nachrichtenverkehr keinen Einfluss auf die Unterhaltung und den Ausbau der Straßen. In der Zeit der Merowinger und Karolinger gab es eine dem *cursus publicus* ähnliche Einrichtung. Die Könige stellten Reisefreischeine aus. Königlichen Beamten und Boten (welche mit so einem Schein ausgestattet waren) musste Verpflegung und Unterkunft zur Verfügung gestellt werden. Die Boten waren im Reich unterwegs, sahen nach dem Rechten und erstatteten dem König Bericht. Gegen Entgelt nahmen die reitenden Boten des Königs zusätzlich Briefe von einflussreichen Kaufleuten und hochgestellten Höflingen mit. Aus diesem Botenwesen ging allerdings im Mittelalter nie eine zentral geschaffene Beförderungsanstalt hervor. Die Geistlichkeit war ebenso imstande ihr eigenes Botensystem zu unterhalten. Bonifatius beispielsweise unterhielt zu Königen, Äbten, Bischöfen und zahlreichen weltlichen Herren einen regen Briefkontakt. Er tat nichts Wichtiges ohne vorher Rom zu konsultieren. Wandernde Mönche fungierten als Nachrichtenübermittler von Kloster zu Kloster. Auch die Mönche nahmen gegen Bezahlung private Briefe mit und waren wegen ihrer Zuverlässigkeit gefragt. Bei den anderen Boten konnte es durchaus vorkommen, dass Briefe geöffnet wurden oder sich die Zustellung wegen Trunkenheit hinauszögern konnte.<sup>170)</sup> Ein berühmtes Beispiel für einen kirchlichen Boten ist Bischof Arn von Salzburg. Dieser war ein Vertrauter Karls des Großen und war für diesen oft als Königsbote tätig.<sup>171)</sup> Ein Königsbote hatte in dem ihm zugewiesenen Bereich, den jeweiligen Grafen zu kontrollieren und mit der Annahme von Beschwerden und Apellation die unmittelbare Verbindung zwischen Untertanen und königlicher Zentralgewalt herzustellen.<sup>172)</sup>

Im frühen Mittelalter war die Gefahr von Straßenräubern beraubt zu werden recht hoch. Deshalb schlossen sich Reisende meist zu größeren Gruppen zusammen.<sup>173)</sup> Dies war aufgrund der Wegstrecken schon sinnvoll. Die Tageshöchstleistung für Berittene Reisende lag zwischen 40 und

---

168) Hitzer, Straße, 206f.

169) Doehaerd, Middle Ages, 136.

170) Hitzer, Straße, 168f.

171) Claudia Fräss-Ehrfeld, Geschichte Kärntens, Bd. 1: Das Mittelalter, Klagenfurt 1984, 68.

172) Seidlmayer, Geschichte, 71.

173) Adam, Zollwesen, 78.

45 Kilometer. Legte man öfter Rast ein so konnte sich die Leistung auf 30 Kilometer oder noch weniger reduzieren, dies war auch meist bei Reisen mit Gefolge der Fall. Bei Heereszügen belief sich die Leistung von 17 bis 24 Kilometer, mehr waren schon Eilmärsche.<sup>174)</sup>

### 2.2.2.4. Straßenstationen

Mit den Legionären waren auch die staatlichen Rasthäuser beziehungsweise Straßenstationen verschwunden. Die wenigen Reisenden und Händler an der Wende zum Mittelalter werden häufig im Freien übernachtet haben, wenn sie nicht eine Ortschaft erreichten. Bei Gehöften unterzukommen wird in den Wirren nach der Völkerwanderung schwierig gewesen sein, ist doch ein Misstrauen gegenüber Fremden anzunehmen. Karl der Große, der den Fernhandel beleben wollte, hat gegen dieses Misstrauen angekämpft. In seinen Kapitularien hat er bestimmt: „Niemand darf Wandernenden Herberge und Herd verweigern oder ihrem Vieh Futter vorenthalten.“ Am meisten haben sich im Frühmittelalter die Außenhöfe der Klöster, die an Naturwegen in einsamen Gebieten lagen, der Reisenden in christlicher Nächstenliebe angenommen. In den Alpen haben die Klöster an Passwegen und Passübergängen Hospize erbaut, in denen vom armen Pilger bis zum Kaufmann jeder Unterkunft fand. Erst im 11. und 12. Jahrhundert entstanden an den Handelswegen außerhalb der Städte private Rasthäuser.<sup>175)</sup>

Gegen letzteres sprechen jedoch die Angaben von Hildegard Adam. Zumindest unter den Karolingern hat es Stationen gegeben. An diesen konnte der, im Auftrag des Königs, Reisende frische Pferde erhalten. Der Wechseldienst wurde von den Römern übernommen. Grundsätzlich stand jedem Grundherrschaften das Recht zu von seinen Hintersassen Pferde für den Verkehr einzufordern. Der König war berechtigt, zu öffentlichen Zwecken, Pferde von allen Freien zu verlangen. Auch an allen wichtigen Verkehrsverbindungen lagen Herbergen und Stationen. Diese waren ein Teil der staatlichen Verkehrsorganisation und standen unter öffentlicher Aufsicht. Dass Klöster eine wichtige Rolle bei den Stationen eingenommen haben, wird bei ihr bestätigt. Diese waren zur Gastfreundschaft verpflichtet. Auf den Gebirgspässen gab es zahlreiche Fremdenherbergen und Hospize, die von klösterlichen Gemeinschaften unterhalten wurden. Ein berühmtes Beispiel ist dafür das Hospiz am Großen St. Bernhard. Daneben gab es aber noch Herbergen die sich im königlichen Besitz befanden. Diese wurden häufig als Zinslehen vergeben. Sie durften vom jeweiligen Besitzer bewirtschaftet werden, dafür war eine Abgabe zu leisten. Diese Herbergen hatten dem König und

---

174) Hitzer, Straße, 201-203.

175) Hitzer, Straße, 207.

seinen Beamten gegenüber Herbergspflichten zu erfüllen. Kaufleute suchten Herbergen nicht nur zum Schlafen auf sondern auch als Schutz vor Überfällen. Daneben konnten Herbergen als Verkaufsläden dienen. Neben den Herbergen gab es noch Heuspeicher.<sup>176)</sup>

Entlang den Pilgerrouen nach Rom entstanden einige Klöster, die den Pilgern als Gaststätten dienten. Damit bestätigt auch McCormick die wichtige Rolle von Klöstern als Stationen. Oft stellten diese neben den bisher genannten Diensten noch Ortskundige bereit, um Reisenden bei der Überquerung von Pässen zu helfen und sie versorgten diese häufig mit Lebensmitteln und Futter für die Tiere.<sup>177)</sup> Des weiteren meint Heitmeier, dass römische Straßen und Stationen weiterbenutzt wurden und Klöster die Rolle von Straßenstationen übernahmen.<sup>178)</sup> Für das Kloster Prüm ist schon 765 belegt, dass es die Zelle Goar am Rhein bekam, verbunden mit der Auflage die Raststätte für die Reichspost zu unterhalten.<sup>179)</sup> Dies würde bedeuten, dass es schon vor Karl dem Großen ein organisiertes Verkehrswesen gab, selbst wenn dieses nicht immer zentral gelenkt und genau überwacht werden konnte wie im Römischen Reich.

In den Rasthäusern trafen sich am Abend die verschiedensten Reisenden. Bei den damaligen Wegeverhältnissen konnte keiner sicher sein jene Herberge zu erreichen, welche er zu benutzen er eingeplant hatte und auch war man nicht vor Überfällen gefeit. Oft wurde auf einem Strohlager geschlafen und Felldecken wurden als Schutz gegen das Ungeziefer darüber ausgebreitet. Viele schliefen in ihren Wägen, um die Ware vor Diebstahl zu schützen. Daher wurden einige Rasthäuser in den Geleitschutz mitaufgenommen.<sup>180)</sup>

Neben den Klöstern gab es noch die sogenannten *Urpfarren*. Diese entstanden durch die neue Diözesaneinteilung, welche durch Bonifatius vorgenommen wurde. Die Einteilung betraf für den bairischen Raum die Bistümer Freising, Regensburg Passau und Salzburg. Die Sprengel der Neuordnung werden *Urpfarren* genannt. Sie waren oft an Verkehrsknotenpunkten in den Talsohlen eingerichtet.<sup>181)</sup>

---

176) Adam, Zollwesen, 84-86.

177) McCormick, Origins, 398.

178) Heitmeier, Inntal, 290f.

179) *Commemoratio quemmadmodum et a quo cella sancti Goaris fuerit monasterio Prumiae sociata incipit feliciter* 765, MGH Supplementa tomorum I-XII, pars III. Supplementum tomi XIII, O. Holder-Egger (Ed.), Hannover 1887, 372-373, 372.

180) Hitzer, Straße, 208.

181) Gräber, Siedlungskontinuität, 12.

Für die Leistungen an den Straßenstationen, sei es die Heuentnahme an den Heuspeichern zu Futterzwecken oder die Verpflegung in den Herbergen, mussten die Reisenden bezahlen – sie waren nicht in den Durchgangszöllen enthalten. Die Inhaber der Herbergen waren angewiesen keine überhöhten Preise für ihre Güter zu verlangen. Die gesicherte Versorgung der Reisenden war für die Herrscher von Interesse. Eine weitere wichtige Dienstleistung war der Pferdewechsel. An einer Raststation konnte der Reisende gegen Gebühr frische Reit- und Tragtiere erhalten. Ohne diese Dienstleistung und die Möglichkeit der Fütterung, wären vor allem im Winter keine Reisen möglich gewesen.<sup>182)</sup>

Die Klöster und Abteien hatten der Fürsorgepflicht für Arme und Alte nachzukommen sowie der Gastfreundschaft gegenüber Reisenden. Dafür bekamen sie häufig Zollbefreiungen um sich mit den notwendigen Gütern versorgen zu können und finanziell nicht an ihren Aufgaben behindert zu werden.<sup>183)</sup> Klösterliche Besitzungen dienten des Weiteren der Informationsübertragung und der Sicherung des Verkehrsnetzes.<sup>184)</sup> Sie hatten also nicht nur eine Herbergs- sondern ebenso eine Kontrollfunktion – ihr Aufgabenfeld entsprach dem der römischen Straßenstationen.<sup>185)</sup>

Viele Städte waren in der Völkerwanderungszeit zerstört worden. Dies hatte natürlich Auswirkungen auf den Handel – er ging zurück. Um die leergewordenen Landstriche wieder zu besiedeln, wurden an weltliche und geistliche Herren Lehen vergeben. Diese errichteten Burgen, Klöster und Abteien am Rande von Römerstädten, alten Handelswegen, Wegkreuzungen, Flussübergängen oder Furten. Vor allem Klöster und Abteien, mussten ihrer Funktion als Straßenstationen nachkommen. Den für die Grundherren arbeitenden Landleuten, Handwerkern und Verwaltungsbeamten wurde der Raum um den Herrschaftssitz als Wohngebiet zugewiesen. Diese entstehenden Siedlungen konnten Händler als Plätze für den Tausch sowie Ver- und Einkauf von Waren nutzen.<sup>186)</sup> Verkehrsgünstig gelegen und Mittelpunkt einer Grundherrschaft, oft ausgestattet mit diversen Privilegien, sind Klöster oft Kern einer mittelalterlichen Stadt geworden.<sup>187)</sup>

---

182) Adam, Zollwesen, 163-165.

183) Adam, Zollwesen, 213.

184) Joachim Jahn, *Ducatus Baiuvariorum. Das bairische Herzogtum der Agilolfinger*, Stuttgart 1991, 553.

185) Heitmeier, *Inntal*, 296.

186) Hitzer, *Straße*, 185-187.

187) Brunhilde Gedderth, *Das Kloster als Innovationszentrum*, in: Claudia Dobrinski, Brunhilde Gedderth, Katrin Wipfler (Hrsg.), *Kloster und Wirtschaftswelt im Mittelalter (Mittelalterstudien des Instituts zur interdisziplinären Erforschung des Mittelalters und seines Nachwirkens, Bd. 15, München 2007)*, 101-124, 101.

Die meisten Städte und Märkte in den **Alpen** befinden sich in Haupttälern – vor allem in jenen, die nicht nur für den regionalen sondern auch für den überregionalen Durchgangsverkehr genutzt werden. So befinden sich diese im Inntal, beiderseits der Ausmündung des Lech in das nördliche Alpenvorland, weiters in beiden Abschnitten des den Brennerpass überschreitenden Wipptales sowie andererseits im Eisack- und Etschtal sowie im Puster- und Drautal.<sup>188)</sup> Nach der Landnahme durch die Baiuwaren, wurden weitgehend die alten, aus der Antike stammenden, Standorte der Stationen neuerlich als Plätze für Verkehrssiedlungen genutzt. Dabei gab es natürlich geringfügige lokale Verschiebungen. Viele Orte jedoch wurden erst ab dem 9. Jhdt. wieder als Verkehrssiedlungen genutzt. Der Standort der römischen Stadt Aguntum wurde erst im letzten Jahrzehnt des 12. Jhdt. durch die Gründung von Lienz „wiederbelebt“.<sup>189)</sup> Daraus ist ersichtlich, dass der östliche südtiroler Raum zur Zeit der Gründung Innichens sehr dünn besiedelt war.

Seit dem Rückzug Attilas aus Italien kam es im Pustertal immer wieder zu Zerstörungen. Jedoch gab es nach der Absetzung des letzten weströmischen Kaisers immer noch ein funktionierendes Straßennetz und somit die dazu notwendigen Stationen. So ist die Siedlungskontinuität von Sebatum/St. Lorenzen gut belegt. Jedoch wurde die Siedlung, die in diesem Raum entstanden war, im 6. Jhdt. teilweise aufgelassen. Dies und die Zerstörung Aguntums verhinderten die Weiternutzung der Siedlung jedoch nicht. Aufgrund der Kämpfe zwischen Baiuwaren und Slawen wurde die Bevölkerung jedoch dazu veranlasst das Tal zu verlassen und sich in befestigte Höhengründungen zurückzuziehen. Am Ende des 7. Jhdt. setzten sich die Baiuwaren in diesem Raum fest und besiedelten diesen.<sup>190)</sup> Ein ähnlicher Verlauf ist für Innichen vorstellbar. Es ist anzunehmen, dass auch im Bereich des Ortes die Straßenstation weiterexistierte und der Raum besiedelt wurde.

### *Erkenntnisse*

In Bezug auf Innichen sind nun Finanzierung und Verwaltung besonders interessant. Ist doch Innichen, wie Cluny, eine Benediktiner Abtei, wenn auch viel früher gegründet und als geistliches Zentrum im Pustertal ein Verwaltungsinstrument für den bayerischen Landesherrn. Im Zuge der Siedlungstätigkeit und aufgrund der strategischen Lage wird hier der Straßenbau- und Erhalt besonders wichtig gewesen sein. Mussten doch die Siedler auf den Straßen ins Pustertal reisen und die Güter transportieren. Der Weg zu den langobardischen Verbündeten und nach Rom musste ge-

---

188) Hye, Verhältnis, 197.

189) Hye, Verhältnis, 199-203.

190) Gräber, Siedlungskontinuität, 87f.

währleistet werden und eine rasche Fortbewegung kann nur im Sinne der Baiuwaren gelegen sein. Wie oben erwähnt war der Straßenbau im Mittelalter technisch nicht so weit entwickelt wie der des Römischen Reiches. Jedoch muss dieser Umstand im Hinblick auf schwieriges Gelände und Zweckmäßigkeit relativiert werden. Vor allem in der Provinz Noricum begnügten sich selbst die Römer mit einfachen ungepflasterten Straßen. Diese waren für den militärischen Zweck vollkommen ausreichend. Die frühmittelalterlichen Straßen folgten häufig den römischen. Es kann also auch davon ausgegangen werden, dass die (früh)mittelalterlichen Straßen im Ostalpenraum den Anforderungen des Waren- und Truppentransportes genügten. Insofern stand der Straßenbau und die Erhaltung in rein technischer Hinsicht den Römern nicht viel zurück, jedoch in der Erfüllung dieser Aufgaben. Gab es doch kein Organ, das die Ausführung der notwendigen Reparaturarbeiten überwachte. Die Instandhaltung wurde in qualitativer Hinsicht vernachlässigt. Dem Zweck der raschen Fortbewegung wurden die Straßen aber wohl gerecht und Innichen nahm eine wichtige Stellung entlang dieser ein.

Bei der Durchführung der Instandhaltungsmaßnahmen wurden antike Strukturen übernommen. Waren es im Römischen Reich die Provinzialen, so wurden im Mittelalter ebenfalls die Anwohner zur Erhaltung herangezogen, wie beispielsweise bei der Beschaffung von Pferden. Ebenso konnten nach altem, aus der Antike stammenden, Gesetz die Großen zur Leistung bei Straßen- und Brückenbau gefordert werden. Fiel das Militär als Faktor bei der Erbauung von Straßen weg, so wurden die Anliegenden Bewohner im Frondienst dazu herangezogen. In Hinblick auf Innichen heißt das nun, wollte man die alten Handelswege wiederbeleben, so musste das Pustertal besiedelt werden um über genügend Fronarbeiter verfügen zu können.

Klöster waren Herrschaftsstätten über Land und Leute und sie hatten oft an wichtigen Straßenpunkten die Aufgabe von Herbergs- und Hospizstationen.<sup>191)</sup> Diesem Zweck diente vor allem Innichen, als Versorgungsstation vor wichtigen Alpenpässen und Übergängen. Diese gingen ostwärts ins Drautal und nach Kärnten, in südlicher Richtung nach Cadore und d'Ampezzo. Größere Ansiedlungen fehlten – umso wichtiger war die Funktion der Klöster als Verkehrsknotenpunkte. Es diente dem wirtschaftlichen Ausbau sowie dem Landesausbau<sup>192)</sup>, damit dürfte Innichen auch für den Erhalt der Straßen verantwortlich gewesen sein. Die Tatsache, dass die Klöster zur Gastfreund-

---

191) Karl Bosl, Die Gründung Innichens und die Überlieferung. Zum 1200. Jubiläum (769-1969) der Gründung Innichens durch Herzog Tassilo III., in: ZBLG 33 (1970), 451-469, 453.

192) Bosl, Gründung, 451-469, 468.

schaft verpflichtet waren, könnte ein Indiz dafür sein, dass Tassilo III. damit gezielt die Wiederbelebung der Handelswege fördern wollte. Denn eine weltliche Instanz hätte sich sonst vielleicht nur um die Zölle und die Grundherrschaft gekümmert.

Der Erhalt der Straßen war von großer Wichtigkeit und er war nicht billig. Daraus ist ersichtlich, dass jemand dafür verantwortlich sein musste die Straßen instand zu halten. Diese Stelle musste mit Land und Privilegien ausgestattet sein (beispielsweise das Recht Zölle einheben zu dürfen) um der Aufgabe gerecht zu werden. Für den Herzog war es sicherlich gut diese Stelle kontrollieren zu können. Mit der Gründung einer Abtei konnte er allen diesen Punkten gerecht werden.

Zum Zweck der Unterhaltung der Straßen wurden die geistlichen Fürsten mit Straßenprivilegien und Grundbesitz ausgestattet und sie hatten Anteil an der Finanzierung und am Erhalt der Straßen. Wie aus der Gründungsurkunde ersichtlich ist, wurde Innichen tatsächlich mit reichem Grundbesitz ausgestattet. Es umfasste das gesamte Toblacher Feld und reichte vom Taistner Bach bis in das heutige Osttirol hinein. „[...]  *dono atque transfundo locum nuncupantem India quod vulgus Campo Gelau vocantur [...] aedificatione monasterii atque ipsius servitio, a rivo quae vocatur Tesido usque ad terminos Sclauorum, id est ad rivolum montis Anarasi totum atque integrum campestria seu et montana, pascuas, venationes [...]*“, wie es im Original beschrieben wird.<sup>193)</sup> Dies verschaffte der Abtei wohl eine ausreichende landwirtschaftliche/materielle Grundlage. Felder, Almen und Gewässer konnten zum Selbsterhalt und für den Landesausbau genutzt werden.

Ebenfalls dürfte die Abtei über genügend Ressourcen, für den Straßenbau und -erhalt, verfügt haben. Schon im Römischen Reich war es den Grundbesitzern erlaubt, Abgaben von Reisenden oder Handeltreibenden zu erheben. Der Zoll war ein grundherrliches Recht. Damit ist also anzunehmen, dass Innichen schon zur Gründungszeit berechtigt war Zölle einzuheben. Die Privilegien und die damit verbundenen Zolleinnahmen bildeten sicher einen zusätzlichen Anreiz die Verkehrs- und Handelswege instand zu halten, konnten doch aus diesen große Gewinne erzielt werden. Dies wäre für die Abtei aus wirtschaftlicher Sicht, für Tassilo III. aus politischer Sicht mehr als nützlich gewesen. Die Abtei konnte die Gewinne erzielen und der Herzog war im Besitz einer strategisch wichtigen Verkehrsverbindung und konnte seinen Besitz im Südtiroler Raum festigen.

Da Straßenstationen schon im römischen Reich als Warenumsschlagplätze genutzt worden waren, ist dies für Innichen anzunehmen. Im relativ dünn besiedelten Gebiet musste die Gründung der

---

193) Bitterauf, Traditionen, 34, 62.

Abtei auch handelsbelebend wirken. Ein Handelsplatz bot nicht nur Raum für Geschäfte sondern zog häufig kleinere Gewerbetreibende an und Siedler die sich in diesem Gebiet niederließen konnten sich mit Waren versorgen. Da viele Städte nach dem Zerfall des Römischen Reiches zerstört worden waren kam den Straßenstationen eine besondere Bedeutung zu. Das Wirtschaftsleben, welches sich um diese entwickelte bildete gleichsam einen Ersatz für die (noch) fehlenden Städte und oft war eine Station, der Grundstein zur Bildung einer Siedlung beziehungsweise einer Stadt.

Es war auch wichtig die verkehrswichtigen Punkte zu sichern. In der Spätantike dienten dazu die Stationen der *beneficarii*, von wo aus diese die polizeidienstlichen Aufgaben versahen. Im Mittelalter sollte der Landesherr über die ihm unterstellten Straßen achten. *Beneficarii* überwachten wichtige Kreuzungen und Knotenpunkte, Straßenstationen wurden ebenfalls an solchen Punkten errichtet. Insofern kam der Abtei Innichen eine Aufsichtspflicht zu, lag diese doch in einem Raum, wo sich verschiedene Wegstrecken kreuzten.

Hinter der Verwaltung der Straßen stand im Römischen Reich ein ganzer Verwaltungsapparat. Nach dem Zerfall des Römischen Reiches übernahm die Kirche häufig Verwaltungsaufgaben und militärische Aufgaben. Im Baiuwarischen Herzogtum kamen der Kirche Verwaltungsaufgaben zu – sie war Teil des Herrschaftssystems. Die Gründung einer kirchlichen Institution, in diesem Fall einer Abtei, um die Verkehrswege verwalten und kontrollieren zu können, liegt also nahe. Das spricht dafür, dass die Straßen nach 476 nicht einfach von der Landkarte „verschwunden sind“. Obwohl eine zentrale Verwaltung der Straßen in weiterer Folge nicht mehr existiert hat, so muss aufgrund der Funktion die die Straßen erfüllten angenommen werden, dass es auch den Römern nachfolgenden Herrschern daran gelegen sein musste, die Straßen instand zu halten – diese Aufgabe konnte die Kirche übernehmen. Die Wiederbelebung der Handelswege im Pustertal, mittels einer kirchlichen Institution, ist also nur logisch. Den Zoll haben die Germanen ebenso von den Römern übernommen und nach ihren Eigenheiten und ihrer Rechtsauffassung umgestaltet.<sup>194)</sup> Hier ist eine Kontinuität festzustellen.

Alte Handels- und Verkehrswege mussten also noch in Kenntnis, und deren Wiederbelebung von Interesse für die Herrscher sein. Dafür spricht, dass die fränkischen Herrscher um den Erhalt der früheren römischen Fernstraßen bemüht waren. Die Belebung der alten Verbindung zwischen Tauern- und Brennerlinie musste hier von besonderem Interesse sein. Die Baiern, unter fränkischer

---

194) Grams, Zoll, 9.

Oberhoheit stehend, dürften diese Interessen auch verfolgt haben. Insofern mussten sie für die Instandhaltung der Verkehrswege, die durch das Pustertal führten, verantwortlich sein.

Für die Abtei spricht noch, dass schon im Römischen Reich, Straßenstationen oft ein Heiligtum besaßen. Hier konnte der Reisende um ein gutes Fortkommen beten. Es spricht auch im frühen Mittelalter nichts dagegen, den praktischen Nutzen der kirchlichen Verwaltung mit dem religiösen zu verbinden.

## 2.3. Handel

In diesem Kapitel soll der Handel näher erläutert werden. Es soll hier keine Detailbeschreibung des Handels im Mittelalter folgen, darüber gibt es bereits genug Arbeiten, jedoch soll hier Bezug auf den Ostalpenraum genommen werden, der für die Arbeit maßgeblich ist. Allgemeine Beschreibungen sind zwar unerlässlich, sollen aber hauptsächlich dazu dienen, die Rolle Innichens für den Handel (und damit gleichfalls für die Wirtschaft) deutlich zu machen.

### 2.3.1. Handelsverhältnisse im Frühmittelalter

Der Handel im Frühmittelalter war zwar gegenüber der Antike zurückgegangen, aber keineswegs ausgestorben. Das Zurückgehen musste vor allem den überregionalen Handel betreffen. Der Kleinhandel war nach wie vor vorhanden.<sup>195)</sup> Der Rückgang des Handels ist vor allem auf den Verfall der staatlichen Organisation im Römischen Reich zurückzuführen. In der Spätantike waren einfache Bauern an ihr Land (und an den Großgrundbesitzer) gebunden, Handwerker und auch Händler an eine Art Gilde. Von diesen wurden Steuern eingehoben. Im Reich wurde dafür gesorgt, dass die Güter und Leistungen verteilt wurden. So wurden die Beamten bezahlt, die Soldaten der Armee mit Nahrungsmitteln und Ausrüstung versorgt oder die städtischen Märkte abgehalten. Aber mit dem Beginn des 4. Jhdt. verfiel dieses System immer mehr. Bedingt durch Einfälle von Außen in das Reich, wurden die einfachen Bauern von den Landgütern vertrieben. Damit verbunden waren natürlich Ernte- aber vor allem Steuerausfälle. Des weiteren flohen viele Beamte aus den Städten, vor dem anrückenden Feind und die Straßenverbindungen wurden gekappt. Damit wurde die Verwaltung behindert und die staatliche Versorgung war nicht mehr gewährleistet. Durch all diese Vorgänge brach das Wirtschaftssystem all-

---

195) Adam, Zollwesen, 170.

mählich zusammen.<sup>196)</sup> Verstärkt wurde der Zusammenbruch noch dadurch, dass es für die Versorgung bestimmte Routen gab, es gab ja fixe Straßenzüge und Schiffswege, wurden diese aus politischen oder militärischen Gründen unterbrochen, stürzte dies die Verwaltung und somit die Versorgung zusätzlich in eine Krise.<sup>197)</sup>

Das Ende des Römischen Reiches war aber nicht gleichzeitig das Ende des Handels und dieser erholte sich fortschreitend. Städte, selbst wenn sie an Wichtigkeit verloren, blieben Träger des Handels. Weiters waren noch die entstandenen Grundherrschaften am Handel beteiligt. Ihre Überschüsse in der Landwirtschaft wurden von Klein- und Berufshändlern verkauft. Das frühmittelalterliche Wirtschaftsleben war nicht einseitig auf eine reine Naturalwirtschaft aufgebaut, es gab durchaus noch die Geldwirtschaft. Ebenso bestanden Fernhandel und Warenaustausch weiterhin. Allerdings gab es regionale Unterschiede im fränkischen Reich. Die Städte in der früheren Provinz Gallien spielten im Frühmittelalter immer noch eine wichtige Rolle im Wirtschaftsleben. Wo diese fehlten, so im Norden und Osten des Reichs, übernahmen in erster Linie die großen Grundherrschaften deren Funktion in Bezug auf Produktion und Handel.<sup>198)</sup> Im bayerischen Raum beispielsweise, gab es ebenso noch Reste römischer Städte. Diese waren zumindest größere Ansiedlungen. Es befanden sich dort Verwaltungsgebäude und große Fronhöfe. Des Weiteren siedelten dort Handwerker wie Schmiede, Schwert- und Klingenschmied, Töpfer oder Lederarbeiter.<sup>199)</sup>

Die Form der Grundherrschaft geht noch auf das späte Römische Reich zurück. Schon damals gab es einen Grundherren der einen größeren Besitz inne hatte. Auf dessen Land siedelten Bauern mit ihrer *familia* und bewirtschafteten das Land, sie konnten die Gerätschaften, wie Pressen und Mühlen, des Herrn verwenden und ebenfalls von dem Land ernten und auf ihm wohnen, dafür bezahlten sie dem Grundherren Abgaben.<sup>200)</sup> Diese Art des Großgrundbesitzes, der von Bauern unterschiedlicher sozialer Stellung bewirtschaftet wurde, setzte sich schließlich auch in den Ländern nördlich der Donau und östlich des Rheins durch und etablierte sich dort.<sup>201)</sup>

---

196) Doehaerd, Middle Ages, xiii-xv.

197) McCormick, Origins, 117.

198) Adam, Zollwesen, 170f.

199) Störmer, Baiuwaren, 115.

200) Doehaerd, Middle Ages, 76.

201) McCormick, Origins, 7.

Der Fernhandel war ebenfalls nicht ganz ausgestorben und er erholte sich wieder. Im 8. Jhd. gabe es beispielsweise einen ausgeprägten Handel zwischen England und Italien. Dieser Verkehr verlief über das Frankenreich. Die Angelsächsischen Könige hatten einen besonderen Bezug zu Rom, die Kirche in England wurde auf Initiative der Päpste hin gegründet. Viele Äbte, Mönche und auch weltliche Herrscher sind nach Rom gepilgert. Von einem unterentwickelten Handel und einem Fehlen des Fernhandels kann bereits im 8. Jhd. nicht gesprochen werden. Im Gegenteil, es gab viele Verbindungen die so gut wie alle Teile Europas miteinander verbanden.<sup>202)</sup>

Jarnut gibt zu verstehen, dass Karl Martell 739/40 nicht bereit war für ein Bündnis mit dem Papst sich gegen den Langobardenkönig zu stellen. Damit seine Südflanke preiß zu geben und sich mit dem Herrscher zu überwerfen, der die Pilgerwege und Straßen nach Rom kontrollierte, die von Pilgern aus dem ganzen christlichen westlichen Europa benutzt wurden.<sup>203)</sup> Dies bestätigt Dhondts Aussage. Am Kontinent gab es eine aufblühende Klosterkultur im 7. und 8. Jhd. Diese wurde oft von Angelsachsen oder Iren getragen. Johaneck meint ebenfalls, dass Iren und Angelsachsen eine starke Bindung an Rom hatten und dass es Fernrouten gab, die nicht nur für Pilgerreisen genutzt werden konnten.<sup>204)</sup> Viele Klöster zählten zu den Großgrundbesitzern. Der Großgrundbesitz umfasste mehrere *mansi* – Bauernhöfe. Die Klöster Prüm und Lorsch sollen 2000 Höfe besessen haben im 8. Jhd., das Kloster Fulda sogar 15000.<sup>205)</sup>

Auf den Großgrundbesitzen wurde aber nicht nur Ackerbau betrieben und die Ernte eingeholt sondern es wurden Fertigprodukte erzeugt. Produziert wurden Waren wie Seife, Fässer, Kleidung aus Wolle oder Flachs und Schuhe. Daneben gab es die übliche Palette an Produkten wie Butter, Käse, Öl oder Mehl und weitere übliche landwirtschaftliche Erzeugnisse. Schon in römischer Zeit wurden auf den Gütern zusätzlich Gebrauchsgegenstände hergestellt, das für die Arbeit nötige Werkzeug oder auch Wagen. Die Großgrundbesitzungen konnten sich mit allem Lebensnotwendigen selber versorgen.<sup>206)</sup>

---

202) Dhondt, Mittelalter, 148-151.

203) Jörg Jarnut, Geschichte der Langobarden, Stuttgart-Berlin-Köln-Mainz 1982, 95f.

204) Peter Johaneck, Der „Außenhandel“ des Frankenreichs der Merowingerzeit nach Norden und Osten im Spiegel der Schriftquellen, in: Klaus Düwel (Hrsg.), Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa III, Göttingen 1985, 214-254, 216.

205) McCormick, Origins, 7.

206) Doehaerd, Middle Ages, 127f.

Genauso wie die weltlichen Großgrundherrschaften waren die kirchlichen in das Wirtschaftsleben eingebunden. Diese genossen häufig Zollprivilegien. Die großen geistlichen Grundherrschaften mit ihren oft weitreichenden Streubesitzungen waren zentrale Wirtschaftsorganismen die den Handel und das Marktgeschehen stark beeinflussten.<sup>207)</sup> Zumindest ein Teil der Güter, die auf den Großgrundherrschaften erzeugt wurden, wurde in den allgemeinen Gütertausch einbezogen.<sup>208)</sup> So gab es beispielsweise einen regen Getreidehandel auf lokaler Ebene, sogar über größere Entfernungen hinweg. Jüdische Kaufleute haben unter anderem mit Wein und Getreide gehandelt. Auch Abteien kauften und verkauften Getreide. Ebenso wurde Getreide von friesischen Kaufleuten exportiert, gleichzeitig stieg der Import von Venedig und Byzanz für Getreide. Dies zeigt, dass die Wirtschaft nicht von Domänen getragen wurde, die auf keinen Fall für Absatzmärkte produzierten. Im Gegenteil, es gab einen regen Handel mit Überschüssen.<sup>209)</sup>

Vor allem die vielen Zollbefreiungen zeigen, dass kirchliche Institutionen nicht nur in das Handelsgeschehen eingebunden waren, sondern dieses zu großen Teilen bestimmten.<sup>210)</sup> Darüber hinaus konnten Äbte als Vermittler bei wichtigen Handelsgeschäften tätig werden.<sup>211)</sup>

Die Klöster waren nicht nur Horte der Religion sondern standen parallel dazu immer unter einem ökonomischen Gesichtspunkt. Die Klostersgemeinschaft musste mit Gütern des Alltags und den Mitteln zur Erfüllung der liturgischen Aufgaben versorgt werden. So war etwa bei den Benediktinern neben dem Gebet die Arbeit ein wichtiger Bestandteil des Lebens. Vor allem in kargen Regionen wie den Berglandschaften musste das Überleben gesichert werden. So übernahmen die monastischen Gemeinschaften Rodungsarbeiten und bewirtschafteten das Land.<sup>212)</sup> Schenkungen die an ein Kloster gingen sollten dazu dienen, dieses mit Lebensmitteln oder auch Kleidung zu versorgen.<sup>213)</sup> Schenkungen, wie jene von Matheri 822 – von Besitz zwischen Grif-

---

207) Adam, Zollwesen, 172f.

208) Adam, Zollwesen, 187.

209) Dhondt, Mittelalter, 148-151.

210) Adam, Zollwesen, 187.

211) Adam, Zollwesen, 181.

212) Hägermann, Kloster, 13.

213) Stefan Patzold, Überlegungen zu zwei parallelen Entwicklungen im fränkischen Mönchtum des 9. Jahrhunderts, in: Claudia Dobrinski, Brunhilde Gedderth, Katrin Wipfler (Hrsg.), Kloster und Wirtschaftswelt im Mittelalter (Mittelalterstudien des Instituts zur interdisziplinären Erforschung des Mittelalters und seines Nachwirkens, Bd. 15, München 2007), 25-38, 27.

fen und Trixen (im östlichen Kärnten), an Innichen, zeigen, dass Grund und Boden weit verstreut sein konnten.<sup>214)</sup>

In der Urkunde heißt es: „*Ego itaque Matheri [...] omnem rem proprietatis [...] dono [...] trado in manus Hittonis episcopi ad monasterium quae est constructum in honore sancti petri apostoli et candidi martyris Christi in loco nominato Intihha, hoc est infra Truhsna et Criuina [...] ad supradicto monasterio deligabo [...] cum terris silvis campis pratis pascuis [...]*.“ Matheri selbst also schenkte jenem Kloster, welches zu Ehren des hl. Petrus sowie dem Märtyrer Candidus zu Ehren gebaut wurde und Innichen genannt wird, seine Besitzungen. Meichelbeck hat Truhsna mit Trixen und Criuina mit Griffen identifiziert.<sup>215)</sup>

Zollfrei waren die Güter, die für den Eigenbedarf produziert wurden und die der Sicherstellung der Ernährungsgrundlagen dienten. Die Bevölkerung musste sich mit notwendigen Gütern versorgen können, vor allem mit Lebensmitteln, daher war es wichtig solche Güter zollfrei beziehen zu können. Unter diesem Gesichtspunkt sind die häufigen Zollprivilegien für Klöster zu verstehen. Der kostenfreie Gütereinkauf und Warentransport sollte es den monastischen Gemeinschaften möglich machen, sich mit dem Notwendigsten zu versorgen. Das war vor allem aufgrund der Hospizfunktion und der Fürsorgepflicht für Alte und Arme wichtig. Dahingegen waren Berufshändler und deren reine Handelserzeugnisse abgabepflichtig. Von den Herrschern wurde den Klöstern häufig das Recht verliehen, von den genannten Händlern die Durchgangszölle einzuheben. Bei den Händlern gab es die Berufshändler, die nur für den Eigengewinn Handel trieben und die Händler die daneben noch für einen König, Abt oder Bischof tätig waren und im Auftrag dieser Handelsgeschäfte tätigten.<sup>216)</sup> Produkte die auf den lokalen Märkten verkauft wurden, wurden meist von den freien Bauern eines Grundherren dorthin transportiert und verkauft. Sollten Waren über längere Strecken transportiert werden oder auf überregionalen Märkten verkauft werden, so wurde auf Händler, Spezialisten auf diesem Gebiet, zurückgegriffen.<sup>217)</sup> Klösterliche Grundherrschaften waren vor allem bestrebt ihre eigenen Erzeugnisse zollfrei zu den nächsten Handelsorten zu bringen.<sup>218)</sup> Bei oder kurz nach einer Klos-

---

214) Fräss-Ehrfeld, Geschichte, 91.

215) Bitterauf, Traditionen, 472, 403f.

216) Adam, Zollwesen, 213f.

217) Doehaerd, Middle Ages, 169-171.

218) Adam, Zollwesen, 188.

tergründung konnte dieses mit Privilegien (Markt-, Münz- und Zollrecht) ausgestattet werden.<sup>219)</sup>

Daneben bemühten sie sich eigene Hafentplätze oder Stützpunkte an wichtigen Handelsrouten zu bekommen. Wichtig war ihnen auch eigene Märkte zu besitzen oder neue zu gründen. Das führte häufig, wie die Schenkungen, zu einer Dezentralisierung des Klosterbesitzes.<sup>220)</sup> Die Klöster waren bestrebt alle Bedürfnisse abzudecken, das heißt, sie wollten so viele Rohstoffe wie möglich zur Verfügung haben. Konnten sie, als Beispiel, ihren Fischbedarf mit ihren Besitzungen nicht abdecken, so trachteten sie danach Besitzungen zu erwerben die ihnen das ermöglichten. Oft wurde ihnen das, durch Schenkungen, ermöglicht.<sup>221)</sup> So konnten Produktmängel einer Region durch die Überschüsse einer anderen ausgeglichen werden. Auch McCormick betont die Entfernungen die so ein Streubesitz mit sich bringen konnte. So hatte etwa das Kloster St. Denis Ende des 8. Jhdts Besitzungen im Veltlin.<sup>222)</sup> Ebenso gilt der Streubesitz für Innichen wie die Urkunden zeigen. Dazu gehörten Besitztümer im Wipptal oder in der Nähe von Griffen.<sup>223)</sup>

Stadt, Markt und Handel waren sehr eng miteinander verknüpft. Es gab vor allem seit dem 8. Jhd. eine schnelle Marktentwicklung. Durch die Gründung von Märkten konnte erreicht werden, dass Gebiete mit einer schwachen Lebensmittelproduktion mit den nötigen Gütern versorgt werden konnten. Dies galt vor allem dann, wenn es zu Hungersnöten kam.<sup>224)</sup>

Das Recht einen Markt abhalten zu dürfen, konnte nur der König erteilen. Dies galt gleichermaßen für Besitztümer die von den Zöllen befreit waren. Eine Zollbefreiung inkludierte nicht das Recht, einen Markt abhalten zu dürfen. Hatte ein Kloster oder eine Abtei jedoch das Recht, einen Markt abhalten zu dürfen, so konnte sie die durch den Verkauf von Waren erzielten Gewinne besteuern. Die Märkte standen unter der Aufsicht der jeweiligen Autorität des Marktgebietes.<sup>225)</sup>

---

219) Brunhilde Gedderth, Geistliche Gemeinschaften als Wirtschaftsfaktoren, in: Claudia Dobrinski, Brunhilde Gedderth, Katrin Wipfler (Hrsg.), Kloster und Wirtschaftswelt im Mittelalter (Mittelalterstudien des Instituts zur interdisziplinären Erforschung des Mittelalters und seines Nachwirkens, Bd. 15, München 2007), 101-124, 103.

220) Adam, Zollwesen, 188.

221) Doehaerd, Middle Ages, 150.

222) McCormick, Origins, 7.

223) Bitterauf, Traditionen, 34, 62; 472, 403f; 550, 472-474.

224) Dhondt, Mittelalter, 166.

225) Doehaerd, Middle Ages, 182.

Die weit reichenden Streubesitzungen der Grundherrschaft boten ein wertvolles Kommunikations-, Verkehrs- und Verkaufstellennetz, das nicht nur der Eigenversorgung, sondern auch verschiedensten Handelsaktivitäten sehr dienlich war. Durch die verzweigten Besitzungen waren die Klöster Träger des überregionalen und internationalen Handels. Durch die Gründung neuer Marktorte wurden nicht nur die Regionen der Klöster selbst wirtschaftlich belebt. Der Warentransport war großteils herrschaftlich in Form von mannigfaltigen Frondiensten geregelt.<sup>226)</sup> Daneben gehörten zu den Diensten noch die Produktion von Waren wie Fässer oder Kleidung ebenso wie Reparaturarbeiten.<sup>227)</sup> Die Bauern, die zu einer (kirchlichen) Großgrundherrschaft gehörten, konnten im Frondienst dazu eingeteilt werden, auf den verstreuten Besitzungen die Ernte einzubringen, dies galt ebenfalls für den Transport von Rohstoffen oder Gütern. So waren Transport und Gütertausch unter den Besitzungen möglich und der Transport zu den Märkten.<sup>228)</sup>

Von einem Kloster mussten häufig viele Personen versorgt werden. Dazu zählten das Dienstpersonal, Gäste, Pilger oder Arme. An Logistik und Verwaltung waren bei einem dezentralisierten Großgrundbesitz andere Anforderungen gestellt, als bei einer geschlossenen Grundherrschaft. Die Klostersgemeinschaft war auf eine gleichmäßige und kontinuierliche, ihrem Personenkreis qualitativ angemessene Versorgung angewiesen. Diese war vom Propst und dem Verwalter der Pforte aus den Villikationen vor allem der Form von Getreidelieferungen als Fixum und Zehnt sicherzustellen.<sup>229)</sup> Es zeigt sich, dass es ein ausgeklügeltes Transport- und Kommunikationsnetz gegeben haben muss. Die Klöster waren fähig, Arbeiten erledigen und Güter transportieren zu lassen.<sup>230)</sup> Kommunikation und vor allem Transport setzen aber das Vorhandensein von Straßen voraus. Es ist also davon auszugehen, dass die Klöster sehr interessiert daran waren diese zu erhalten und wenn notwendig, zu erbauen.

Die Verarbeitung des Getreides zu Mehl wurde meist von der Klostersgemeinschaft, als Zentrale des Besitzes, übernommen. Klöster waren oft „Innovationszentren“. So besaß beispielsweise Corbie im 8. Jhd. neununddreißig Mahlwerke. Technische Innovationen wie die wassergetriebene vertikale Mehlmühle entstanden ebenfalls in monastischen Gemeinschaften. Die Mühlen wurden

---

226) Adam, Zollwesen, 190.

227) Doehaerd, Middle Ages, 130f.

228) Doehaerd, Middle Ages, 135f.

229) Hägermann, Kloster, 14f.

230) McCormick, Origins, 8.

von spezialisierten Arbeitskräften betrieben. So gehörte zu jeder Mühle ein Müller, der von den bäuerlichen Aufgaben entbunden war. Der Müller war für den Betrieb der Mühle und deren Instandhaltung verantwortlich. Dafür erhielt er ein Grundstück zur Versorgung.<sup>231)</sup> Auch für den bayerischen Raum ist ein Ansteigen der Verwendung von solchen Mühlen ab Mitte des 8. Jhd feststellbar.<sup>232)</sup> Daneben arbeiteten häufig Sklaven in den Werkstätten, beispielsweise als Schmiede. Andere Arbeitskräfte waren Freie wie die Handwerker oder wie jene die im Salzabbau tätig waren. Sie wurden wie die Müller mit Land versorgt oder für ihre Dienste bezahlt.<sup>233)</sup>

Abteien und Bischofskirchen konnten über eigene Händler verfügen. Diese waren Untergebene der jeweiligen Grundherrschaft, doch sie genossen viele Freiheiten. Neben ihrer Handelstätigkeit für Kirche oder Kloster konnten sie eigene Geschäfte führen. Es gab ebenso freie Kaufleute die sich in die Abhängigkeit von großen kirchlichen Grundherrschaften begaben. Die Einschränkungen ihrer Freiheit nahmen sie wohl für Schutz und Zollfreiheiten in Kauf. Angesichts der vielen Zollbefreiungen, vor allem für Abteien, war das sicherlich ein guter Tausch, denn da sie für die Kirche tätig waren mussten sie die jeweiligen Zölle nicht bezahlen. Es ist davon auszugehen, dass es eine große Anzahl von kirchlichen Kaufleuten gab.<sup>234)</sup> Da sie nicht nur an eine kirchliche Herrschaft gebunden waren, konnten sie nebenbei für andere Domänen ihre Geschäfte führen. Dabei konnten sie ihre Diplome nutzen die häufig für den gesamten Herrschaftsbereich, im fränkischen Fall für das gesamte Königreich, galten. Die klösterliche Handelstätigkeiten waren also insgesamt belebend für den Handel.<sup>235)</sup> Im Langobardenreich beispielsweise erlangten die Händler ab der Mitte des 7. Jhd. immer mehr Bedeutung. Es kam zu einer Ausweitung des Handels, vor allem des Fernhandels mit den byzantinischen Gebieten in Italien und dem Reich selbst. Auch die Geldwirtschaft mehrte sich, selbst in den unteren sozialen Schichten besaßen die Menschen Geld und Handwerker wurden oft in Geld bezahlt. Die Zahl der Klöster- und Kirchengründungen erhöhte sich und Geistliche traten immer häufiger als Käufer und Verkäufer auf.<sup>236)</sup>

Klöster produzierten aber nicht nur landwirtschaftliche Güter, einige wie das Kloster Prüm, gewannen beispielsweise Salz. In der Förderanlage wurde das Salz in drei Pfannen verkocht. Diese

---

231) Hägermann, Kloster, 14f.

232) McCormick, Origins, 8.

233) Doehaerd, Middle Ages, 133.

234) Adam, Zollwesen, 185f.

235) McCormick, Origins, 11.

236) Jarnut, Geschichte, 99f.

### 2.3.2. Der (Ost)alpenraum

---

Aufgabe übernahmen Sieder. Diese bekamen für ihre Arbeit ein Drittel des Gewinnes, der Rest ging an das Kloster.<sup>237)</sup> Schon zu Beginn des 8. Jhdt. wurde durch das Bistum Salzburg, bei Bad Reichenhall, Salz abgebaut.<sup>238)</sup>

Die Amtsinhaber innerhalb einer monastischen Gemeinschaft konnten durchwegs wohlhabend sein und über Besitz wie kostbare Kleider oder Silbergeschirr verfügen. Diese Güter besorgten sie über den Fernhandel oder am lokalen Markt. Damit sorgten Klöster für mehr Nachfrage und wirkten wirtschaftsbelebend. Güter, welche von der Klostersgemeinschaft nicht produziert wurden, mussten ebenfalls beschafft werden. Lebensmittel mussten ebenso häufig zugekauft werden. Dies betraf vor allem Fisch, für den in der Fastenzeit eine rege Nachfrage bestand. Gebrauchsgegenstände mussten gekauft werden und an Handwerkern bestand ebenfalls eine Nachfrage, mussten doch Bauwerke repariert oder errichtet werden.<sup>239)</sup> Sowohl in der Gründungsurkunde als auch in den Schenkungsurkunden des Quartinus und Matheri werden Fischteiche als Teil des Besitzes der Abtei überschrieben.<sup>240)</sup> Das Bedürfnis nach Fisch, dürfte tatsächlich sehr hoch gewesen sein.

### 2.3.2. Der (Ost)alpenraum

Im 8. Jhdt. n. Chr. waren die Alpen eine wichtige Durchgangsregion für den Fernhandel. Noch in merowingischer Zeit war die Rhone die wichtigste Nord-Süd-Verbindung gewesen. Im 9. Jhdt. lief dann der Fernhandel im Mittelmeerraum größtenteils über Venedig. Über diese reiche Lagunenstadt erfolgte nun die Anbindung der rechtsrheinischen Gebiete an den Mittelmeerhandel. Die Verlagerungen der fränkischen Interessen und die Piratenüberfälle der Sarazenen machten die Routen über die Alpenpässe interessant. Diese Entwicklung trifft zwar vorwiegend auf das 9. Jhdt. zu, insbesondere ab der Zeit der Reichsteilung,<sup>241)</sup> man kann aber davon ausgehen, dass diese Entwicklung schon früher begann. Immerhin begann die moslemische Expansion schon im 8. Jhdt und die fränkischen Interessen verlagerten sich ebenfalls in diesem Jahrhundert schon Richtung Osten (Langobardenreich, baierischer Dukat). Den Handelsrouten selbst ist das nächste Kapitel gewidmet. Des Weiteren gab es noch einen regen „Osthandel“ mit den Slawen.<sup>242)</sup>

---

237) Hägermann, Kloster, 16f.

238) Doehaerd, Middle Ages, 132.

239) Gedderth, Geistliche, 108-112.

240) Bitterauf, Traditionen, 34, 62; 472, 403f; 550, 472-474.

241) Adam, Zollwesen, 174-176.

242) Adam, Zollwesen, 177.

Ab 680 kam es zu einer Festigung der Machtverhältnisse in Norditalien. Nach mehreren erfolglosen Rückeroberungsversuchen der Byzantiner, wurde die langobardische Herrschaft zum ersten Mal von Byzanz anerkannt.<sup>243)</sup> Dies führte zu einer wirtschaftlichen Aufschwung der Städte welche am Po gelegen waren. Vor allem gab es einen regen Handel zwischen diesen und den aufstrebenden Städten Comacchio und Venedig. Auch Cremona und Pavia wurden beachtliche Handelszentren.<sup>244)</sup> Der Handel mit diesen wohlhabenden Städten musste für die Nachbarn im Norden interessant sein. Bedenkt man vor allem, dass sich der Handel seit der ersten Hälfte des 7. Jhdts stark ausweitete, vor allem mit den byzantinischen Gebieten, zu diesen ist ebenso Venedig zu zählen.

Schon in der Antike führte der Ausbau der Straßen durch das Pustertal zu einem wachsenden Handel und zu einem Bevölkerungsanstieg. Es wurde die Entwicklung und Vermehrung von Siedlungen angekurbelt, besonders an Plätzen, welche strategisch gut gelegen und schon in der Eisenzeit besiedelt waren. Spätestens seit der Gründung von Aquileia gab es einen ausgedehnten Handel zwischen der Ostalpenregion und dem Römischen Reich.<sup>245)</sup>

### 2.3.2.1. Handelsgüter in der Antike

Zur Zeit der Römer waren im Ostalpenraum die Handelsgüter vor allem Salz, Gold, Eisen und Bernstein. Letzterer aber nur im Durchgangsverkehr auf der von der Ostsee kommenden Bernsteinstraße. Das Salz wurde vor allem in Hallstatt gewonnen und das Eisen kam aus dem binnennorischen Raum. Daneben wurde noch mit kleinen Mengen von Landbauprodukten und Fellen gehandelt.<sup>246)</sup> Ortolf Harl hat in seinem Vortrag erwähnt, dass schon zur Zeit der Römer in Reichenhall Salz gewonnen wurde. Dieses wurde dann auf direktem Weg durch die Alpen nach Italien transportiert.<sup>247)</sup>

Der Bernstein wurde auf der **Bernsteinstraße** transportiert. Er war schon lange vor den Römern ein wichtiges Handelsgut. Er wurde von der west- und ostbaltischen Küste nach Süden über

---

243) Seidlmayer, Geschichte, 54.

244) Dhondt, Mittelalter, 122-126.

245) Gräber, Siedlungskontinuität, 14-18.

246) Ertl, Topographia, 8.

247) Ortolf Harl, Die Romanisierung des Ostalpenraumes, vom Hochtortor her betrachtet. Die Galli Transalpini des Livius und die Beziehungen zwischen Tauriskern, Norikern und Römern in der Zeit von 186 bis 113 v. Chr., gehalten an der Universität Wien am 16.10. 2008.

### 2.3.2.2. Handelsgüter im Frühmittelalter

---

Mähren nach dem Wiener Becken transportiert.<sup>248)</sup> Auf den weiteren Verlauf wird noch im Kapitel Routen zurückgekommen.

Zentrum des Eisenabbaus war das Görtschitztal. Das heutige Hüttenberg war schon damals eine große Erzabbaustelle. Daneben ist die Kliening zu den bedeutenden Gebieten zu rechnen, in welchen Gold und Silber abgebaut wurde.<sup>249)</sup> Das Gold in den Alpen kommt in zwei Formen vor, zum einen „im Berg steckend“ – dieses muss abgebaut beziehungsweise geschürft werden, zum anderen in Form von *Nuggets* – auch als *Waschgold* bezeichnet, welches in den Flüssen „gewaschen wird“.<sup>250)</sup>

Eine weitere Eisenverarbeitungsstätte ist aus dem Drautal bei Spittal bekannt. Das norische Eisen war von besonderer Qualität, sein Ruf war bedeutend und es wurde von Ovid, Horaz als auch Plinius dem Jüngeren gelobt. Bei dem Erz handelte es sich um Naturstahl, welcher sehr selten vorkam.<sup>251)</sup>

Darüber hinaus war Noricum reich an Blei und Kupfer. Der Abbau von Kupfer ist beispielsweise im Osttiroler Raum für Matri und Huben belegt.<sup>252)</sup> Zink wurde im Gailtal gewonnen.<sup>253)</sup> Der Ostalpenraum war also sehr reich an Bodenschätzen.

### 2.3.2.2. Handelsgüter im Frühmittelalter

Im Mittelalter gab es weiterhin einen regen Goldabbau. Vor allem das Rauriser- und Gasteiner Tal waren bekannt für das begehrte Metall.<sup>254)</sup> Ebenso wurde weiterhin Eisenerz abgebaut und verarbeitet. So ist für den Anfang des 10. Jhdt. der Erzabbau im Görtschitztal und die Verarbeitung durch ein Eisenwerk im Lavanttal, durch die Salzburger Kirche, belegt. Der Erzbischof von Salzburg, Odalbert, tauschte mit dem Grafen Albrich Güter aus und erhielt Besitzungen in den genannten Tälern samt Ausstattung zur Eisenverarbeitung und zum Abbau.<sup>255)</sup> Ebenso bestand weiterhin

---

248) Odehnal, Verkehrswege, 65f.

249) Ertl, Topographia, 128.

250) Harl, Romanisierung.

251) Fräss-Ehrfeld, Geschichte, 23.

252) Gräber, Siedlungskontinuität, 16.

253) Fräss-Ehrfeld, Geschichte, 23.

254) Cartellieri, Alpenstrassen, 10.

255) Fräss-Ehrfeld, Geschichte, 102.

die Nachfrage nach anderen Metallen wie Zink und selbst Holz stellte einen Rohstoff dar, mit dem Handel betrieben wurde.<sup>256)</sup>

Begehrte Güter im (frühen) Mittelalter waren weiters Wachs, Honig und Pelze beziehungsweise Felle.<sup>257)</sup> In den Quellen preist vor allem Arbeo von Freising den Honig- und Tierreichtum als auch das fruchtbare Ackerland. Ebenso finden bei ihm die Erze Gold, Silber und Eisen namentlich Erwähnung.<sup>258)</sup> Diese Produkte ließen sich sicherlich in den waldreichen Gegenden des Ostalpenraumes gewinnen.

Daneben wurde mit Getreide gehandelt, wobei der Ostalpenraum hier sicherlich nicht dazu diente Überschüsse zu produzieren. Wein war hier nicht weniger ein begehrtes Gut und im Ostalpenraum selbst angebaut, wie die Schenkungen des Quartinus bezeugen<sup>259)</sup>, jedoch ist hier aufgrund der klimatischen Bedingungen nicht damit zu rechnen, dass der Wein im Überschuss produziert wurde und als Exportgut diente, dieser diente eher dem Eigenbedarf. Mit Wein wurde aber ein reger Handel betrieben<sup>260)</sup>, dass Wein aus Italien importiert oder über die Verkehrswege durch die Alpen in den Norden transportiert wurde ist jedoch anzunehmen.

Begehrte Güter waren die fränkischen Waffen. Für diese gab es allerdings Ausfuhrverbote. Diese zeigen, dass die Waffen schon im 8. Jhdt. sehr begehrt sein mussten und, dass es einen Handel mit den slawischen Gebieten im Osten gegeben haben muss.<sup>261)</sup> Ein Verbot des Verkaufs von Waffen über die Reichsgrenzen hinweg geht klar aus einem Kapitular Karls des Großen aus dem Jahr 779 hervor.<sup>262)</sup> Mit den Ausfuhrverboten sollte erreicht werden, dass die begehrten fränkischen Schwerter und Panzerhemden nicht über die Reichsgrenzen hinweg verkauft werden, insbesondere nicht in die skandinavischen, moslemischen und slawischen Gebiete. Panzerhemd und Schwert gewährleisteten die militärische Überlegenheit der Franken zu jener Zeit.<sup>263)</sup> Laut McCor-

---

256) McCormick, Origins, 729.

257) Dhondt, Mittelalter, 137.

258) Arbeo, Vita et passio sancti Haimhrammi Martyris. Leben und Leiden des hl. Emmeram, Bernhard Bischoff (Ed.), München 1953, 15.

259) Bitterauf, Traditionen, 550, 472-474.

260) Dhondt, Mittelalter, 152.

261) Adam, Zollwesen, 177.

262) Capitulare Haristallense 779 mense martio, MGH Capitularia regum francorum 1, Alfred Boretius- Victor Krause (Ed.), Hannover 1897, 20, 46-52, c. 19, 20, 51.

263) Dhondt, Mittelalter, 63.

mick gelangten fränkische Waffen bis nach Bagdad und sie wurden vor allem von Händlern aus den *Rus* gehandelt. Ein Indiz dafür, dass die Waffen weit über die Reichsgrenzen hinaus sehr begehrt waren und dass die Ausfuhrverbote häufig übergangen wurden.<sup>264)</sup>

Diese Verbote dürften vor allem darauf zurückgehen, dass Samo, ein fränkischer Händler, im 7. Jhd. Waffen an die Wenden verkaufte. Es kam zu bewaffneten Auseinandersetzungen und Franken sollen dabei „massakriert“ worden sein.<sup>265)</sup> Es ist verständlich, dass man daher die Waffen nicht an fremde Gebiete ausliefern wollte um seinen Vorteil nicht aufzugeben. Es ist anzunehmen, dass dieses Verbot auch für die, unter der Oberhoheit der Franken stehenden, Baiern galt. Denn andere Ausfuhrverbote, wie beispielsweise für Sklaven, sind für den bayerischen Raum gleichfalls bezeugt.<sup>266)</sup>

Der langobardische König Liutprand verhängte ebenso vergleichbare Ausfuhrverbote. Mitte des 7. Jhd. ordnete er an, dass nur mit einer königlichen Genehmigung der Handel und der Verkehr über die Reichsgrenzen hinweg möglich sein dürfe. Diese Maßnahme zielte vor allem auf das feindlich gesinnte Frankenreich.<sup>267)</sup> Damit konnte er die Pilgerwege nach Rom sperren und die Franken vom Italienhandel – zu Lande – absperren.

Der Sklavenhandel war in Europa im Mittelalter noch lange Zeit verbreitet. Es dauerte, von der Region abhängig, bis ins 13. Jhd bis er aufhörte zu existieren. Das heißt, für das 8. und 9. Jhd ist der Sklavenhandel keine ungewöhnliche Erscheinung.<sup>268)</sup> Allerdings durften keine Christen in die Sklaverei verkauft werden.<sup>269)</sup> Dass es einen regen Handel mit den Slawen, darunter mit Sklaven gab, beweisen die Beschreibungen über den Franken Samo. Dieser war ein Kaufmann im 7. Jhd. und trieb Handel mit den Westslawen, er soll unter anderem Sklavenhändler gewesen sein.<sup>270)</sup> Laut Seidlmayer bestand der Sklavenhandel, zumindest in Italien hier

---

264) McCormick, *Origins*, 732.

265) Doehaerd, *Middle Ages*, 173.

266) *Concilia Neuchingense 772 octobr 14*, MGH *Concilia aevi Carolini*, Albert Werminghoff (Ed.), Hannover 1908, 16, 98-103, 99f.

267) Jarnut, *Geschichte*, 110.

268) Güttenberger, *Zollstätten*, 61.

269) *Concilium Clippiacense 626 aut 627 sept. 27*, MGH *Concilia aevi Merovingici*, Friedrich Maassen (Ed.), Hannover 1893, 196-201, c. 13, 199.

270) Johanek, „Außenhandel“, 214-254, 245.

insbesondere in Venedig, bis ins 15. Jhdt. Auch hier wurden vor allem Slawen als Sklaven gehandelt.<sup>271)</sup>

Sklaven wurden jedoch aus den verschiedensten Regionen, wie beispielsweise aus England, bezogen. Sogar Franken selbst konnten als Sklaven verkauft werden, wenn dies auch seltener in den Quellen vorkommt. Nach der Beulenpest in der Mitte des 5. Jhdts. gab es einen regen Handel mit Sklaven. Mit Sklaven sollte das Fehlen von Arbeitskräften ausgeglichen werden. Seit dieser Zeit bestand der Sklavenhandel fort.<sup>272)</sup> Für andere Gebiete, wie Nordafrika im 8. Jhdt., ist nachzuweisen, dass Sklaven für den „Ersatz“ von Arbeitskräften dienten.<sup>273)</sup> Eine Nachfrage nach Sklaven bestand fast überall. Vor allem die Händler aus dem Orient nahmen häufig am Rücktransport Sklaven als Handelsgut mit. Durch die zahlreichen Kriege, die unter den Merowingern geführt wurden, waren Sklaven eine gängige Handelsware.<sup>274)</sup> Jedoch galt es als verabscheuenswürdig Christen als Sklaven zu verkaufen, zumindest an Andersgläubige. Jedoch wurde der Verkauf von christlichen Sklaven allgemein immer unbeliebter, vor allem die Kirche ächtete dieses Geschäft.<sup>275)</sup> Die Kirche hatte den Sklavenhandel mit Christen verboten, so griff man gerne auf Andersgläubige zurück.<sup>276)</sup> McCormick meint, dass Sklaven über den Landweg, damit über die Alpen, nach Venedig „transportiert“ wurden. Dabei gab es einen entscheidenden Vorteil für die Händler – Sklaven bewegten sich von selbst fort und konnten dazu gezwungen werden andere Waren zu tragen.<sup>277)</sup> Aber nicht alle Sklaven wurden verkauft. Viele Kriegsgefangene wurden innerhalb des Frankenreiches angesiedelt und dienten auf Großgrundbesitzen als Arbeitskräfte oder wurden als Geiseln gehalten.<sup>278)</sup>

Ein weiteres wichtiges Produkt, dass zu bedeutenden Mengen ebenfalls aus dem Ostalpenraum kam war das Salz. Dieses wurde sowohl zu Lande als auch zu Wasser transportiert und gelangte ins innere des Frankenreiches sowie nach Osten zu den Slawen.<sup>279)</sup> In der Raffelstetter Zollord-

---

271) Seidlmayer, Geschichte, 161.

272) Johanek, „Außenhandel“, 214-254, 249-253.

273) McCormick, Origins, 753.

274) Doehaerd, Middle Ages, 197.

275) McCormick, Origins, 740.

276) Doehaerd, Middle Ages, 197.

277) McCormick, Origins, 733f.

278) McCormick, Origins, 747f.

279) Dhondt, Mittelalter, 154.

nung ist ein reger Salzhandel nachzuweisen, der sich vor allem entlang der Donau und den Nebenflüssen vollzog. Auch geht klar hervor, dass mit dem Osten gehandelt wurde. Mähren und *Rugiland* werden erwähnt<sup>280)</sup>, wobei bei letzterem nicht eindeutig belegt ist, ob es sich um das Land in dem die *Rugier* gelebt haben handelt, also das Land nördlich der Donau, damit sind Teile von Nieder- und Oberösterreich als auch Mähren gemeint oder ob es sich um das Gebiet einer *Rus* im Osten handelt. Güttenberger meint, dass in der Wissenschaft die Tatsache nicht genau geklärt ist. Da aber Mähren in der Zollordnung mit *Marahorum* bezeichnet wird, wird das Land nördlich der Donau ausgeschlossen, des weiteren wird das Land der *Rus* oft als *Rugiland* bezeichnet. Somit ist eher anzunehmen, dass in der Zollordnung das Gebiet der *Rus* gemeint ist.<sup>281)</sup> Salz wurde aus den Solequellen, die man *Grutten* nennt, gewonnen. Zwei solcher Quellen werden vor 788 immer wieder erwähnt – Bad Reichenhall und Bad Hall bei Kremsmünster. In Bad Reichenhall befanden sich die Solequellen in der Hand des bayerischen Herzogs. Dieser gewährte anderen Personen und Institutionen lediglich Solebezugsrechte und hier hauptsächlich den meisten bayerischen Klöstern.<sup>282)</sup>

### *Erkenntnisse*

Mit dem Ende des römischen Reiches ist ein Rückgang des Handels verbunden. Die fehlende „staatliche Ordnung“ wirkte sich auch negativ auf die Wirtschaft aus. Die fehlende Ordnung wurde aber mit der Festigung der germanischen Reiche wieder weitgehend erlangt. An die Stelle der römischen Verwaltung traten die Großgrundbesitzer, darunter die krichlichen und es entwickelte sich erneut ein Handelssystem, wobei die Produkte, die auf den Besitzungen produziert wurden, auf den regionalen und überregionalen Märkten ver- und gekauft wurden.

Die geistlichen Grundherrschaften spielten im frühmittelalterlichen Wirtschaftsleben bereits eine große Rolle. Der Ostalpenraum war nach den Verwüstungen der Slawenkriege ein nur dünn besiedelter Raum. Wollte man diesen wirtschaftlich wiederbeleben, so musste man auch die Voraussetzungen dafür schaffen. Grund und Boden mussten bearbeitet werden und mit erzeugten Gütern musste gehandelt werden. Kirchliche Institutionen waren bestrebt wirtschaftlich zu expandieren – Märkte zu gründen und Handelsgebiete auszuweiten. Das Pustertal bot dafür einen hervorragenden Raum. Im siedlungsleeren Raum konnten Grund und Boden sowie neue Marktgebiete erschlossen werden und der Handel mit den befriedeten Slawen konnte aufgenommen wer-

---

280) Inquisitio de Theloneis Raffelstettensis 903-906, Boretius, 253, 249-252, c. 2-10, 251f.

281) Güttenberger, Zollstätten, 53.

282) Störmer, Baiuwaren, 116.

den. Ebenso war durch Großgrundbesitz die Versorgung der Bevölkerung und die Produktion von Gütern möglich – da sich Großgrundbesitzungen selbst mit allem Lebensnotwendigen versorgen konnten, war die Besiedlung des Alpenraumes kein Problem. Für Innichen kann angenommen werden, dass Kriegsgefangene, insbesondere aus den Slawengebieten, auf den Besitzungen der Abtei arbeiteten. Die Abtei hätte so über Arbeitskräfte verfügen können und gleichzeitig für die Missionierung gesorgt. Trotz der Plünderungen der nachrömischen Zeit, hatten sich einige größere Siedlungen, die Wirtschaftsträger waren, erhalten. Eine Siedlung könnte im Bereich der alten Haltestelle Littamum weiterbestanden haben. Mit der Gründung der Abtei wurde das Pustertal politisch und wirtschaftlich an die Baiern angeschlossen.

Das Pustertal bot eine günstige Lage, von der aus sich der Handel mit den Städten in Italien betreiben ließ. Des weiteren musste die Bevölkerung die Möglichkeit haben, sich mit lebensnotwendigen Gütern, wie Lebensmittel, versorgen zu können. Dies wurde ebenfalls durch die Errichtung eines Marktes gewährleistet. Die Gründung einer Benediktinerabtei dürfte also zielorientiert auf diese Umstände geschehen sein. War doch bei den Benediktinern die Arbeit ein besonderer Gesichtspunkt. Rodungsarbeiten und andere Siedlungstätigkeiten wurden von ihnen geleistet. Dieser Aspekt ist besonders wichtig in einer Region, die erst besiedelt und wirtschaftlich erschlossen werden musste.

Die Ausfuhrverbote deuten darauf hin, dass schon im 8. Jhdt. eine „frühmittelalterliche Handelspolitik“ betrieben worden ist und dass der Handel über Landesgrenzen hinaus statt fand und dass es zahlreiche Handelsverbindungen geben musste. Kontrolle im Ostalpenraum bedurften vor allem die Verbindungen in den Osten zu den Slawen. Waffen sollten nicht an die Slawen verkauft werden. Da Zollstellen und Märkte unter Aufsicht standen, konnte im Bedarfsfall sicherlich die Einhaltung von Verboten kontrolliert werden. Der Handel mit Sklaven dürfte auch im Ostalpenraum ein einträgliches Geschäft gewesen sein. War doch Karantanien slawisch besiedelt und die Konflikte mit den Slawen zahlreich.

Innichen erhielt im Lauf der Zeit einige Schenkungen. Grundbesitz war vom Wipptal bis ins Lavanttal im Osten von Kärnten verstreut. Die Handelsbeziehungen und die Stützpunkte lagen also entlang dem wichtigen Verbindungsweg durch das Drautal. Auf die Route wird noch zurückgekommen, soviel sei aber vorweggenommen, auf diesem Handelsweg wurden viele wichtige Güter transportiert – mit reichen Durchgangs- und Handelszöllen konnte gerechnet werden.

### 2.4. Routen und die Kontinuität von Handels- und Verkehrswegen

Im Folgenden sollen die relevanten Verkehrs- und Handelswege Erwähnung finden. Für den Handel insbesondere für den Fernhandel waren die begehbaren und ausgebauten Routen von großer Wichtigkeit. Die Bedeutung Innichens als Verkehrsknotenpunkt wird im Hinblick auf die Handels- und Verkehrswege deutlich. Die Wegstrecken über den Brenner und über die Tauern wurden schon bei den Verkehrsverhältnissen erwähnt, sollen aber, da sie von großer Bedeutung sind, hier noch einmal Erwähnung finden und genauer beschrieben werden. Vor allem die Wege über die Tauern waren Teil eines Streckennetzwerkes. Dieses Netzwerk soll hier näher betrachtet werden.

Verkehrsnetze bilden den nötigen Unterbau für alle Arten des Verkehrs und für die Wirtschaft und damit für alle höhere Kulturentfaltung.<sup>283)</sup> Es gab oft mehrere parallel verlaufende Wege, auch in *Noricum*.<sup>284)</sup> Das heißt, dass Vorkehrungen für einen regen Verkehr getroffen wurden und es ist anzunehmen, dass diese Wege durchgehend genutzt wurden. Im Hinblick auf diesen Aspekt, muss hier eine Darstellung des Verkehrsnetzes des Ostalpenraumes erfolgen. Denn Innichen und das Pustertal waren in dieses Netz miteingebunden.

#### 2.4.1. Routen seit dem Römischen Reich

Die Brennerstraße verlief westlich vom heutigen Bozen und führte über den Brenner und den Seefeldler Sattel nach Augsburg. Seitenstraßen führten nach Westen zum Fernpass und ostwärts in das Unterinntal. Von Teurnia (St. Peter im Holz – in der Nähe von Spittal/Drau) führte eine Straße über die Radstädter Tauern nach Salzburg.<sup>285)</sup>

Der Brenner war der von der Natur vorgezeichnete Pass. Jedoch wurde der wegen der ständig auftretenden, im wesentlichen durch die Witterungsverhältnisse bedingten Schwierigkeiten direkte Weg, das Tal der Eisack, durch die Klausener Klamm vermieden. Oberhalb von Vipitenum (Sterzing) wurde das Wipptal verlassen und stieg über den Jaufen ins Passeiertal, das bei Meran in das Etschtal mündet.<sup>286)</sup> Die Brennerroute war die kürzeste Verbindung zwischen Italien und dem nördlichen Voralpenland. Bei Wilten (heute ein Stadteil im Süden von Innsbruck) gab es einen Sta-

---

283) Helmut Jäger, Geographische und historische Methoden der Altstraßenforschung, in: Erwin Riedenauer, Die Erschließung des Alpenraums für den Verkehr im Mittelalter und in der frühen Neuzeit, Bozen 1996, 39-59, 56.

284) Stern, Römerräder, 8.

285) Stain, Straßenstationen, 202f.

286) Grams, Zoll, 13.

tionspunkt. Bei diesem konnten Waren über den Landweg nach Augsburg transportiert werden oder den Inn abwärts nach Passau gebracht werden.<sup>287)</sup>

Eine weitere wichtige Verbindung stellte die „Norische Hauptstraße“ dar. Sie führte von Aquileia über Virunum (am Zollfeld in der Umgebung von Maria Saal) nach Lauriacum (Lorch/OÖ).<sup>288)</sup>

Von Aquileia verfolgte man den Isonzo bis in die Julischen Alpen herauf zum Predilpass. Von hier aus konnte entweder der Pass überschritten und der Verlauf der Gailitz bis ins Gailtal verfolgt werden oder es wurde der Wurzenpass überschritten. Via dem heutigen Velden gelangte man nach Virunum.<sup>289)</sup>

Der nächste Abschnitt verlief von Virunum aus nach Ovilava (Wels). Vom Zollfeld aus gelangte man das Görtschitztal hinauf (am heutigen Hüttenberg vorbei) zum Perchauer Sattel oder vor allem, ab der Zeit der Markomannenüberfälle, zum Neumarkter Sattel, über die Hohen Tauern und den Phyrnpass gelangte man weiter nach Norden. Auf dieser Route gelangte schon in der vorrömischen Zeit der berühmte norische Stahl nach Italien.<sup>290)</sup> Über das Görtschitztal und den Perchauer Sattel führt der Weg weiter ins Murtal. Östlich davon kann der Pötsbach nach Norden verfolgt werden. Über den Hohentauernpass und die Palten entlang erreicht man das Ennstal und kommt direkt zum Phyrnpass. Den Teichelbach und die Krems entlang, führt der Weg nach Wels.<sup>291)</sup> Dies ist auch aus der Straßenkarte bei Ertl ersichtlich.<sup>292)</sup>

Sie war also eine wichtige innernorische Handelsverbindung, auf der schon in vorrömischer Zeit der Handelsverkehr abgewickelt wurde, als auch eine bedeutende Verbindung zu fremden Handelspartnern (vorrangig den Römern).<sup>293)</sup> Innichen war über das Puster- und Drautal mit dieser wichtigen Handelsstrecke verknüpft.<sup>294)</sup>

In Wels trifft man auf die Verbindung, die von Wien her kommt. Hinter dem Wienerwald gelangt man ins weite Tullnerfeld. Bei Mautern wurde die Donau überquert. Weiter westlich werden

---

287) Heitmeier, Inntal, 88.

288) Stain, Straßenstationen, 204.

289) Ertl, Topographia, 135f; beiliegende Straßenkarte.

290) Ertl, Topographia, 121-124.

291) Institut Wien, Unterstufenatlas, 16f.

292) Ertl, Topographia, beiliegende Straßenkarte.

293) Ertl, Topographia, 122-126.

294) Institut Wien, Unterstufenatlas, 18. Sowie: Ertl, Topographia, beiliegende Straßenkarte.

die Berge immer weiter zurückgedrängt und das flache Land schiebt sich wie ein Keil zwischen Alpen und Donau. Bei St. Pölten existierte ein Verkehrsknotenpunkt. Von dort aus führte die Straße über Pöchlarn zur Ybbs und Url bis zum heutigen St. Peter. Bei Haidershofen oder Kronstorf wurde die Enns überquert und man gelangte weiter bis nach Wels.<sup>295)</sup> Der Verlauf erstreckte sich also von Wien über Klosterneuburg, St. Pölten (Cetium), Pöchlarn (Arelape), Mauer (Loco felicis), Lorch (Lauriacum) bis Wels.<sup>296)</sup>

Auf der Strecke von Virunum nach Wels gab es bei Hüttenberg eine Abzweigung die über das Klippitztörl ins Lavanttal führte. Diese ist nicht unwichtig. In der Klienung wurde Gold und Silber abgebaut.<sup>297)</sup> Zudem bekam Innichen wie in der Einleitung erwähnt, 822 ein Gebiet am Fuße der Saualpe zugesprochen. Eine Beteiligung am Handel mit den wertvollen Bodenschätzen ist nicht auszuschließen.

Eine weitere Abzweigung gab es beim Erreichen der Mur. Ertl erwähnt, dass sich hier der Weg auch nach Westen, die Mur entlang nach, Iuvavum (Salzburg) fortsetzen ließ.<sup>298)</sup> In seiner beiliegenden Karte ist dieser Weg zwar nicht eingezeichnet, jedoch bildet das Murtal hier einen breiten Pfad durch die Alpen der einer Reise sicherlich kein Hindernis setzte.<sup>299)</sup> Außerdem gelangt man auf diesem Weg zur Straße die von Teurnia nach Salzburg führt. Eine Verbindung zwischen den beiden Straßen wird also durchaus bestanden haben.

Nach den Markomannenüberfällen und folgenden Zerstörungen mussten die Straße und ihre Stationen wiederaufgebaut werden. Dabei wurde dem militärischen Zweck mehr Rechnung getragen und auch eine neue Trasse gelegt. Sie führte die Metnitz entlang durch die Olsaklamm und ging dann über den Neumarkter Sattel. Diese Strecke war direkter als jene durch das Görtschitztal.<sup>300)</sup>

Diese letzten beiden Teilstücke sind vor allem für eine weitere bedeutende Verbindung wichtig, nämlich für die Straße von Celeia (Cilli) nach Iuvavum (Salzburg). Diese verlief über Virunum. In Cilli erfolgte die Anbindung des wichtigen Landweges von Rom her, der über Aquileia verlief.

---

295) Ertl, Topographia, 9.

296) Stern, Römerräder, Karte auf der Umschlagseite.

297) Ertl, Topographia, 128.

298) Ertl, Topographia, 131.

299) Institut Wien, Unterstufenatlas, 16f.

300) Ertl, Topographia, 132f.

Von Cilli aus führte der Weg über Colatio (in der Nähe des heutigen Windischgraz) und Juenna (im Jauntal) nach Virunum. Diese Strecke hatte den Vorteil, dass sie im Gegensatz zur Verbindung Aquileia-Virunum über keine hohen Pässe führte und auch im Winter befahrbar war. Westwärts ging es dann bis Ramingstein, die Mur entlang.<sup>301)</sup> Das ist dann eigentlich schon der Beweis dafür, dass es nach dem Erreichen der Mur, von Süden über Pechauer oder Neumarkter Sattel kommend, einen Verbindungsweg zwischen der Norischen Hauptstraße und der Straße nach Salzburg gab, beziehungsweise, dass von der Norischen Hauptstraße abzweigend, auch Salzburg erreicht werden konnte.

Bei Tamsweg verlässt der Weg die Mur, die Taurrach und danach die Salzach folgend gelangt man bis Salzburg.<sup>302)</sup>

Von Aquileia aus führte eine Straße über den Plöckenpass nach Lonicum (Kötschach-Mauthen) in das Drautal.<sup>303)</sup> Dieser war ein direkterer Weg nach Westen als über Virunum.

Für den norischen Raum spielte noch eine andere Verbindung eine Rolle. Teurnia war neben Virunum ein großer Verkehrsknotenpunkt. Von dort aus verlief ja auch die wichtige Verbindung nach Salzburg. Nach den Markomannenkriegen hatte sich das Wirtschaftsleben nicht mehr richtig erholt. Dies gilt ebenfalls für den Bergwerksbetrieb in Hüttenberg, damit verlor Virunum immer mehr an Bedeutung. Teurnia spielte deshalb nach den Markomannenkriegen eine wichtige Rolle. Möllaufwärts gelangte man einen Saumpfad folgend über den Mallnitzer Tauern und erreichte das Gasteinertal. Das Gasteinertal und die Salzach entlang reiste man bis nach Salzburg.<sup>304)</sup>

Es gab aber spätestens seit der Regierungszeit Septimius Severus einen besser ausgebauten Weg. Dieser führte über den Katschberg.<sup>305)</sup> Der Weg muss hier die Lieser hinauf verlaufen sein, über den Pass und dann die Mur entlang bis zur Taurrach.<sup>306)</sup> Die wichtigste Verbindung stellte der Übergang des Radstättertauerns dar.<sup>307)</sup> Dort hat die Straße wie oben beschrieben den Weg von Virunum nach Salzburg erreicht.

---

301) Ertl, Topographia, 146-149.

302) Ertl, Topographia, 149.

303) Stain, Straßenstationen, 203f.

304) Institut Wien, Unterstufenatlas, 16f.

305) Ertl, Topographia, 151-153.

306) Institut Wien, Unterstufenatlas, 16f.

307) Ertl, Topographia, 150f.

Harl meinte in seinem Vortrag, dass nach neuesten Erkenntnissen die Straßen über den Katschberg und durch das Gasteinertal eine Art „Entlastungs- und auch Umgehungsroute“ für einen direkteren Weg war. Diese direktere Strecke kann als *Salzstraße* bezeichnet werden und war älter als die beiden anderen Tauernverbindungen. Das in Reichenhall gewonnene Salz wurde die Saalach und die Fuscher Ache entlang direkt zum Hoctor im Glocknergebiet transportiert. Über das Hoctor, die Möll abwärts und über den Iselsberg erreichte man Aguntum. Die Drau abwärts und über den Gailberger Sattel sowie dem Plöckenpass, gelangte das Salz dann nach Aquileia.<sup>308)</sup>

Aber bei Teurnia liefen auch die Straßen und Saumpfade aus allen Talfurchen zusammen. Mit Rom gab es eine Verbindung drauabwärts über den Wurzenpass oder den Predil. Über den Gailberger Sattel und den Plöckenpass gelangte man nach Oberitalien. Die Drau entlang führte der Weg bis Aguntum. Weiter Richtung Westen waren der Brenner und Rätien zu erreichen, die Südalpen entlang war der Weg nach Gallien offen.<sup>309)</sup>

Neben den Wegen direkt durch das Alpengebiet, gab es zusätzlich noch eine geradezu berühmte Verbindung – nämlich die **Bernsteinstraße**. Diese führte von Aquileia über Emona (Laibach), Celeia (Cilli) nach Savaria (Szombathely). Etwas weiter nördlich dieser Ortschaft gab es eine Gabelung. Von dort ging der Weg entweder über Scrabantia (Sopron/Ödenburg) nach Carnuntum oder über Wr. Neustadt nach Wien.<sup>310)</sup> Da man von Wien aus die Donau entlang auch wieder ins innere von Noricum gelangte, wurde dieser Weg häufig zur Umgehung der Alpen benutzt, vor allem im Winter. Denn der Weg am Rande der Ostalpen entlang war winterfest. Vor Wr. Neustadt existierte noch eine Abzweigung die es möglich machte früher ins Landesinnere abzubiegen.<sup>311)</sup>

Wie durch die Erklärungen Eingangs ersichtlich ist, kann das Pustertal als Verlängerung des Drautales angesehen werden. Das Pustertal verband die Brennerstraße mit dem Drautal bis Teurnia und weiter bis zum Zusammentreffen mit der Norischen Hauptstraße.<sup>312)</sup> Der Weg von Aquileia über den Plöckenpass und durch das Pustertal war der größte östliche Seitenarm der Hauptlinie südlich des Brenners.<sup>313)</sup> Wie oben erwähnt, gab es die wichtige Verbindung zwischen Aquileia und

---

308) Harl, Romanisierung.

309) Ertl, Topographia, 150f.

310) Stern, Römerräder, Karte Umschlagseite.

311) Stern, Römerräder, 135.

312) Stain, Straßenstationen, 203.

313) Cartellieri, Alpenstrassen, 1.

Augsburg, die durch das Pustertal führte. Die Straße durch das Pustertal wurde als begleitende Straße zu den übrigen Verbindungen von Aquileia nach Rätien gesehen. Sie wurde eine wichtige öffentliche Route. Septimius Severus ließ alle militärisch wichtigen Verkehrsverbindungen zu den Donauprovinzen, aufgrund der germanischen Einfälle, ausbauen. Dies betraf auch das Pustertal.<sup>314)</sup> In Bezug auf die Rohstoffe lässt sich über eine mögliche Abzweigung spekulieren. In Matri und Huben wurde Kupfer abgebaut, die Isel hinunter gelangt man ins Drautal<sup>315)</sup> – egal ob auf dem Flussweg oder über eine eventuell vorhandene Straße, die Rohstoffe konnten durch das Pustertal weitertransportiert werden. Die Verbindung durch das Pustertal lag in der Nähe der Rohstoffquelle und bot sich als optimaler Handels- und Transportweg an.

Die Straße durch das Pustertal gehörte zum Weg der von Aquileia über den Brenner nach Augsburg führte. Von Aquileia kommend, wurde der Plöckenpass überschritten, das Gailtal passierend und über den Gailberger Sattel, gelangte man ins Drautal.<sup>316)</sup> Beim heutigen Oberdrauburg wurde die Drau überschritten. Hier lief die Plöckenstrasse mit der Drautalstraße, von Virunum oder Teurnia kommend, zusammen. Von hier aus führte der Weg nach Aguntum. Etwas weiter westwärts tritt die Straße in das Pustertal ein. Durch die Lienzer Klause hindurch führte der Weg aufs Toblacher Feld nach Littamum. Westlich von Littamum tritt die Straße aus dem Drautal in das Rienztal ein. Über Sebatum westwärts durch die Mühlbacher Klause gelangte man ins Eisacktal. Bei Franzensfeste mündet die Straße in die Brennerstraße ein.<sup>317)</sup>

### 2.4.2. Routen im Frühmittelalter

Anfang des 7. Jhdt. wurden die Städte Virunum, Teurnia und Aguntum von den Awaren (und der mit ihnen in Beziehung stehenden Slawen) zerstört.<sup>318)</sup> Die Zerstörung der Station Littamum dürfte ebenfalls durch die Slawen erfolgt sein.<sup>319)</sup> Dennoch gab es eine Kontinuität der Routen bis ins Mittelalter (und darüber hinaus). Deutlich wird dies laut der Meinung von Heye beispielsweise anhand einer Reisebeschreibung Rudolfs IV., des Stifters, der im Jänner 1363 eine Reise vom heutigen Judenburg ins Pustertal wagte und wo die Beschreibung der alten Routen wieder

---

314) Gräber, Siedlungskontinuität, 71.

315) Institut Wien, Unterstufenatlas, 16f.

316) Cartellieri, Alpenstrassen, 7f.

317) Cartellieri, Alpenstrassen, 30-41.

318) Mayer, Alpen, 21.

319) Cartellieri, Alpenstrassen, 36.

vorkommt.<sup>320)</sup> Diese Routen wurden aber nicht erst im Hoch- und Spätmittelalter wiederbelebt. Schon Venantius Fortunatus reiste im Jahre 565 n. Chr. von Ravenna nach Gallien. Der Weg führte ihn den Tagliamento entlang in die Julischen Alpen und über den Plöckenpass. Die Drau entlang kam er, an Aguntum vorbei, ins Pustertal, er überschritt den Brenner und reiste weiter nach Augsburg – der weitere Reiseverlauf ist hier nicht weiter wichtig – das zeigt, dass die Straßen und die alten römischen Routen noch immer in Benützung waren.<sup>321)</sup> Auch Josef Stern belegt durch seine Forschungen, dass die Wege der Römer auch im Mittelalter weiterbenutzt wurden.<sup>322)</sup> Dass die römischen Verbindungen und Straßen weiter genutzt wurden belegt ebenso ein Beispiel aus dem entfernten England. Dort gab es im frühen Mittelalter eine wichtige Straße von Bedford nach Chester, die unter Alfred dem Großen einen Teil der Grenze zu den Dänen bildete.<sup>323)</sup>

Die Fernverbindungen wurden nach dem Ende des Römischen Reiches benutzt. Es war lediglich schwieriger von nun an, von einem Herrschaftsgebiet ins nächste zu reisen. Reisende mussten erst sicher gehen, in einen anderen Herrschaftsbereich einreisen zu dürfen.<sup>324)</sup> Der Verlauf römischer Fernstraßen wurde oft beibehalten, die örtlichen Verbindungen konnten sich im Zuge der Neubesiedlung durch die Germanen ändern. Das Verkehrssystem war sehr differenziert, von Feldwegen bis Fernstraßen umspannte das Verkehrssystem alle Arten von Verbindungen.<sup>325)</sup> Auch im bayerischen Herzogtum blieben die herzoglichen Pfalzen durch Straßen miteinander verbunden. Dadurch war eine schnelle Nachrichtenübermittlung möglich. Durch die Übermittlung der Nachrichten vom herzoglichen Sitz an die untergeordneten Instanzen, war es dem Herzog möglich seinen Willen im Dukat zur Geltung zu bringen.<sup>326)</sup>

Die Brennerstraße verlor nach dem Zerfall des Römischen Reiches an Bedeutung, da sich der politische Schwerpunkt in den Westen verlagert hatte. Als die Politik der Franken sich aber gegen Osten wandte, gewann auch die Route über den Brenner wieder an Bedeutung. Über das Inntal verlief im Mittelalter der Warenverkehr zur Donau und damit der Handelsverkehr nach Wien. Die

---

320) Hye, Verhältnis, 134f.

321) Gräber, Siedlungskontinuität, 11.

322) Stern, Römerräder, 8.

323) Dhondt, Mittelalter, 23f.

324) McCormick, Origins, 118f.

325) Janssen, Reiten, 184f.

326) Jahn, Ducatus, 553.

zweite wichtige Ost-West-Verbindung blieb jene durch das Pustertal, die bei Franzensfeste nahe Brixen in die Brennerstraße einmündete.<sup>327)</sup>

Die Städte überlebten das Ende des Römischen Reiches, der Siedlungsschwerpunkt verlagerte sich aber meist auf die besser geschützten Anhöhen.<sup>328)</sup> Die alten wichtigen Orte, wie Teurnia, entlang der Drau und dem damit verbundenen Verkehrsweg, wurden zwar im 6. Jhd. zerstört, jedoch muss die Umgebung weiterhin besiedelt gewesen sein. In manchen Regionen, so in Molzbichl, erhielt sich sogar noch ein Rest des Christentums.<sup>329)</sup> Auch im Zollfeld existierte eine Siedlung in der Nähe von Virunum weiter. Die Karnburg wurde zum Sitz der slawischen Fürsten.<sup>330)</sup>

In der Mitte des 8. Jhdts setzte die Missionierung der Slawen in Karantanien ein, diese wurde von Salzburg aus betrieben. Im Zuge dieser kam es zu Gründungen von Klöstern. Südlich der Tauern ist zumindest eine Missionsstation in Althofen zu nennen. Dass es sich bei Maria Saal und St. Peter im Holz um Gründungen aus der Mitte des 8. Jhdts handelt, dürfte inzwischen in der Wissenschaft wiederlegt sein, sie stammen frühestens aus dem Ende des 8. Jhdts, auf jeden Fall nach der Gründung von Innichen. Nachdem es zu Aufständen gekommen war, wurde die Mission aber von Innichen aus betrieben. Fest steht jedoch, dass diese Orte wiederbelebt wurden und an den alten Verkehrswegen entlang der Drau lagen. Die Drau entlang gab es noch gangbare Römerstraßen. Die Orte wurden verkehrstechnisch günstig angelegt – die alten Orte drauauf und -abwärts sollten wieder ausgebaut werden.<sup>331)</sup>

Mit Zunahme des Handels wurden auch die anderen Routen im Ostalpenraum interessant. Die Handelswege zur Donau wurden wieder benutzt und verliefen über Udine und Klagenfurt bis an die Mur der alten Römerstraße folgend und nahmen ihren Weg über die Radstädter Tauern nach Salzburg und Augsburg.<sup>332)</sup> Vor allem mit dem Aufblühen Venedigs wurde der Weg durch das Piavetal und über den Kreuzberg nach Innichen wichtig. Der Weg durch das Piave- und Pustertal bildete eine günstige Verbindung nach Norden.<sup>333)</sup>

---

327) Hitzer, Straße, 140f.

328) Fräss-Ehrfeld, Geschichte, 32.

329) Hans-Dietrich Kahl, Das Fürstentum Karantanien und die Anfänge seiner Christianisierung, in: Günther Hödl/Johannes Grabmayer (Hrsg.), Karantanien und der Alpen-Adria-Raum im Frühmittelalter, Wien 1993, 60-75.

330) Fräss-Ehrfeld, Geschichte, 51.

331) Kahl, Fürstentum, 60-75.

332) Hitzer, Straße, 143.

Heitmeier betont in Zusammenhang mit den Schenkungen des Quartinus die große Bedeutung Innichens. Es bildete nicht nur eine Straßenstation im Pustertal sondern bekam mit den Schenkungen auch Gebiete und Besitzungen entlang der Brennerstraße. Damit konnte die Abtei verkehrstechnisch wichtige Funktionen auf der Brennerroute übernehmen. Die Schenkungen ermöglichten Innichen, auch auf die Infrastruktur hinblickend, seine Aufgaben als Verbindungsweg zwischen Brenner- und Tauernlinie noch besser wahrzunehmen.<sup>334)</sup> Die Schenkungen werden recht genau aufgezählt. Aus der Sterzinger Gegend und dem Wipptal wird die Übergabe von Gutshäusern, Weingärten, Wäldern, Wiesen, Äckern, Viehweiden und Gewässern erwähnt. Des weiteren werden einige Orte genannt, die Meichelbeck mit heutigen Orten identifiziert hat: Castellum ad uupinta (Sterzing), Stilues (Stilfes), Torrentes (Trens), Zedes (Tschöfs), Telues (Ober- und Untertelfes im Stubai), Bauzane (Bozen), Suczano (Suffian). Die Urkunde datiert aus dem Jahr 827 und wurde im Jänner und Juli 828 zu Sterzing und Brixen nochmals bestätigt.<sup>335)</sup>

Im Allgemeinen werden Straßen mit Zunahme des Handels belebter. Nach Kriegen und Zerstörungen werden Handelsverbindungen unterbrochen. Sobald aber diese Gründe „beseitigt“ sind wird der Handelsverkehr wieder aufgenommen. Oft wurden dann Städte an alten Straßen errichtet. Dies brachte eine Zunahme der Sicherheit für das Land und die Straßen.<sup>336)</sup>

Die Handelsverbindungen mit Aquileia waren von jeher wichtig. Die Stadt galt als wichtiger Verkehrsknotenpunkt und war der Bernsteinstraße ein Endpunkt.<sup>337)</sup> 180 v. Chr. als Militärkolonie gegründet, diente Aquileia der Sicherung des Festlandes gegen feindliche Einfälle. Die Gründung zeigt wie sehr sich militärische und wirtschaftliche Interessen verbanden.<sup>338)</sup> Schon um 148 v. Chr. gab es eine Verbindungsstraße die das adriatische mit dem tyrrhenischen Meer – Aquileia mit Genua – verband.<sup>339)</sup> Aquileia diente nicht nur als Handelsstützpunkt und als Verkehrsknotenpunkt, sondern es war in der Spätantike Bischofssitz und diente als Festung

---

333) Cartellieri, Alpenstrassen, 36.

334) Heitmeier, Inntal, 291.

335) Bitterauf, Traditionen, 550, 472-474.

336) Landau, Berichte, 23.

337) Odehnal, Verkehrswege, 66.

338) Heinrich Schmidinger, Patriarch und Landesherr. Die weltliche Herrschaft der Patriarchen von Aquileja bis zum Ende der Staufer, Graz/Köln 1954, 2.

339) Cartellieri, Alpenstrassen, 18.

zum Schutz der Norditalienischen Pforte gegen Einfälle aus dem Osten nach Italien. Die Hunnen zerstörten die Stadt 452.<sup>340)</sup> Alarich und Theoderich haben es den Hunnen gleich getan und die Stadt bei ihren Einfällen zerstört.<sup>341)</sup> Mit dem Langobardeneinfall wurde der Bischofssitz nach Grado verlegt.<sup>342)</sup> Jedoch bleibt Aquileia Metropolitansitz und damit ein wichtiges Zentrum.<sup>343)</sup> Doch war im frühen Mittelalter die Stadt weiterhin ein wichtiger Handels- und Verkehrsknotenpunkt. So zogen die Händler, welche auch in Bezug auf den Salzhandel in der Raffelstetter Zollordnung erwähnt werden, nach Ungarn, Byzanz und, ganz wichtig, Aquileia.<sup>344)</sup> Des weiteren besaß die Kirche von Aquileia im 8. Jhdt. ausgedehnte Besitzungen.<sup>345)</sup>

### *Erkenntnisse*

Eine höher gelegene Siedlung, wie in unserer Vorstellung oft geprägt, muss nicht unbedingt von Nachteil sein. Wie in der Einleitung schon erwähnt, ist die Landwirtschaft vielleicht nicht so ertragreich wie im flachen Land (wobei dies aber auch nicht zwingend der Fall sein muss), jedoch gibt es dafür häufig reiche Erzvorkommen. Wie aus den Verkehrsverhältnissen ersichtlich ist, hat die Höhenlage aber noch einen anderen Vorteil: Flüsse lassen sich an ihrem Ursprungsort leicht überqueren und die Wege sind weniger leicht versumpft.

Der Alpenraum bildete kein unwirtliches Gelände sondern war durch ein gut gangbares Straßensystem durchzogen. Einer der Hauptwege vom bayerischen Kernland zu den entfernten Besitzungen in den Alpen führte durch das Drau- und Pustertal. Innichen war daher von zentraler Bedeutung und ein wichtiger Knotenpunkt – war doch der Nachrichten- und Handelsverkehr über diesen Weg zwischen Mutterland und Fernbesitz möglich. Auch konnte über Innichen eine Verbindung zwischen den erzeichen Alpenregionen mit Italien hergestellt werden. Dazu musste man die, aus der Antike bekannten, Handelswege wiederbeleben, diesem Zweck diente sicherlich die Gründung Innichens. Die Wegstrecke durch das Pustertal war eine bedeutende Ost-West-Verbindung. Güter von der Bernsteinstraße konnten entweder über Aquileia oder Cilli durch das Drau- und das Pustertal westwärts transportiert werden.

---

340) Cartellieri, Alpenstrassen, 16f.

341) Schmidinger, Patriarch, 7.

342) Cartellieri, Alpenstrassen, 16f.

343) Schmidinger, Patriarch, 7.

344) Doehaerd, Middle Ages, 205.

345) Schmidinger, Patriarch, 23.

Die Straßenverbindungen waren bis ins beginnende Frühmittelalter intakt. Das heißt, die Straßen sind nach dem Ende des römischen Reiches nicht verschwunden. Nicht einmal in England wo die Römerherrschaft früher als im Ostalpenraum endete. Die Routen wurden zwar durch die Kriege mit den Slawen in Mitleidenschaft gezogen, wie man an der Straßenstation Sebatum erkennen kann, jedoch wurden diese im Zuge der bayerischen Siedlungstätigkeit wiederbelebt. Die Tatsache, dass Städte häufig an alten Straßen und Verkehrsknotenpunkten errichtet wurden, spricht für eine Kontinuität oder zumindest Wiederbelebung von alten Siedlungsgebieten und Handelswegen im Ostalpenraum. Die Gründung Innichens kann daher als „Wiederbelebungsmaßnahme“ gesehen werden. Erwähnenswert ist, dass Aquileia nach dem Ende des Römischen Reiches weiterhin ein wichtiges Zentrum blieb. Der Handel mit dieser bedeutenden Stadt lag sicher im Interesse der Baiern. Ebenso existierten Siedlungen im Bereich der alten Städte Virunum und Teurnia weiter. War der Handel in der Antike über diese Städte und die Verkehrsverbindungen zwischen ihnen von großer Bedeutung, so musste dieses Gebiet gleichermaßen im frühen Mittelalter von Interesse sein.

Vor allem deswegen, weil die späteren Klostergründungen von Maria Saal oder St. Peter im Holz in der Gegend der alten Orte Virunum beziehungsweise Teurnia und damit entlang des alten Verkehrsweges liegen. Eine systematische Verknüpfung von Klöstern und Verkehrswegen scheint hier eindeutig. Innichen dürfte demnach die erste Gründung gewesen sein, durch die die Wiederherstellung des alten Verkehrsweges durch das Drau- und Pustertal sichergestellt wurde.

## 3. Politische Rolle

### 3.1. Der Grenzraum

Die Grenzziehung im behandelten Raum ist eine komplexe Angelegenheit. Beim Begriff Grenzen muss beachtet werden, dass es sich mehr um Grenzräume handelte und nicht wie heute, im modernen Nationalstaat, um strikt und genau kontrollierte Grenzlinien.

In Bezug auf Grenzen muss hier von Grenzland gesprochen werden, welches auf Latein und in den Quellen als *marca* – Mark, bezeichnet wird. Die *marca* ist keine lineare Grenze sondern ein Grenzgebiet. Dieses kann als mehr oder weniger breiter Grenzstreifen verstanden werden.<sup>346)</sup> Zu beachten ist auch, dass sich politische Grenzen nicht mit sprachlichen oder kulturellen Grenzen decken (das ist auch in der Gegenwart noch häufig so). Politische Grenzen entscheiden sich nicht nach kulturellen Merkmalen, sondern nach der Möglichkeit, Macht auszuüben. Strategisch wichtige Punkte liegen immer im Interesse der Machthaber. Diese zu besitzen ist für sie von Bedeutung, welche Kultur dort vorherrscht spielt dabei höchstens eine untergeordnete Rolle. Es kann also im Frühmittelalter nicht von linearen Grenzen ausgegangen werden, vor allem nicht weil im behandelten Gebiet der siedlungsleere Raum nicht mit gleichmäßiger Intensität besiedelt wurde. Vor allem abgelegene Gegenden waren weniger stark besiedelt.<sup>347)</sup> So umfasste das Einflussgebiet von Kremsmünster, als Beispiel, keltoromanisches, germanisches und slawisches Siedlungsgebiet.<sup>348)</sup>

Marken dienten der Verteidigung und Sicherung von Grenzen.<sup>349)</sup> Der Grenzraum lässt sich am Leichtesten anhand eines geschichtlichen Überblicks darstellen. Zu beachten sind beim Grenzverlauf die geografischen Gegebenheiten (Gebirge, Flussverläufe), politische Einflussphären, Verkehrsverhältnisse und militärische Faktoren (Einfallswegen, Schutz des eigenen Territoriums). Ich möchte nun einen Überblick geben und betonen, dass dieser Überblick wichtig ist, um die Be-

---

346) Eveline Brugger, Vom Grenzland zur Mark. Organisation und Entwicklung der Grenzräume des Karolingerreiches, Wien 1995, 7.

347) Kahl, Fürstentum, 48.

348) Karl Bosl, Gründung, 455.

349) Brugger, Grenzland, 25.

### 3.1. Der Grenzraum

---

deutung der Region Pustertal und deren Zentrum Innichen zu verstehen, die dieser Ortschaft im frühen Mittelalter zukam. Die oben angeführten Faktoren, waren für die Gründung der Abtei Innichen von großer Wichtigkeit.

Die Provinz Noricum war nach der Angliederung an das Römische Reich unter Kaiser Augustus im Jahre 15 v. Chr. eingerichtet worden. Sie griff weit über das Kernland des keltischen Königreichs Noricum aus. Im Norden bis an den Inn und die Donau, im Westen bis ins Eisacktal und im Osten bis an den Alpenrand. Unter Kaiser Claudius wurde Virunum als Provinzhauptstadt gleichsam aus dem Boden gestampft. Im Zuge der Reichsreform Diokletians entstanden im Norden die Provinz Ufernorikum (*Noricum ripense*) und im Süden die Provinz Binnennorikum (*Noricum mediterraneum*). Das Eisacktal wurde in jener Zeit, aus militärischen Gründen an der Brennerroute von Binnennorikum abgetrennt und in der Folge als *vallis norica* bezeichnet.<sup>350)</sup>

Mit den Markomannenkriegen wurde der Druck auf Roms Ostflanke immer größer. Für das südliche Norikum kam die Gefahr draufwärts und so musste der Zugang ins heutige Südtirol geschützt werden. An der Pforte wuchs die nachmalige Hauptstadt Teurnia heran und dahinter übernahm die feste Stadt Aguntum, in der Nähe des heutigen Lienz, die Rückendeckung. Später wurde Teurnia Bischofssitz. Die Stadt besaß auch eine mächtige Fliehburg.<sup>351)</sup>

Als Odoaker 488 Ufernorikum aufgab und Teile der römischen Bevölkerung evakuieren ließ, kam dem binnennorischen Raum eine große militärische Bedeutung zu. Durch das Drautal konnte man, den von den Römern um das Jahr 200 errichteten, Grenzschutzgürtel an der Norditalienischen Pforte umgehen. Infolgedessen wurden in Binnennorikum viele Befestigungsanlagen gebaut und am Fuß der Alpen entstand ein milizartig organisiertes Festungsnetz. Auch unter den Ostgoten blieb diese Grenzziehung erhalten.<sup>352)</sup> Theoderich gab, genauso wenig wie Odoaker, seinen Herrschaftsanspruch über die beiden norischen Provinzen nie auf. Jedoch konnte er davon real nur wenig durchsetzen. Binnennorikum blieb aber zumindest unter ostgotischer Kontrolle, wurde aber nie gotisches Siedlungsgebiet. Genauso wie in Ufernorikum verblieb hier eine romanische Bevölkerung.<sup>353)</sup> Jedoch als sich die Ostgoten im Krieg mit Byzanz unter Kaiser Justinian befanden (535), boten sie gegen Waffenhilfe den Franken die Provence, die rätischen Provinzen als auch Norikum,

---

350) Paul Gleirscher, Karantainen. Das slawische Kärnten, Klagenfurt 2000, 9.

351) Ertl, Topographia, 150-152.

352) Gleirscher, Karantainen, 13-15.

353) Fräss-Ehrfeld, Geschichte, 35.

(die nunmehrige Bezeichnung Binnennorikums) als Gegenleistung, an.<sup>354)</sup> Dennoch wurden bis 561 die Goten besiegt.<sup>355)</sup> Die Franken dürften keine große militärische Hilfe gewesen sein, denn Seidlmayer schreibt, dass 539 ein fränkisches Heer über die Alpen kam und Norditalien plünderte. Auch ein alamannisches Heer kam 553 über die Alpen und plünderte Teile Italiens. Die Franken sollen bis Ende der fünfziger Jahre jenes Jahrhunderts eine Herrschaft über Venetien und Ligurien ausgeübt haben.<sup>356)</sup> Dies spricht dafür, dass der Alpenraum fest in ihrer Hand war.

568 drangen die Langobarden in Italien ein. In der kurzen Zeit von 560-568 war Norikum in der Hand der Byzantiner. Ostrom verdrängte nach seinem Sieg über die Goten, die Franken aus den alpinen Gebieten.<sup>357)</sup> Laut Cerny, ging der byzantinische Feldherr Narses daran die Franken aus den alpinen Gebieten zu vertreiben, um sie von Einfällen nach Italien abzuhalten.<sup>358)</sup> Die Verteidigungslinie (Grenzlinie) erstreckte sich, laut Seidlmayer, entlang der Alpen.<sup>359)</sup> Dann fielen die Langobarden ein. Dafür dass die Langobarden eine Herrschaft über Norikum ausübten, gibt es keinen Beweis.<sup>360)</sup> Auch nicht dafür, ob die Franken wieder nachrückten oder die Byzantiner im Besitz der Alpenregion blieben.<sup>361)</sup> Aus der Aussage von Seidlmayer geht nicht hervor, ob die Alpen einen Schutz gegen Feinde boten oder ob die Grenze die Alpen bildeten und die Gebiete südlich der Alpen verteidigt wurden. Beachtet man aber den Einfallsweg der Langobarden durch die Norditalienische Pforte (von Pannonien aus, fielen sie in Friaul ein und nahmen dann Aquileia, Vicenza und Verona ein)<sup>362)</sup>, laut Störmer kamen sie die alte Römerstraße aus Pannonien entlang und überquerten den Isonzo<sup>363)</sup> – das dürfte dann wohl der Teil der Bernsteinstraße über Aquileia und Laibach nach Wien oder Carnuntum gewesen sein – so ist ein Verbleib der Byzantiner eher unwahrscheinlich, die Alpenregion wäre abgeschnitten und zwischen Franken als auch Langobarden isoliert gewesen. Ebenso rückten die Slawen in die von den Lango-

---

354) Gleirscher, Karantanien, 16.

355) Gleirscher, Karantanien, 17.

356) Seidlmayer, Geschichte, 43.

357) Gräber, Siedlungskontinuität, 20.

358) Thomas Cerny, Die Langobarden. Ein geheimnisvolles Volk tritt aus dem Schatten der Geschichte, München 2003, 98.

359) Seidlmayer, Geschichte, 51.

360) Gleirscher, Karantanien, 19.

361) Gräber, Siedlungskontinuität, 20.

362) Cerny, Langobarden, 104f.

363) Störmer, Baiuwaren, 68.

### 3.1. Der Grenzraum

---

barden verlassenen Gebiete nach. Diese Landnahme der Slawen dürfte sich im späten 6. Jhdt. bis Cilli und Pettau erstreckt haben.<sup>364)</sup> Das bedeutet, dass der Alpengürtel in fränkischem Besitz verblieben sein dürfte.

Durch das Anrücken der Awaren, wäre ein Verbleib Norikums bei Byzanz ebenfalls erschwert worden. Das Land war seitens der Franken von Italien getrennt worden, es gab keinen organisatorischen Zusammenhang mehr. Die Langobarden versuchten im heutigen Osttirol und Kärnten Einfluss zu nehmen, administrative Verbindungen gab es aber nicht.<sup>365)</sup> Pohl meint, dass es um 562 zu einer Schlacht zwischen Franken und Byzantinern an der Etsch gekommen war.<sup>366)</sup> Dies zeigt auch, dass die Franken sich noch im Alpengebiet befanden.

Im Gebiet zwischen Straubing und Regensburg kam es Ende des 5. Jhdt. zur Stammesbildung der Baiern. Sie stießen im Osten bis zur Enns und im Westen bis an den Lech vor. Westlich des Lech lag das Gebiet der Alamannen. Die Baiern drangen auch in den alpinen Teil von Raetien und Norikum vor.<sup>367)</sup> Während sich nördlich der Alpen die Dukate der Baiern und Alamannen etablierten, waren bedingt durch die Kriege im alpinen Raum keine nennenswerten Siedlungstätigkeiten seitens der Franken, von Byzanz, der Baiern oder der Alamannen nachzuweisen. Der Raum wurde immer noch von einer alpenromanischen (kelto-romanischen) Bevölkerungsschicht besiedelt. Vor allem im Inntal blieb der Name der *Breonen* als räumliche Bezeichnung erhalten und auch das Pustertal war von einer alpenromanischen Siedlungskontinuität geprägt. Die dortige heimische Bevölkerung war in Kolonengemeinschaften organisiert und diese hatten auch militärische Funktionen – sie bezogen sich vor allem darauf, die Pässe und Straßen zu überwachen und den Verkehr durch die Alpen zu gewährleisten. Die Kolonengemeinschaften überdauerten die ostgotische als auch die fränkische Herrschaft. Unter den Ostgoten wurde das Alpengebiet durch einen *dux* verwaltet, ebenso ist anzunehmen, dass es unter den Franken genauso war, wobei die Forschung noch nicht mit Sicherheit sagen kann, ob diese Aufgabe dann nicht der baierische Herzog übernahm, sobald sein Herzogtum eingerichtet war.<sup>368)</sup>

---

364) Fräss-Ehrfeld, Geschichte, 37.

365) Günther Hödl, Zur Geschichte des Alpen-Adria-Raumes im Frühmittelalter, in: Günther Hödl/Johannes Grabmayer (Hrsg.), Karantien und der Alpen-Adria-Raum im Frühmittelalter, Wien 1993, 14.

366) Walter Pohl, Die Awaren. Ein Steppenvolk in Mitteleuropa 567-822 n. Chr., München 2002, 46.

367) Herwig Wolfram, „Grenzen, Räume, Mentalitäten“ (Wiener Vorlesungen im Rathaus, Bd. 36, Wien 1995), 20.

368) Heitmeier, Inntal, 198-203.

590 unternahm Byzanz und die Franken einen gemeinsamen Feldzug gegen das Langobardenreich. Dieser Feldzug brachte jedoch keinen Erfolg, die fränkische Offensive wurde zurückgedrängt und es kam zu einem Friedensschluß der den Status Quo wiederherstellte. Die Bayern mussten die Oberherrschaft der Franken anerkennen, bekamen jedoch die ehemaligen Provinzen *Raetia II* und *Noricum* zugesprochen. Damit gelangt man zu der Annahme, dass schon Garibald I. um 575/580 die bayerische Macht in den Alpenraum ausdehnen konnte. Dieser neue Machtbereich umspannte das Inntal und Südtirol bis in den Meraner und Brixner Raum und das Pustertal. Sofort wurde in diesem Raum eine gezielte militärische Aufsiedlung betrieben, um ein Bollwerk gegen etwaige Einfälle aus dem Osten gegen Slawen beziehungsweise Awaren zu bilden.<sup>369)</sup>

Die Awaren waren zusammen mit den Slawen Ende des 6. Jhdts im Alpenraum angekommen und besiedelten das Gebiet.<sup>370)</sup> Sie drangen von der pannonischen Tiefebene aus in den Ostalpenraum vor – die Slawen waren Untergebene der Awaren.<sup>371)</sup> Ende des 6. Jhdts. wurde *Noricum* von Bayern sowie von Slawen besiedelt und es kam auch zu Kriegen zwischen den beiden Siedlungsgruppen.<sup>372)</sup> Schon 592 schlug der bayerische Herzog die Slawen und gewann das gesamte östliche Pustertal mitsamt dem Lienzer Talbecken und dem Iselgebiet.<sup>373)</sup> Bei einem der Feldzüge um 610 blieben die Slawen bei Aguntum jedoch siegreich. Sie verwüsteten im Gegenzug sogar das Pustertal, konnten jedoch von dort wieder vertrieben werden.<sup>374)</sup> Hierbei dürfte es sich aber eher um eine awarische Offensive gehandelt haben, bei der die Slawen als Gefolgsleute der Awaren an den Kampfhandlungen teilnahmen. Neben Agunt wurden noch Virunum und Teurnia am Anfang des 7. Jhdts. zerstört.<sup>375)</sup> Zwei Jahre nach der Zerstörung Aguntums jedoch gelang den Bayern ein entscheidender Sieg. Zum Schutz der Grenzen wurde zwischen dem Gebiet der Slawen und dem Brunecker Talbecken ein Ödlandstreifen eingeschoben. Erst als die Slawen tatsächlich keine Gefahr mehr darstellten und auch missioniert wurden, ließ man im Jahre 769 den Ödlandstreifen wieder auf und Tassilo III. stiftete die Benediktinerabtei Innichen.<sup>376)</sup> Nach den Kämpfen im 7. Jhd. wird

---

369) Gleirscher, Karantanien, 20f.

370) Gräber, Siedlungskontinuität, 21.

371) Odehnal, Verkehrswege, 58.

372) Gleirscher, Karantanien, 22.

373) Kühebacher, Hofmark, 47.

374) Gleirscher, Karantanien, 22.

375) Mayer, Alpen, 21.

erst wieder im frühen 8. Jhdt. von einem Konflikt berichtet. Dieser fand allerdings im heutigen Salzburg statt, also in einiger Entfernung zum Pustertal.<sup>377)</sup>

Jedoch darf man nicht davon ausgehen, dass dieser Ödlandstreifen komplett unbesiedelt gewesen wäre. Wie im Inntal, so ist auch im Pustertal eine alpenromanische Siedlungs- und Bevölkerungskontinuität festzustellen. Als Beispiel zeigt allein die Schenkung des Quartinus, dass es bis ins 9. Jhdt. vermögende einheimische Grundbesitzer gab. Quartinus selbst bezeichnete sich als Noriker: „*ego Quarti nationis Noricorum*“ womit eine Kontinuität von alpenromanischen Begriffen deutlich hervortritt. Es muss eine durchgehende Besiedlung gegeben haben, denn ansonsten hätte Quartinus keine großen Güter bewirtschaften lassen können.<sup>378)</sup> Die Verwaltung des Fiskalguts, wie auch des Verkehrswesens, fiel zumindest bis ins 9. Jhdt. der einheimischen Oberschicht zu – das wohl seit der Spätantike.<sup>379)</sup>

Die Orts-, Tal- und Flurnamen zeigen ebenso, dass es eine romano-keltische Siedlungskontinuität gab. Als Beispiel dient hier der Name Innichen selbst: Bis ins 8. Jhdt. lautete der Ortschaftsname *Intica* und formte sich erst knapp vor 800 zu Innichen. Ebenso verhält es sich mit dem Namen Toblach, diese Bezeichnung lautete *Doblacum*. Beide Ortsnamen gehen auf kelto-romanische Ursprünge zurück. Doch die Änderungen hin zu germanischen Wortformen bedeutete nicht, dass der kelto-romanische Sprachstamm ausstarb. Für Innichen waren noch weiterhin Formen wie *India* oder *Inticha*, sowie für Toblach *Duplagum* üblich.<sup>380)</sup> Wie im südtiroler Raum kam es in Karantanien zu einem Zusammenschluss von Slawen und Romanen.<sup>381)</sup> Die Romanen wurden also von den neuen Siedlern und Machthabern integriert.

Den Slawen gelang es aber, sich im heutigen Osttirol festzusetzen. Beim Anraser Bach bildete sich nun die neue Grenze zu den Slawen.<sup>382)</sup> Diese Grenze sollte auch noch im 8. Jhdt. ihre Gültigkeit besitzen, wie die Gründungsurkunde zeigt: „*ad terminos Sclauorum, id est ad rivolum mon-*

---

376) Kühebacher, Hofmark, 47.

377) Fräss-Ehrfeld, Geschichte, 45.

378) Bitterauf, Traditionen, 550, 472-474.

379) Heitmeier, Inntal, 332.

380) Franz Huter, Stift Innichen. Siedlungsleistung und Grundherrschaft, in: Zeitschrift für bayerische Landesgeschichte 36, 1973, 450-469, 456.

381) Fräss-Ehrfeld, Geschichte, 46f.

382) Mayer, Alpen, 21.

tis Anarasi“.<sup>383)</sup> 626 erlitten die Awaren vor Byzanz eine schwere Niederlage und die Slawen in Norikum erhielten eine größere Unabhängigkeit und konnten sich selbst organisieren (Bildung des politischen Territoriums *Karantanien*).<sup>384)</sup> Die Baiern konnten ihre Herrschaft im Pustertal und in den Gebieten westlich davon festigen. Eine rege Siedlungstätigkeit ist zumindest für das Ende des 7. Jhdts. nachweisbar.<sup>385)</sup>

Nach Mayer, ließe sich um 680 ein bayerischer Graf in Bozen finden.<sup>386)</sup> Auch Jahn bestätigt, dass es in diesem Jahr einen bayerischen Graf in Bozen gab, der Herrschaft über Bozen und umliegende Burgen ausübte.<sup>387)</sup> Störmer meint, dass dieser 688 vom langobardischen Herzog Alachis verdrängt wurde, nach dessen Ende aber die Baiern wieder in den Besitz der Grafschaft gelangten.<sup>388)</sup> Anfang des 8. Jhdts. könnten die Langobarden allerdings wieder in den Besitz von Bozen gekommen sein, als nämlich König Liutbrand in einen innerbayerischen Konflikt eingriff.<sup>389)</sup>

Dagegen meint Bischoff aber, das Argeo von Freising in Mais bei Meran geboren wurde und sich stets als Baiern bezeichnete, was wieder dafür sprechen würde, dass zumindest das Meraner Gebiet fortwährend bayerischer Besitz blieb.<sup>390)</sup> Bozen und Meran gingen zumindest 763, mit der Heirat Tassilos III. und Liutpirgs, wieder ganz sicher an den bayerischen Dukat.<sup>391)</sup> Man sieht also, dass die Grenzen „in Bewegung waren“ und dass es wichtig war, einen gewonnenen Herrschaftsreich zu festigen.

Reichte also im Süden die Herrschaft der Baiern bis in den heutigen südtiroler Raum, so war die Grenze im Osten die Ennslinie und erstreckte sich entlang dieser.<sup>392)</sup> Im Süden arrangierten sich die Baiern mit den Langobarden meistens friedlich, während es mit den Slawen im Osten im-

---

383) Bitterauf, Traditionen, 34, 62.

384) Gleirscher, Karantanien, 24.

385) Gräber, Siedlungskontinuität, 21.

386) Mayer, Alpen, 12.

387) Jahn, Ducatus, 18.

388) Störmer, Baiuwaren, 98.

389) Cerny, Langobarden, 228f.

390) Bernhard Bischoff, Nachwort, in: Argeo, Vita et passio sancti Haimhrammi Martyris. Leben und Leiden des hl. Emmeram, Bernhard Bischoff (Ed.), München 1953, 84.

391) Jahn, Ducatus, 390f

392) Heitmeier, Inntal, 329.

### 3.1. Der Grenzraum

---

mer wieder zu Konflikten kam.<sup>393)</sup> Dies ist auf die, noch anzusprechende, Bündnispolitik und Abhängigkeit von Baiern und Langobarden zurückzuführen.

Das slawische Karantanien dürfte sich über ein sehr großes Gebiet erstreckt haben. Osttirol, Kärnten und der Lungau gehörten auf jeden Fall zum Fürstentum, weiters ist anzunehmen, dass sich das Gebiet im Norden bis ins Kremstal und im Osten bis in die Bucklige Welt erstreckte. Die südliche Grenze wurde mit großer Sicherheit von Karawanken und Karnischen Alpen gebildet. Denn die „Krain“ wird von Karantanien unterschieden.<sup>394)</sup> Die Lienzer Klause bildete den westlichsten Punkt. Das Trauntal galt bereits im 8. Jhd. als Kernpunkt der bayerischen Besiedelung, daher war dieses nicht slawisch. Die Enns markierte die Grenze zwischen slawischen und bayerischen Gebiet. Die Siedlungsbarriere war nicht scharf getrennt, es gab sicherlich breite Mischsiedelzonen.<sup>395)</sup>

Das Langobardenreich, reichte bis ins Kanaltal.<sup>396)</sup> Die Stadt Trident (Trient) gehörte ebenfalls zum langobardischen Herrschaftsbereich.<sup>397)</sup> Bei Cerny gilt es als gesichert, dass Friaul und Trident zum langobardischen Herrschaftsbereich zählten.<sup>398)</sup> Für Bozen nimmt er ebenfalls einen bayerischen Grafen an, bei ihm gibt es bereits in der Regierungszeit Grimoalds einen Konflikt mit einem baiuwarischen Grafen von Bozen.<sup>399)</sup> Turin befand sich ebenfalls in langobardischer Hand, während Ligurien von König Rothari erobert wurde. Als 671 der ins fränkische Exil geflohene Perctarit König wurde, empfing diesen bei seiner Rückkehr nach Italien, an den Alpen, eine Paveser Gesandtschaft.<sup>400)</sup> Wirft man einen Blick in den Atlas, so wird klar, dass sich die Grenze zu den Franken wohl entlang der Cottischen, Grajischen, Walliser und Rätischen Alpen bildete.<sup>401)</sup>

Damit lässt sich eine Gesamtdarstellung der Grenzen im 8. Jhd. ziehen. Die meisten Karten und Darstellungen, sei es in historischen Atlanten oder Werken, sind nur schemenhaft oder unge-

---

393) Störmer, Baiuwaren, 66-71.

394) Hödl, Geschichte, 16.

395) Fräss-Ehrfeld, Geschichte, 49.

396) Hödl, Geschichte, 25.

397) Jahn, Ducatus, 389.

398) Cerny, Langobarden, 170f.

399) Cerny, Langobarden, 212.

400) Jarnut, Geschichte, 56-61.

401) Institut Wien, Unterstufenatlas, 72f.

nau. Das liegt auch daran, dass Grenzen sich schnell verändern konnten und es keine genauen Grenzverläufe gab. Eine möglichst genaue Beschreibung und grafische Darstellung (im Anhang) der Grenzen um die Zeit der Gründung Innichens, soll hier aber trotzdem versucht werden. Wie Seidelmayer schon beschreibt, lag die Verteidigungslinie der Byzantiner entlang der Alpen. Dies darf soweit auch für die Langobarden gelten. Ihr Herrschaftsgebiet zog sich entlang der westlichen Alpen bis zu Etsch und Eisack, wo die alte Grenze zwischen *Rätia Secunda* und *Noricum* lag. Diese beiden Provinzen waren 535 an die Franken gegangen – wobei *Noricum* nun im Einflußgebiet der Baiern lag. Bozen und Meran lagen spätestens seit 763 im bayerischen Herrschaftsbereich. Somit muss sich die Grenze zwischen Baiern und Langobarden südlich von Ortler und Etsch befunden haben.

Des weiteren meint Jahn, dass sich die bayerische Herrschaft im 8. Jhdt. bis zum Lech erstreckte.<sup>402)</sup> Da auch Meran westlich der Eisack liegt, ist mit Berücksichtigung der Meinung Heitmeiers davon auszugehen, dass die ehemalige *Raetia secunda* ebenso im bayerischen Herrschaftsbereich lag.<sup>403)</sup> Daher ist anzunehmen, dass die Grenze zwischen Baiern und Langobarden südlich und westlich der Etsch verlief. Die Herrschaft der Baiern muss im heutigen Südtirol bis zur alten Grenze der beiden Rätien gereicht haben – damit vermutlich bis zur Saldur und zum Gipfel der Weißkugel.<sup>404)</sup>

Nimmt man wieder den Atlas zur Hilfe so ist ersichtlich, dass sich südlich von Bozen die Grenze entlang unzähliger Jöcher, Pässe und kleiner Täler bis südlich der Rienz, des Pustertales und des Kreuzberger Sattels zum Kanaltal hin erstreckt haben muss. In weiten Zügen dürfte der Grenzverlauf der heutigen Südtiroler Provinzgrenze gefolgt sein, diesen kann man zumindest zur groben Orientierung heranziehen. Wie weit die Grafschaften Bozen und Trient reichten, ist schwer zu sagen. Geografisch würde sich aber der Zusammenfluß von Noce und Eissack, wo auch noch der Nonnsberg dazustoßt, als Grenze zwischen den Grafschaften anbieten. Damit wäre die Grenze dem Fleimstal und Fassatal folgend über das Pordoijoch zum Monte Cristallo, etwas nördlich von Cortina d' Ampezzo, bis zum Kreuzberger Sattel verlaufen. Von dort schließlich die Karnischen Alpen entlang bis ins Kanaltal. Da die Krain slawisch war und jenseits der Karawanken die ebenfalls slawischen Karantanen saßen und die Friaul das östlichste Herzogtum der Langobarden war, musste

---

402) Jahn, Ducatus, 181f.

403) Heitmeier, Inntal, 340-344.

404) Institut Wien, Unterstufenatlas, 18f.

die Grenze hier wohl entlang des Isonzo bis zum Meer verlaufen sein. Aquileia jedenfalls lag ja im langobardischen Herrschaftsraum.<sup>405)</sup> Der Isonzo ist umso mehr als Grenze anzusehen, da es 591/592 zu einem Friedensvertrag zwischen Langobarden und Awaren kam, indem die Ersteren auf ihre Positionen östlich des Isonzo verzichteten.<sup>406)</sup>

Um das Jahr 741 versuchten die Awaren ihre frühere Macht wieder zurückzugewinnen. Die Slawen riefen jedoch die Baiern zu Hilfe und gemeinsam konnten die Awaren zurückgeschlagen werden. Karantanien fiel unter baierische Herrschaft. Dies sollte bis in die ottonische Zeit so bleiben.<sup>407)</sup>

Mit der Oberhoheit der Baiern in Karantanien setzte die Missionierung der Slawen ein. Für die Missionstätigkeit selbst ist nur ein Stützpunkt notwendig. Eine baierische Besiedlung war nicht Voraussetzung. Da sich die Missionare ohnehin der slawischen Sprache bedienen mussten, war nur beispielsweise ein Kloster mit genügend Hörigen zur Erhaltung notwendig. Im 8. Jhdt. gab es nach Kahl keinen Sprachnationalismus.<sup>408)</sup>

Bei all diesen Vorgängen, gestalten sich die Grenzen als sehr komplex. Weder die Grundherrschaft, noch die Grafschaft oder die hohe und niedere Gerichtsbarkeit sind der Ausgangspunkt für den Anspruch auf die Landeshoheit; diese liegt vielmehr in der Verbindung der herrschaftlichen Funktionen. Ein Territorialherr musste über Grundbesitz, die Gerichtsbarkeit über diesen, über die Hoch- und Vogteigerichtsbarkeit und über die Regalien (wie das Zollrecht) verfügen.<sup>409)</sup> Aus dem geschichtlichen Überblick wird klar, dass der Ostalpenraum immer wieder umkämpft war und schrittweise neu besiedelt wurde. Die einzelnen herrschaftlichen Funktionen im frühen Mittelalter lagen nie in der Hand eines Einzelnen. Das Pustertal selbst erhielt mit der Abtei Innichen einen Handlungsträger, der zumindest für diese Region, die genannten Funktionen soweit wie möglich auf sich vereinen konnte.

### *Erkenntnisse*

Schon zur Zeit der Römer bildete das Pustertal beziehungsweise die (weitere) Region um Innichen ein Grenzgebiet, welches militärisch von Bedeutung war. Auch der *vallis norica* sollte wohl

---

405) Institut Wien, Unterstufenatlas, 12f.

406) Pohl, Awaren, 149.

407) vgl. auch Gleirscher, Karantanien, 27.

408) Kahl, Fürstentum, 70.

409) Schmidinger, Patriarch, 21.

eine Schutzzone gegen etwaige Einfälle darstellen. Ebenso bauten schon die Römer die Orte Aguntum und Teurnia zu befestigten Stützpunkten aus, die Truppenbewegungen durch das Drau- und Pustertal nach Italien verhindern sollten. Die Errichtung eines Grenzschutzgürtels in der Form einer Pufferzone wurde später auch von den Baiern angewandt, um die Grenze gegen die Slawen zu schützen. Ob die Baiern alte Verteidigungsvarianten von den Römern direkt übernommen haben sei dahingestellt, jedenfalls haben sie, wie die Römer, diese Möglichkeit gewählt und erkannt, dass eine Pufferzone einen effektiven Grenzschutz gewährt gegen einen Feind der mehrere Einfallswege benutzen kann.

Die Einfallswege spielen eine große Rolle in dieser Region. Für die Römer, Odoaker und Goten stand vor allem der Schutz Italiens gegen aus dem Osten kommende Feinde im Vordergrund. Über die östliche Einfallspforte durch die Julischen Alpen konnte ein Feind rasch nach Italien einfallen, was diesem über die Alpen, aufgrund der engen Täler und hohen Bergrücken, nur wesentlich schwieriger möglich war. Doch hier gab es einen Grenzschutzgürtel. Dieser jedoch konnte über das Drautal umgangen werden. Es ist also nur logisch, dass ein Grenzschutz am Ursprungsort beziehungsweise am westlichen Endpunkt des Drautales jenseits der Berge, die ein Bollwerk bilden, ansetzt. Solche oder ähnliche strategische Überlegungen werden all jene angestellt haben, die Herrschaft über das Pustertal und/oder Italien ausüben wollten und ausgeübt haben. Später wurde auch die Sicherung der Pässe gegen Norden hin wichtig. Als die Franken in Besitz des „Alpengürtels“ gelangten, waren die Ostgoten gezwungen, sich gegen Norden zu verteidigen, die Pässe (beispielsweise der Brenner) im Norden mussten von den Franken gesichert werden, um sich den Zugang nach Italien „offen halten zu können“. Dies gilt auch für die Zeit der Langobardenherrschaft.

Die Baiern, die ihren Machtbereich im 6. Jhdt. auf das Alpengebiet ausdehnen konnten waren bestrebt, sowohl die Pässe ins beziehungsweise aus dem Inntal zu kontrollieren, als auch die Verteidigung gegen Osten zu organisieren. Nach dem Feldzug von 610 war klar, dass die Grenzverteidigung aus dem Pustertal heraus organisiert werden musste. Die Gründung eines Klosters, welches Verwaltungs- und Organisationsaufgaben übernimmt, die durchaus militärischer Natur sein können und den Grenzschutz betreffen, ist daher unter Berücksichtigung eines aktuellen Bedürfnisses nach Grenzschutz verständlich. Die Ereignisse von 688 zeigen jedoch, dass Grenzen sich in Bewegung befinden können. Sicherlich diente Innichen dazu, den bayerischen Herrschaftsanspruch im Pustertal zu festigen.

Im Pustertal überschneiden sich nicht nur die Interessen der „germanischen“ Reiche und des slawischen Karantanien, es gab dort freilich immer noch eine bedeutende, einheimische alpenromantische Bevölkerungsschicht mit wichtigen militärischen und verkehrsstrategischen Funktionen.

Wollten die Baiern nicht allein auf diese Bevölkerungsgruppe angewiesen sein, so mussten sie das Pustertal selbst besiedeln und Herrschaftsträger in dem Land einsetzen. Es war jedoch von Vorteil, diese Schichten in die eigene Bevölkerung zu integrieren. Um dies zu erreichen mussten die Baiern erst im Pustertal Fuß fassen. Die Gründung von Innichen war sicher ein Schritt auf dem Weg, in diesem Raum handlungsfähig werden zu können.

Heitmeier meint, dass im Bereich der Breonen im Inntal das Kloster Wilten gegründet wurde, um der alten Kolonengemeinschaft einen neuen Verwaltungs- und gesellschaftlichen Mittelpunkt entgegenzusetzen. Auch die straßenbezogenen Aufgaben sollte das Kloster übernehmen.<sup>410)</sup> Diese Vorgehensweise wäre sicherlich auch für Innichen gut denkbar.

Die Beschreibung der Grenzen in der Gründungsurkunde von Innichen von 769 weist darauf hin, dass die Grenzen noch der Situation von 610 entsprachen und das Pustertal die östlichste Grenze der Baiern im Südostalpenraum kennzeichnete. Die lange „Kampfpause“ von 610/612 bis zu Beginn des 8. Jhdts. würde gleichfalls darauf hindeuten, dass es keine Grenzverschiebungen gab. Wenn auch Karantanien um 741 an die Baiern fiel, so scheint doch klar zu sein, dass Karantanien weiterhin stark slawisch besiedelt war und die Baiern sich weiterhin gegen etwaige Überfälle schützen wollten. Nach 741 war jedoch die Gefahr einer weiteren größeren Auseinandersetzung mit den Slawen gebannt. Der Grenzschutzgürtel konnte wieder besiedelt werden. Auch bei der Grenzziehung lässt sich also eine Kontinuität von der Spätantike an feststellen, die jedoch im Osten, durch den Einfall der Slawen, einen Bruch erlitt. Die Gründung Innichens geschah daher nicht zufällig. Lag doch eben Innichen im Bereich der alten Haltestelle Littamum.<sup>411)</sup> Nach der Zerstörung Aguntums und der gefahrlosen Wiederaufnahme der Verbindungslinie zwischen Tauern und Brenner benötigte man wieder einen Stationspunkt. Aber nicht nur aus verkehrstechnischen Gründen lag es nahe, im Bereich des Toblacher Feldes die Abtei zu gründen, man wollte darüber hinaus den Ödlandstreifen insbesondere im Hochpustertal wieder urbar machen und baierische Bauern dort ansiedeln. Des weiteren wollte man die verbliebenen Slawen missionieren. Auch diente Innichen, als Ausgangspunkt für die Missionierung der Karantanen. Da Karantanien aber nur unter baierischer Oberhoheit stand und es dort bestenfalls wenige baierischen Siedler gab, musste die politische Führung an die Baiern gebunden werden. Es bestanden keine linearen Grenzen, nur gemischt kulturelle Räume. Nationen und Nationalismus kannte das frühe Mittelalter auch im Ostalpenraum nicht.

---

410) Heitmeier, Inntal, 351.

411) Vgl. Fußnote zu „Rampold, Pustertal, 10, 11, 13-16.“ Seite 11

### 3.2. Geopolitische und strategische Lage

Wie oben schon erwähnt, wurde der Alpenraum (Binnennorikum) nach dem Abzug der Romanen aus Ufernorikum, unter Odoaker, in militärischer Hinsicht sehr wichtig. Es galt Italien gegen Einfälle aus dem Osten zu schützen. Während die Julischen Alpen gut gesichert waren, wurden im Ostalpenraum einige militärische Befestigungen errichtet. Besondere Bedeutung kam dabei dem Alpenfuß und dem Drautal zu.<sup>412)</sup> Dies wird daraus ersichtlich, dass schon 473 die Ostgoten unter Vidimer das Drautal aufwärts wanderten und Teurnia belagerten.<sup>413)</sup> Dies wird auch in der *Vita Severini* bestätigt.<sup>414)</sup>

Am Rande der Alpen liegen einige neuralgische Punkte, die als strategisch sehr wichtig zu bezeichnen sind, etwa das Rheinknie bei Basel oder die Veroneser Klause. Am meisten umkämpft war wohl die Norditalienische Pforte, dort wo die Alpen und der Karst aneinander stoßen. Dem Übergang am Birnbaumer Pass kam dabei besondere Bedeutung zu.<sup>415)</sup> Auch im Langobardenreich spielten die Pässe eine wichtige Rolle. An der Grenze zu den Franken ließ König Liutprand die Kastelle in den Alpen reparieren und gut bewachen. Der Verkehr über die Reichsgrenzen hinaus, war nur mit seiner Genehmigung möglich.<sup>416)</sup> Das bedeutet wohl, dass er die Übergänge und die Wege durch die Alpen kontrollieren ließ.

Das Pustertal selbst gilt als geografische Voraussetzung zur Durchführung der baierischen Slawenkriege; so soll Garibald I. schon 591 das erste Mal gegen die Slawen gezogen sein.<sup>417)</sup> Besondere Bedeutung kam hier den Passstraßen zu, die das Passieren der Alpen ermöglichten. An diesen saßen Romanen und Breonen, die schon unter den Ostgoten die Pässe sicherten und in den baierischen Dukat integriert wurden.<sup>418)</sup> Wie wichtig ein Weg durch die Alpen sein konnte zeigt sich auch bei Eugippius. Er schreibt, dass es den Rugiern nicht möglich war, nach Italien zu ziehen, da in Unterpannonien ihnen der Weg durch die Ostgoten versperrt wurde.<sup>419)</sup> Die Straße von der

---

412) Gleirscher, Karantanien, 13.

413) Fräss-Ehrfeld, Geschichte, 31.

414) Eugippius, *Vita Sancti Severini*. Das Leben des heiligen Severin, übersetzt und herausgegeben von Theodor Nüsslein, Stuttgart 1986, 71.

415) Mayer, Alpen, 16.

416) Jarnut, Geschichte, 110.

417) Gräber, Siedlungskontinuität, 20.

418) Jahn, Ducatus, 6.

419) Eugippius, *Vita*, 43.

Donau über Pettau konnten sie also nicht nehmen, über die Donau und durch die Alpen konnten sie auch nicht, da Odoaker noch Binnennorikum hielt. Hier zeigt sich, wie wichtig die Pässe für die Baiern sein mussten, denen dieser Weg ebenso versperrt war, denn in Pannonien siedelten die Awaren.

Es war das Ziel jeder neuen Ordnungsmacht im Pustertal, zentrale verkehrstechnisch günstig gelegene Orte zu besetzen, um das Umland zu beherrschen. Dazu wurde zuerst die Infrastruktur ausgebaut, womit vor allem der Bau von Straßen gemeint ist. An logistisch wichtigen Punkten wurden als nächster Schritt Posten errichtet, sowohl Straßenstationen als auch militärische Befestigungsanlagen. Von dieser starken militärischen Position aus, wurde dann die Vorgängerkultur überlagert, was im Prinzip nichts anderes bedeutete, als dass Herrschaft ausgeübt wurde.<sup>420)</sup>

Die ursprünglich von Italien getragene Organisation und Verteidigung des Gebiets wich im 6. Jhd. einer Ost-West-Ausrichtung. Die Franken rückten in das Ostalpengebiet vor, und als die Awaren zuwanderten, teilte sich der Machtbereich in Franken und Baiern auf der einen Seite und Awaren und Slawen auf der anderen. Awaren und Franken beherrschten den Raum von außen her, Slawen und Baiern von innen; die Slawen standen unter der Oberhoheit der Awaren, die Baiern unter jener der Franken. Der fremde Einfluss blieb meist auf eine nominelle Oberhoheit beschränkt. Die Kleinräumigkeit des Gebietes gab den Slawen und Baiern die Möglichkeit, eine gewisse Eigenständigkeit zu behalten. Ebenso wurde vieles vom Erbe der Spätantike bewahrt. Baiern und Slawen konnten ihre Eigenständigkeit weiter ausbauen, sobald die Stärke und die Ausstrahlung ihrer „Oberherren“ nachließ.<sup>421)</sup>

Das Herrschaftsgebiet der Franken war kein großer, strukturell gleichartiger und zusammenhängender Herrschaftsraum. Es war eher nach Dhondt ein lockerer Staatsorganismus, der zwar einen starken Kern besaß, jedoch zu den Grenzen hin immer schwächer wurde.<sup>422)</sup> Der baierische Herzog hatte umfassende Rechte. Die Agilolfinger besaßen das erbliche Recht auf die Herzogswürde. Der Herzog sollte den Frankenkönigen treu ergeben sein. Er war der reichste Grundbesitzer im Land. Seine Boten waren besonders geschützt. Es bestand ein gutes Informationssystem, denn dem Herzog war es möglich, zu bestimmten Terminen eine Gefolgschaft an

---

420) Gräber, Siedlungskontinuität, 89f.

421) Hödl, Geschichte, 13f.

422) Dhondt, Mittelalter, 10.

einem bestimmten Ort zusammenzurufen. Auch war er der Herr über die baierische Kirche.<sup>423)</sup> Formal waren die Baiern den Franken unterworfen. Der baierische Dukat gehörte zum fränkischen Herrschaftsbereich. Realpolitisch jedoch, versuchten die baierischen Herzöge immer wieder eine eigenständig Politik zu betreiben. Auch Tassilo III. war bemüht den fränkischen Einfluss zurückzudrängen. Er war bestrebt, eine zunehmende Unabhängigkeit vom Fränkischen Reich zu erlangen und seine eigenen beziehungsweise baierische Interessen verfolgen zu können.<sup>424)</sup>

Die militärische Bedeutung des Alpenraumes blieb erhalten. Dieser war unter den Franken als Militärzone organisiert. Sie wurde nach spätantiken-ostgotischen Strukturen, einem *dux* – Herzog – unterstellt. Aufgrund der enormen strategischen Bedeutung wurden dem Herzog, im Gegensatz zu anderen Großen, besondere Privilegien gewährt. Seine Rechte entsprachen fast jenen eines Königs. Dennoch versuchte dieser seine politische Macht zu festigen und zu vergrößern, um sich von den Franken lösen zu können. Dies geschah häufig mittels Allianzen; man schloß sie mit anderen Reichen oder mit anderen Dynasten, mittels Eheschließungen.<sup>425)</sup> Sobald die Franken innere Konflikte austrugen und dadurch geschwächt waren, konnten die Baiern versuchen, ihre Selbständigkeit auszubauen. Die konnten sie aber kaum allein erringen, daher versuchten sie schon früh bei den Langobarden einen Verbündeten zu finden.<sup>426)</sup>

Im Hinblick auf ein baierisch-langobardisches Bündnis im 8. Jhdt. gegen die Franken, war es sicherlich von Vorteil, sich gegen Osten – gegen Awaren und Slawen – abzusichern. Eine Ostgrenze, von der keine Gefahr drohte, hätte bedeutet, dass im Westen der Weg für militärische Operationen frei war. Auch dynastische Konflikte und Machtkämpfe in den Beziehungen von Baiern, Franken und Langobarden hatten eine lange Geschichte. Bündnisse hatten immer schon eine strategisch und politisch wichtige Rolle. Für die Gesamtsituation im 8. Jhdt. ist zu beachten, dass den Spannungen zwischen Franken, Baiern und Langobarden eine lange Reihe von Konflikten vorausging, die sich schließlich am Ende dieses Jahrhunderts entladen sollte. Es ist anzunehmen, dass die Konflikte in strategische Überlegungen miteinbezogen wurden, davon war sicherlich der Bau von Straßen und Stationen betroffen.

---

423) Jahn, Ducatus, 222f.

424) Dhondt, Mittelalter, 13f.

425) Jahn, Ducatus, 7-13.

426) Cerny, Langobarden, 135f.

Besonderes Gewicht bekam dieser Aspekt bereits 591 mit Ende des langobardisch-fränkischen Krieges (indem die Baiern wie oben erwähnt die Herrschaft über den Südostalpenraum erlangten). Bereits 589 kam es zu einer engen Verbindung zwischen Baiern und Langobarden durch eine königliche Hochzeit. Die Baiern ließen die Franken die pro-langobardische Politik spüren, die Franken ließen an ihrer Oberherrschaft über die Baiern dafür keinen Zweifel aufkommen.<sup>427)</sup>

Der bayerische Dukat spielte auch im Kampf um die Herrschaft in Italien eine große Rolle. Byzanz und das Fränkische Reich waren bestrebt, die Herrschaft in Italien selbst zu erlangen. Fränkische Expansionsbestrebungen mussten aber auch die Baiern vorsichtig werden lassen – schließlich konnte die Eigenständigkeit des Herzogtums durch eine fränkische Expansion beendet werden. Damit beginnt wieder die Suche nach Bündnissen. Schon im Jahr 588 hatten sich der langobardische König und der bayerische Herzog miteinander verbündet und so dem Vordringen der Franken nach Norditalien einen Riegel vorgeschoben, nachdem zuvor ein fränkisches Heer versucht hatte, ins Langobardenreich einzufallen.<sup>428)</sup> Schon allein deshalb musste dieses Bündnis den Franken ein Dorn im Auge sein. Wollten sie gegen die Langobarden vorrücken, so mussten sie sich der Treue der Baiern versichern oder mit einem Militärschlag für geordnete Verhältnisse in ihrem Sinn sorgen.<sup>429)</sup>

Die Langobarden befürchteten immer zwischen den beiden damaligen Großmächten – den Franken und Byzantinern – aufgerieben zu werden und suchten daher immer einen Bündnispartner, den sie in den Baiern fanden.<sup>430)</sup> Schließlich heiratete der langobardische König, Authari, die bayerische Herzogstochter Theodolinde, die Tochter Garibalds und Walderadas. Jarnut bestätigt diese Hochzeit und gibt an, dass sie in der Ebene vor Verona vollzogen wurde.<sup>431)</sup> Da die bayerische Herzogstochter in den langobardischen Herrschaftsbereich gelangen konnte, müssen die Baiern tatsächlich bereits Ende des 6. Jhdts. Machtbereiche im Ostalpenraum besessen haben. Dass sie hier bereits einen gewissen Einfluss hatten, ist insoweit anzunehmen.

Nach dem Tod des Königs vermählte sie sich 591 mit dem Herzog von Trient Agilulf der Authari als König folgte. Dies geschah, obwohl Garibald von den Franken als Herzog abgesetzt

---

427) Gleirscher, Karantanien, 22.

428) Jahn, Ducatus, 13-17.

429) Heitmeier, Inntal, 193.

430) Cerny, Langobarden, 131.

431) Jarnut, Geschichte, 41.

wurde. Der fränkische König Childebert II. setzte ihn ab, weil er gegen die Franken Politik betrieben hatte. Garibalds Sohn Gundoald war ebenso wie Theodolinde nach Italien geflohen. Gundoald wurde Herzog im langobardischen Asti und sollte der Stammvater der langobardischen Agilolfinger werden, die zwischen 652 und 712 mehrere Könige der Langobarden stellten. Während beide Herrschaftsbereiche versuchten, durch ein Bündnis ihre Macht zu erweitern, gab es im Frankenreich innere Konflikte. Unter diesen Umständen konnte das bayerische Herzogtum seine Eigenständigkeit weiter ausbauen. Trotz der Absetzung Garibalds wurde ganz nach den Vorschriften des bayerischen Stammesrechtes der *Lex Baiuvariorum* wieder ein Agilolfinger als Herzog eingesetzt Tassilo I.<sup>432)</sup> Dadurch ist ersichtlich, wie eng Langobarden und Baiern miteinander verbunden waren und wie sehr ein solches Bündnis die fränkische Expansion einschränken konnte. Eine ähnliche Situation sollte auch im späten 8. Jhd. wieder entstehen, nämlich zur Zeit Tassilos III., in dessen Regierungszeit die Gründung Innichens fällt.

Im Gegensatz zu seinem Vorgänger, war die Politik Tassilo I. mehr darauf ausgelegt mit den Franken zu kooperieren. Das bayerisch-langobardische Bündnis kann mit der Einsetzung Tassilos I. als gelöst angesehen werden. Die neugeschaffenen Verhältnisse gaben den Franken die Möglichkeit, nach der Hochzeit des langobardischen Königs mit Theodolinde ins Langobardische Reich einzufallen. Der Angriff wurde zusammen mit den Byzantinern geführt. Ziel war es, sich bei Mailand zu vereinigen und das Langobardenreich zu vernichten. Die byzantinische Offensive blieb jedoch stecken und die Franken konnten die italienischen Städte nicht erobern. Beide Seiten mussten sich aufgrund von Krankheit, Hitze und langobardischen Überraschungsangriffen zurückziehen.<sup>433)</sup> Schließlich fehlte es den Franken und Byzantinern an Koordination. Obwohl sich einige Fürsten auf die Seite der Invasoren schlugen, und somit auf der vermeintlichen Siegerseite zu stehen, gelang es König Agilulf die Angreifer zurückzuschlagen und die Abtrünnigen Fürsten wieder auf Linie zu bringen.<sup>434)</sup> Bei diesem, vorhin erwähnten, langobardisch-fränkischen Krieg zeigte es sich, dass die Langobarden ein stabiles und militärisch gesichertes Reich aufgebaut hatten, welches noch nicht abschließend gefestigt war, jedoch seine Überlebensfähigkeit damals bewies. Umso mehr fürchteten deshalb die Franken bis gegen Ende des 8. Jhd. ein Bündnis zwischen Baiern und Langobarden.

---

432) Jahn, Ducatus, 13-17.

433) Cerny, Langobarden, 142-146.

434) Jarnut, Geschichte, 41-43.

Am Ende dieses Konfliktes kam es zu einem Friedensschluß. Die Langobarden konnten sich mittels Tributzahlungen und formaler Anerkennung der fränkischen Oberhoheit, für einige Zeit lang Frieden erkaufen.<sup>435)</sup> Mit dem Tod oder Rücktritt von Garibald war mit Tassilo I. ein den Franken genehmer bairischer Herzog eingesetzt worden. Tassilo dürfte weiterhin alle Rechte der bairischen Herzogswürde genossen haben. Er zog gegen die Slawen, was auch im Sinne der Franken lag, und hatte somit die fränkischen mit seinen eigenen Interessen im Ostalpenraum verbunden.<sup>436)</sup> Dies entspricht der Aussage Gleirschers, dass die Baiern die Oberhoheit der Franken anerkannten und im Gegenzug ihren Einfluss auf den Ostalpenraum ausdehnen durften.<sup>437)</sup> Nicht anders ist wohl die Einsetzung Tassilos zu werten. Sein Zug gegen die Slawen diente der Ausweitung seiner Herrschaft vermutlich in Absprache mit den Franken.<sup>438)</sup> Gestärkt durch den Ausgleich mit den Franken, musste die neue Machtstellung der Baiern im Ostalpenraum nun gesichert werden. Die Kämpfe gegen die Slawen sind als eine solche Maßnahme zu verstehen, denn durch das Vorrücken derselbigen, waren die Regionen südlich des Brenner und die Verbindung zu den Langobarden gefährdet.<sup>439)</sup>

Die merowingische Dynastie erschöpfte sich seit dem 7. Jhdt. in inneren Machtkämpfen. Da die Aufmerksamkeit auf interne Konflikte konzentriert war, war es dem bairischen Dukat möglich, eigenständig zu handeln. Im Verlauf der Konflikte stiegen die Arnulfinger, Vorfahren der Karolinger, zu einer führenden Macht auf. Gleichzeitig zerstritten sie sich mit den Agilolfingern. Ein Zweig der agilolfingischen Dynastie hatte auch im fränkischen Reich große Besitzungen und wurde in innerfränkische Machtkämpfe hineingezogen. Dieser Umstand verlieh den Machtkämpfen im 8. Jhdt. noch eine zusätzliche Brisanz. Mit der Ablösung der Merowinger als Königsgeschlecht kam es zu einer Konsolidierung des Fränkischen Reiches; in dessen Folge übten die Franken wieder mehr Macht nach außen aus. Bis zu Karl dem Großen war die Außenpolitik davon geprägt, die Ausdehnung des merowingischen Großreiches wiederherzustellen. Diese Politik blieb den Baiern nicht verborgen.<sup>440)</sup>

Der bairische Dukat wurde nicht nur in innerfränkische Konflikte verwickelt, sondern geriet ebenso in langobardische. So wurde 712 Aripert durch militärische Mithilfe der Baiern, vom Thron

---

435) Jarnut, Geschichte, 43.

436) Störmer, Baiuwaren, 64f.

437) Gleirscher, Karantanien, 20f.

438) Störmer, Baiuwaren, 65f.

439) Fräss-Ehrfeld, Geschichte, 44f.

440) Jahn, Ducatus, 18-24.

verdrängt und Ansprand, der zuvor im bayerischen Exil lebte, zum König erhoben. Sein Sohn und Nachfolger, Liutprand, heiratete eine bayerische Herzogstochter. Im Streit um den bayerischen Herzogstitel, zwischen Grimoald und Hucpert, griff Liutprand dann zugunsten von Hucpert ein. Aus dem Süden rückte er militärisch vor.<sup>441)</sup> Die langobardischen Verstrickungen zeigten erneut, dass sowohl in Hinblick auf ein Bündnis, als auch für allfällig nötige militärische Operationen ein ausgebautes Straßennetz notwendig war. Damit wird erkennbar, welchen großen Stellenwert Straßenstationen, darunter Innichen, beigemessen werden muss. Außerdem wird durch die Heirat und das Eingreifen Liutprands im Streit um das bayerische Herzogtum ersichtlich, wie eng Baiern und Langobarden verknüpft blieben.

Es ist zu beobachten, dass sobald das Frankenreich durch innere Konflikte geschwächt war, die Baiern versuchten unabhängig zu agieren. Sie dehnten ihre Herrschaft im Ostalpenraum weiter aus beziehungsweise versuchten, ihre erlangte Herrschaft zu festigen. Verfügte der fränkische König über eine große Machtbasis und war die Zentralgewalt somit gestärkt, erfolgte seitens der Franken wieder ein Vorstoß, um die Macht im Ostalpenraum zurückzugewinnen – diese Politik erforderte als Reaktion von Seiten der Baiern Schutzmaßnahmen.<sup>442)</sup> Im Frankenreich selbst gab es Gegner einer zu großen Zentralgewalt. Deshalb schlossen die Baiern immer wieder Bündnisse mit fränkischen Großen, die sich gegen diese stellten. Beispielsweise schloß Herzog Odilo mit einem aquitanischen Großen und Gegner Pippins, ein Defensivbündnis gegen diesen. Joachim Jahn vermutet, dass diesem Bündnis schließlich Sachsen, Alamannen aber auch Slawen sukzessiv beitraten. Sie alle fürchteten die fränkische Expansionspolitik. Denn Pippin führte, so die Nachrichten der zeitgenössischen Quellen, eine brutale Machtpolitik. Er bekriegte die Sachsen, rückte gegen den bayerischen Dukat vor und machte sich schließlich Aquitanien seiner Herrschaft untertan.<sup>443)</sup>

Die innerfränkischen Konflikte hatten zu einem Erstarren des Adels geführt und dabei dem alamannischen wie dem bayerischen Dukat einen großen Handlungsspielraum eingeräumt. Der Einfluss der Franken auf den Ostalpenraum war beträchtlich geschwunden.<sup>444)</sup> In dieser Situation wollte sich Pippin die Macht wieder zurückholen. Als er und sein Bruder Karlmann noch mit einem

---

441) Cerny, Langobarden, 222-228.

442) Heitmeier, Inntal, 326f.

443) Jahn, Ducatus, 180f.

444) Heitmeier, Inntal, 329f.

Feldzug gegen Aquitanien beschäftigt waren, erhob sich Theobald, ein Bruder des baierischen Herzogs Odilo, im Elsaß gegen die fränkische Herrschaft Pippins. Theobald standen auch Baiern, Alamannen und Sachsen zur Seite, die ihrerseits Entlastungsangriffe gegen die Franken in diesem Konflikt führten. Nach dem Abschluß des aquitanischen Feldzuges 742 schlugen die Franken zurück. Sie überquerten den Rhein und drangen bis zu Donau und Lech vor. Daraufhin unterwarfen sich die Alamannen den Franken.<sup>445)</sup> Kurz zuvor musste allerdings die Angliederung Karantaniens an Baiern erfolgt sein. Dabei waren die Baiern gegen die Awaren zu Felde gezogen. Sie schlugen die Awaren und unterwarfen Karantanien ihrer Herrschaft. Als Geiseln wurden der Sohn des Karantanenfürsten Boruth, Cacatius und der Neffe Boruths, Cheitmar, mit nach Baiern geführt und dort erzogen.<sup>446)</sup> Auch wenn die Baiern im Kampf gegen die Awaren siegreich blieben, ist aber dennoch von einer Schwächung der militärischen Kräfte auszugehen. Dies alles bedeutete natürlich einen Nachteil im anstehenden Konflikt mit den Franken, welcher für die Baiern tatsächlich nicht günstig enden sollte.

Schließlich überwand die Franken 743 den Lech, der seit der Einwanderung der Alamannen die bestehende Grenze zwischen dem baierischen und alamannischen Dukat bildete, und schlugen die Baiern bis hinter den Inn zurück. Im baierischen Aufgebot befanden sich ebenso sächsische, alamannische und auch slawische Kontingente. Nun kam aber wieder ein Entlastungsangriff aus Aquitanien, mit dem ein Bündnis bestand und Karlmann musste sich mit Odilo auf einen Frieden einigen. Der baierische Dukat blieb weiterhin bestehen und Odilo blieb Herzog. Die Kämpfe hatten kein Ende erreicht, sondern der Konflikt sollte noch Jahrzehnte weitergeführt werden.<sup>447)</sup> Der erste weitere Vorfall ereignete sich bereits 749, als Grifo, ein Halbbruder Pippins, die Herzogswürde in Baiern an sich riss. Nach dem Tod Odilos hatte Grifo dessen Sohn und Frau in seine Gewalt gebracht und unternahm einen Aufstand gegen Pippin. Der marschierte in Baiern ein, vertrieb Grifo und setzte Tassilo III. als Herzog ein. Bis zu dessen Volljährigkeit und der damit verbundenen Ausübung des Herzogamtes führten Pippin und Tassilos Mutter Hiltrud die Regierung.<sup>448)</sup>

Von etwa 750 bis 752 herrschte in Karantanien, der in Baiern erzogene Sohn Boruths, Cacatius. Nach ihm, der ebenfalls von den Baiern entlassene Cheitmar bis 769. Beide waren christliche Fürs-

---

445) Jahn, Ducatus, 181f.

446) Fräss-Ehrfeld, Geschichte, 55.

447) Jahn, Ducatus, 186-190.

448) Störmer, Baiuwaren, 85f.

ten. Gegen Cheitmar kam es zweimal zu Aufständen, 763 und 765. Die Aufständischen waren „heidnische“ Karantanen, die sich gegen den christlichen Fürsten und die Baiern richteten.<sup>449)</sup> Der erste Aufstand ereignete sich nach dem Tod von Modestus, der in Karantanien der Missionierung nachging. Dieser Aufstand wurde von Cheitmar selbst niedergeschlagen. Kurz danach ereignete sich der zweite Aufstand.<sup>450)</sup> Auch dieser wurde mit Waffengewalt niedergeschlagen. Nach Cheitmars Tod brach aber erneut ein Aufstand aus. Die daraufhin folgenden Kämpfe dauerten bis 772 und endeten mit dem Sieg Tassilos III.<sup>451)</sup>

In der Zwischenzeit war im Frankenreich wieder ein Konflikt mit Aquitanien ausgebrochen. Der aquitanische Herzog sollte seine Verfügungsgewalt über kirchliche Besitzungen aufgeben, die indirekt auf den König übergegangen wäre. Eine solche Maßnahme fürchteten alle anderen Herzöge, denn damit wurde ihre Macht untergraben, sollte Pippin dies auch für alle anderen Herzogtümer fordern. Somit bildete sich immer wieder eine Opposition gegen die fränkischen Herrscher. Auch Tassilo III. versuchte den Machteinfluß Pippins zurückzudrängen und verbündete sich mit dem aquitanischen Herzog. Ebenso heiratete er eine Tochter des Langobardenkönigs Desiderius und schloß ein Bündnis mit dem langobardischen Reich. Die Verbindung mit Liutpirg war vermutlich 763 geschlossen worden,<sup>452)</sup> auf jeden Fall noch vor der Wahl Stephanus III. zum Papst.<sup>453)</sup> Damit ergab sich eine ähnliche Situation wie schon am Ende des 6. Jhdts. Ein großes fränkisches Reich, mit einer starken Zentralgewalt, richtete seine Expansionsbestrebungen immer weiter nach Osten. Dem standen Langobarden und Baiern gegenüber. Tassilo musste also seinen Herrschaftsbereich und seine eigene Macht festigen, vor allem im Slawengebiet wo auch nach 772 mit Aufständen zu rechnen war. Dazu diente ihm Innichen als Ausgangspunkt.

Pippin hatte 768 das aquitanische Herzogtum unterworfen und Herzog Waifar ermorden lassen. „*rex Pippinus ad Waiofarium capiendum insidias iterum parat [...] Waiofarius princeps Aquitaniae a suis interfectus est.*“<sup>454)</sup> Waifar wurde mit Hinterlist nachgestellt und durch die Hand eines Gefolgsmannes getötet. Herzog Tassilo wurde dadurch ein entscheidender Bündnispartner genommen. Nun hätten die Franken sich mit aller Kraft auf die Unterwerfung der Baiern konzentrieren

---

449) Hödl, Geschichte, 16.

450) Fräss-Ehrfeld, Geschichte, 63.

451) Hödl, Geschichte, 16.

452) Jahn, Ducatus, 370-374.

453) Cerny, Langobarden, 263.

können. Allerdings starb Pippin im selben Jahr und seine Söhne, Karlmann und Karl, waren untereinander zerstritten. Es begann wieder ein innerfränkischer Konflikt. Karl war weiterhin mit aquitanischen Feldzügen beschäftigt, wo ihm selbst sein Bruder die Heeresfolge verweigerte. So konnte Tassilo die Zeit nutzen, sich den Langobarden anzunähern und ein Bündnis aufzubauen. Auch mit dem Papst knüpfte er Kontakt, um über ihn mit den neuen Machthabern, eine Verständigung zu suchen. Der Papst war einer Annäherung an den baierischen Herzog nicht abgeneigt. Aufgrund der Slawenmission und dem Schutz vor langobardischen Übergriffen war der Heilige Stuhl an einer Verständigung mit Tassilo interessiert.<sup>455)</sup>

Tassilo war, neben den diplomatischen Tätigkeiten damit beschäftigt, seine Herrschaft in Karantanien durchzusetzen und begann mit seinem einzigen wirklichen kriegerischen Unternehmen. Als der Karantanenfürst Cheitmar 769 starb kam es zu einer Erhebung der Slawen. Dagegen konnte Tassilo einen gut vorbereiteten Schlag führen, die Slawen 772 endgültig unterwerfen und seine eigene Macht festigen.<sup>456)</sup> Dieser Sieg wurde seitens der Kirche sogar mit der Eroberung der Eresburg und der Zerstörung der *Irmisul*, einem Hauptheiligtum der Sachsen, durch den Sachsenfeldzug Karls des Großen im selben Jahr, verglichen. Der Sieg über die Slawen brachte Tassilo III. großes Ansehen ein, vor allem bei der Kirche. Die Christianisierung wurde danach nicht mehr in Frage gestellt wodurch gleichermaßen die Herrschaft des baierischen Dukats über Karantanien gesichert war.<sup>457)</sup> Es ist anzunehmen, dass der Stützpunkt Innichen dabei eine Rolle spielte. Aufgrund der Lage, wäre es nur zu gut verständlich, wenn sich die baierischen Heerscharen von Norden und Westen, in einer Zangenbewegung gegen die Slawen gewandt hätten. Innichen bildete dabei vom Westen her ein „Tor“ zum slawischen Karantanien und dürfte vermutlich als Truppensammelplatz genutzt worden sein.

Wie wichtig die Vorbereitungen auf einen Konflikt, die Sicherung der Herrschaft im Ostalpenraum und der Ausbau der Verkehrsstrukturen waren, zeigte sich schon seit dem Jahr 770. Damals heiratete Karl eine Tochter des Langobardenkönigs Desiderius, allerdings verstarb schon 771 sein

---

454) *Chronicarum quae dicuntur Fredegarii scholastici continuationes*, MGH *Scriptores rerum merovingicarum*. Fredegarii et aliorum chronica vitae sanctorum, Bruno Krusch (Ed.), Hannover 1888, 168-193, c. 51 u. 52, 192.

vgl. auch: *Analium Fuldensium pars prima*, MGH *Annales Fuldensis sive Annales regnis francorum orientalis*, F. Kurze (Ed.), Hannover 1891, 1-28, 8.

455) Jahn, *Ducatus*, 391-394.

456) Jahn, *Ducatus*, 471-473.

457) Fräss-Ehrfeld, *Geschichte*, 64.

Bruder Karlmann. Damit hatte Karl die ganze Macht im Frankenreich inne und er konnte sich voll und ganz auf eine Expansion nach Osten konzentrieren.<sup>458)</sup> Diese Alleinherrschaft machte Karl zu einem äußerst gefährlichen Gegner für Langobarden und Baiern. Durch die erlangte Machtstellung war Karl ein energisches militärisches Eingreifen im Langobardenreich möglich.<sup>459)</sup>

Mit dieser Situation war klar, dass man schon im Vorfeld strategisch gerüstet sein musste. Auch wenn Tassilo sich schließlich Karl zuwandte, mit ihm und Rom ein Bündnis schloß und seinen Schwiegervater Desiderius nicht unterstützen konnte in seinem Westkonflikt<sup>460)</sup> – Tassilo war ja zu diesem Zeitpunkt mit den Slawen beschäftigt – so zeigte sich doch beim Karantenenfeldzug die Wichtigkeit von Stützpunkten und Verkehrswegen, denn ohne diese war eine militärische Operation kaum möglich. Nach der Unterwerfung des langobardischen Reiches durch die Franken, war Karl zunächst mit Kriegen gegen die Sachsen beschäftigt. Diese wollten zusammen mit den Friesen die fränkische Herrschaft abschütteln. Es gab weiterhin Widerstand gegen Karl. Das ließ Tassilo noch die Möglichkeit, sich der fränkischen Herrschaft soweit wie möglich zu entziehen.<sup>461)</sup> Nach einem fränkischen Überfall auf Bozen 784, der aber zurückgeschlagen werden konnte, schloß er ein Bündnis mit den Awaren.<sup>462)</sup> Auch hier zeigt sich, dass eine Verbindung durch das Pustertal strategisch wichtig war. Den Franken konnte durch herbeigeeilte bayerische Truppen eine Niederlage bereitet werden.<sup>463)</sup> Um seinen Herrschaftsbereich zu sichern, war es sicherlich noch immer besonders wichtig, schnelle Truppenbewegungen durchführen zu können.

#### *Erkenntnisse*

Die dynastischen Verbindungen, die geschlossenen Allianzen, die Konflikte mit Slawen und Franken dauerten bis Ende des 8. Jhdts fort. Jede Seite war bestrebt, die eigene Macht zu festigen und wenn möglich auszubauen. Es zeigt sich also, dass ein Bündnis von Baiern und Langobarden zur Zeit Tassilos III. nichts Neues war: Alle Parteien kannten die Konsequenzen. Schon im 6. Jhd. schlossen Baiern und Langobarden Bündnisse, um sich gegen die Franken verteidigen zu können.

---

458) Jahn, Ducatus, 465f.

459) Cerny, Langobarden, 268.

460) Jahn, Ducatus, 465f.

461) Jahn, Ducatus, 522-531.

462) Pohl, Awaren, 314.

463) Jahn, Ducatus, 529-531.

Im 8. Jhdt. allerdings, war ein langobardisch-baierisches Bündnis ein sehr effektives Mittel, fränkische Expansionsbestrebungen einzudämmen.

Für die Franken war klar, dass sie dieses Bündnis zur Auflösung zwingen mussten, wollten sie ihre Expansionspolitik weiter fortführen beziehungsweise ihre Vormachtstellung absichern. Inni-chen bildete hier sicherlich wiederum eine wichtige Drehscheibe für die Kommunikationsstruktur. Wichtige Faktoren hierfür waren die Instandhaltung der Straßen und die Verwendung von Geistlichen als Boten. Straßen und Boten waren Teile eines funktionierenden Kommunikationssystems, das eine bessere Abstimmung zwischen den Bündnispartnern, Baiern und Langobarden ermöglichte. Auch wären in einem bevorstehenden Krieg Truppenbewegungen von Ost nach West nötig gewesen. Slawische Kontingente hätten vor allem aus Karantanien, durch das Pustertal, den Weg nach Westen gefunden. Hierzu musste also die Infrastruktur verbessert werden. Schon im Konflikt von 743 befanden sich slawische Kontingente im baierischen Heeraufgebot am Lech.<sup>464)</sup> Im Hinblick auf einen Konflikt nach der Unterwerfung Aquitaniens durch Pippin, der nur durch die Zwistigkeiten zwischen Karl und Karlmann ausblieb, war eine Verbesserung der Verkehrsstruktur von großer Wichtigkeit, damit südbaierische und slawische Truppenteile ebenfalls mobilisiert werden konnten. Aber selbst nach dem Ende des Langobardenreiches war es notwendig, militärisch gerüstet zu sein, wie der Vorfall von 784 zeigt.

Betrachtet man nun die nicht enden wollende Reihe von Konflikten und dynastischen Verbindungen so wird deutlich, in welchem Spannungsverhältnis der Ostalpenraum stand – zu den Langobarden wurde ein gutes Verhältnis gepflegt und man musste die pro-baierische Partei unterstützen, andererseits wollte man gegen fränkische Einfälle dem Bündnispartner beistehen können. Dem Ostalpenraum kam im Ringen der (Groß-)Reiche eine besondere Bedeutung zu. Durch die Beherrschung des Ostalpenraumes könnte auch dem baierischen Dukat die Rolle eines Großreiches zuerkannt werden, das den Franken ein ernstzunehmender Gegner werden konnte. Doch war dieser Herrschaftsbereich keinesfalls gefestigt. Bis 772 kam es immer wieder zu Aufständen der Slawen gegen die Baiern. Eine gesicherte Herrschaft, sollte nach dem militärischen Sieg der Baiern durch die Missionierung und Besiedelung des Gebiets hergestellt werden. Festigen musste man den Herrschaftsbereich auch, um die Awaren von einem Eingreifen und einem Rückeroberungsversuch abzuhalten. Diese hatten die Slawen immer wieder unterstützt aber auch ihren Herrschaftsanspruch über sie geltend gemacht.<sup>465)</sup>

---

464) Jahn, Ducatus, 180f.

Nur ein gefestigtes Reich konnte seine Interessen nach außen hin nachhaltig vertreten, wie das Beispiel der Franken zeigt. Wollte Tassilo III. den Franken ernsthaft entgegen treten, so musste er unbedingt vorher den Herrschaftsbereich im Ostalpenraum festigen. Dazu diente ihm auch Innichen – dessen Rolle für den Verkehr wurde schon erläutert, seine Bedeutung für die Missionierung und Landesbesiedelung wird in den folgenden Kapiteln beschrieben.

Wie der Konflikt von 742/43 zeigt, konnte eine Schwächung der militärischen Kräfte durch Kämpfe im Osten des Dukats nicht hingenommen werden. Tassilo musste also energisch versuchen, seine Herrschaft über Karantanien zu festigen und für geordnete Verhältnisse sorgen. Da ein Konflikt mit den Franken drohte, musste er den Aufständen, so schnell wie möglich, entgegentreten. Mit Innichen verfügte er über einen gut organisierten strategischen Stützpunkt am Rande des Slawenterritoriums.

Im Hinblick auf diese Rolle ist nun auch die Bündnispolitik und die ganze Reihe der Konflikte und Bündnisse zu sehen. Die Herrschaft im Südostalpenraum musste gefestigt werden und Karantanien sollte der bayerischen Herrschaft unterstehen. Zu alledem war Innichen der erste Schritt. Waren diese Bedingungen nicht erfüllt, konnte der bayerische Herzog nicht rücksichtslos gegen die Franken Politik betreiben – nur mit gesicherten Ostgrenzen konnte er sich politisch an die Seite der Langobarden stellen und mit voller Konzentration gegen fränkische Expansionsbestrebungen wenden. Für die Verwaltung des neugewonnenen Karantanien und den Truppentransport, aber auch für den Landesausbau sowie die Besiedelung war die Verbindung durch das Pustertal sehr wichtig und ohne den Stützpunkt Innichen nicht möglich gewesen. Das Gebiet wurde daher keinem Grafen unterstellt sondern einer Abtei, die Tassilo III. selbst gestiftet hatte und direkt seiner Herrschaft unterstellte. Innichen war also der erste Schritt des Agilolfingers, die Ostgrenzen zu sichern und die Macht im Alpenraum zu festigen. Mit der Enns als Grenzlinie und der Eingliederung Karantaniens war es Tassilo III. 772 gelungen, sich weitreichende Gebiete der ehemaligen römischen Provinzen Binnen- und Ufernorikum einzuverleiben. Er verfügte über die Rohstoffe des Alpenraumes und die wichtigen Verkehrsverbindungen nach Süden. Hieraus erwuchs ihm eine bedeutende wirtschaftliche Machtstellung. Um diese direkt ausüben und Verkehrsverbindungen kontrollieren zu können, bediente er sich kirchlicher Verwaltungszentren und gründete Klöster. Innichen war eines dieser Verwaltungsinstrumente der Herzogsherrschaft Tassilos.

---

465) Pohl, Awaren, 120f.

Zur territorialen Ebene des Konflikts, trat noch die dynastische. Agilolfinger waren in innerfränkische Machtkämpfe verstrickt. Wollte der bayerische Herzog verhindern, dass gegen seine Dynastie Politik betrieben wurde und sich vielleicht auch innerhalb Baierns eine mächtige Opposition bildete, so musste er seinen direkten Herrschaftseinfluss vergrößern. Das Eingreifen Liutprands aus dem Süden dürfte Tassilo III. ein weiteres warnendes Beispiel gewesen sein. Die direkte herzogliche Kontrolle über die Pässe und Fernverbindungen musste ihm ein Anliegen sein. Auch unter diesem Aspekt ist die Gründung Innichens zu betrachten. Näheres dazu folgt noch im Kapitel über die Rolle der Kirche. Innichen wurde dadurch ein bedeutender politischer Faktor.

### 3.3. Kirchliche Verwaltung

Den Bischöfen konnte eine beträchtliche militärische und politische Aufgabe zukommen. Das Kirchenrecht sicherte den Bischöfen die Gesetzgebung, die Verwaltung, die Handhabung der Kirchenordnung und das Strafrecht in kirchlichen Angelegenheiten des Bistums. Mit dem Verfall der staatlichen Verwaltung besorgten im späteren 5. und 6. Jahrhundert, Bischöfe vielfach auch weltliche Aufgaben, etwa die Aufsicht über öffentliche Gebäude, die Getreideversorgung und die Kontrolle der Finanzen. Die Kirche übernahm selbst Wehrmauern oder Aquädukte vom Staat und sorgte für deren Instandhaltung. Im Belagerungsfall stand der Bischof als *dux belli* mitunter Milizverbänden vor.<sup>466)</sup> Eugippius berichtet, dass der heilige Severin, die Verteidigung der Stadt Favianis (Mautern in Niederösterreich), gegen heranziehende Germanen, organisierte.<sup>467)</sup> Die kirchliche Verwaltung war also auch in Norikum gut organisiert. Bereits im 4. Jhdt. deckten sich viele Diözesen mit dem jeweiligen Stadtgebiet. Städte und Gebiete wurden so verwaltungstechnisch erfasst.<sup>468)</sup>

In der Provinz Noricum gab es aber nicht nur befestigte Bischofssitze, sondern es wurden auch Fliehburgen gebaut, die mit Kirchen ausgestattet waren. Hierhin konnte sich die Bevölkerung aus der ungeschützten Tallage in gefährlichen Zeiten zurückziehen. So nahm Paulinus, Bischof von Teurnia, seine weltlichen Aufgaben wahr, wenn er den Bergkastellen befahl, sich gegen einen bevorstehenden Alamanneneinfall zu wappnen.<sup>469)</sup> Die Wehrkraft der italischen Bevölkerung war in

---

466) Gleirscher, Karantanien, 13.

467) Eugippius, Vita, 37.

468) Fräss-Ehrfeld, Geschichte, 34

469) Gräber, Siedlungskontinuität, 19.

der Spätantike sehr gering. Auch unter der byzantinischen Herrschaft, nach dem Sieg über die Gothen, gab es höchsten organisierte Milizverbände. Je mehr sich die byzantinischen Kräfte aber im Kampf gegen die Langobarden aufbrauchten, umso mehr wurde das Milizsystem von einheimischen Großgrundbesitzern organisiert.<sup>470)</sup> Aus der *Vita Severini* ist zu erfahren, dass die Grenzsoldaten im Römischen Reich aus öffentlichen Mitteln bezahlt wurden. Dieses System ist danach aber zusammengebrochen, die militärischen Einheiten wurden aus der Grenzregion abgezogen. Nur in Passau soll es nach Eugippius noch Einheiten gegeben haben. Diese hielten ihre Stellung und holten sich den Sold selbst aus Italien.<sup>471)</sup> Auch dies scheint auf eine Organisierung durch einen Großen – Stadtverwalter oder Militärkommandanten – hinzudeuten. Die Organisation von militärischen Verbänden durch Großgrundbesitzer – kirchliche Würdenträger konnten ebensolche sein – war im frühen Mittelalter ein bekanntes System. Innichen dürfte ebenfalls diese Aufgabe durch seine Stellung als Grenzort übernommen haben.

Bischöfe fanden zudem in militärischen Auseinandersetzungen wiederholt als Vermittler Verwendung. Insgesamt wurden die Bischöfe damit selbstredend zu Integrationsfiguren ganzer Stadtgebiete und Provinzen. Sie waren für die Herrschaftssysteme Zentralfiguren örtlicher Macht und regionalen Widerstandes.<sup>472)</sup> Auch in der *Vita Severini* wird berichtet, dass Bischöfe meist für den Loskauf von Gefangenen verantwortlich waren, sowohl in der Spätantike als auch im frühen Mittelalter. Severin selbst wurde in einer solchen Sache als Vermittler tätig.<sup>473)</sup> Wo die römische Verwaltung verschwunden war, hatten die kirchlichen Einrichtungen, die Bischöfe und Bistümer, die staatlichen Funktionen übernommen.<sup>474)</sup>

Vor allem waren Klöster aber ein Hort, in dem die römische Kultur erhalten blieb. Im angelsächsischen Raum beispielsweise stand die Kirche in engem Kontakt mit Rom. In den Klöstern wurde die Benediktinerregel streng eingehalten. Theologische Schulungen waren Bestandteil des Mönchlebens. Daneben erhielten einige Mönche eine zusätzliche Ausbildung so etwa in Grammatik und Poetik, Schreiben und Lesen wurden ebenso gelehrt.<sup>475)</sup> Der Tagesablauf der Benediktiner war durch Gebet und Arbeit geprägt. Es gab am Tag mehrere Messen die besucht wurden. Zu den Ar-

---

470) Seidlmayer, Geschichte, 55f.

471) Eugippius, Vita, 75.

472) Gleirscher, Karantanien, 13.

473) Eugippius, Vita, 69.

474) Mayer, Alpen, 10.

475) Johannes Jung, Der große heilige Missionar. Bonifatius 672-754, Mödling 1983, 8f; 82f.

### 3.3. Kirchliche Verwaltung

---

beiten gehörte vor allem die landwirtschaftliche Tätigkeit. Einige Mönche widmeten sich dem Studium oder waren in den Skriptorien beschäftigt.<sup>476)</sup> In den Klöstern wurden Missionare und Seelsorger ausgebildet. Klöster dienten der Ausstattung für weibliche Adelige. Oft wurden diese in einem Kloster erzogen, wo sie unter der strengen Aufsicht der Nonnen standen.<sup>477)</sup>

Im 4. Jhdt. n. Chr. werden die ersten Bischöfe Noricums erwähnt. Am Konzil von Serdica (Sofia) 343 sind Bischöfe aus Norikum genannt.<sup>478)</sup> An der Synode von Grado (zwischen 572 und 577) nahm auch ein Bischof aus Aguntum teil.<sup>479)</sup> Ausgrabungen zeigen, dass die Kirche in Norikum einigen Reichtum besaß. Diesen hatte sie mit dem Slaweneinfall verloren.<sup>480)</sup>

Äbte und Bischöfe konnten aber auch diplomatische Verhandlungen führen wie das beispielsweise 781 der Fall war, als Bischof Alim von Säben und Abt Atto von Schlehdorf zwischen Tassilo III., dem Papst und Karl dem Großen vermittelten. Atto erhielt sogar die Reliquien des heiligen Candidus, die er in Innichen deponierte.<sup>481)</sup>

Im Frankenreich (des 8. Jhdts.) war die Kirche eng mit dem jeweiligen Herrscher verbunden. Zum Selbstverständnis des Herrschers gehörte es, dass er sich als Verteidiger des Glaubens sah.<sup>482)</sup> Dieser Umstand gilt auch für das bayerische Herzogtum. Bei einer Klostergründung oder bei der Ausführung von Siedlungstätigkeiten durch ein Kloster, musste der Landesherr von kirchlicher Seite her, um Erlaubnis gefragt werden. Der Herzog war Herr über die Kirche in seinem Herrschaftsgebiet.<sup>483)</sup> Beide Akteure konnten voneinander profitieren. Ein Beispiel dafür ist die Verleihung von Rechten, die Karl der Große 792 der Kirche von Aquileia zukommen ließ. Er befreite sie von der Unterkunfts- und Verpflegungspflicht, von der Zahlung von Abgaben und sie durften die Weiden benutzen ohne dafür bezahlen zu müssen. Kam allerdings der König oder wurde eine königliche Besatzung zum Schutz des Landes (gemeint sind Friaul und Treviso) entsandt, so musste ihnen die Kirche freilich Unterkunft und Verpflegung zur Verfügung stel-

---

476) Benediktiner, -innen, Th. Jexlev, in: Lexikon des Mittelalters, I, München/Zürich 1980, sp. 1869-1880, 1869f.

477) Karl Bosl, Gründung, 454.

478) Fräss-Ehrfeld, Geschichte, 34.

479) Gräber, Siedlungskontinuität, 19.

480) Pohl, Awaren, 149.

481) Jahn, Ducatus, 524f.

482) Dhondt, Mittelalter, 38.

483) Jahn, Ducatus, 61.

len.<sup>484)</sup> Im bayerischen Raum gewährte der Herzog den meisten Klöstern (lediglich) das Recht, Sole aus Bad Reichenhall zu beziehn.<sup>485)</sup>

Mit einer großzügigen Vergabe von Rechten konnte der Herrscher die Kirche an sich binden. Diese war natürlich daran interessiert, Rechte zu bekommen und sie zu behalten. Ein gutes Verhältnis zum Herrscher musste daher von Interesse sein. Auf der anderen Seite hatte der Herrscher in der Kirche einen starken Verbündeten, er konnte sich der Infrastruktur und den Leistungen bedienen, welche die Kirche zur Verfügung stellte (z.B. Herberge, Straßenbau und -erhalt). Dies war für den Herrscher vorteilhafter als sich nur auf die weltlichen Großen des Landes zu stützen, welche häufig ihre eigene Politik und ihre eigenen Interessen verfolgten.

Der König garantierte nicht nur den Schutz der Kirche, er behielt sich auch ein Obereigentum über Güter und Rechte vor, mit welchen er die Kirche ausgestattet hatte. Er konnte Erzbischöfe, Bischöfe und Reichsäbte einsetzen. Kirchliche Würdenträger wurden oft für weltliche Aufgaben herangezogen. So kam es zu einer starken Einbindung der Kirche in die weltliche Herrschaft. Auch der Adel besaß gewisse Rechte, über die von ihm, gegründeten Klöster und Kirchen. Adelige beanspruchten die Einsetzung von Geistlichen auf ihren Eigenkirchen oder -klöstern.<sup>486)</sup>

Ein Vergleich mit dem Langobardenreich zeigt, dass es nicht nur innerhalb der fränkisch-bayerischen Gebiete gängige Praxis war, Eigentum an Klöster zu stiften. Der Rückzug in ein Kloster, konnte für eine adelige Familie Schutz in politisch turbulenten Zeiten sein. Mit der Schenkung von Eigentum an einen Heiligen oder an einen geweihten Ort, konnte weiters der Landbesitz einer Familie, vor fremdem Zugriff, geschützt werden. Das waren oft Gründe, weshalb Adelige in ein Kloster eintraten. Das Kloster wurde damit aber auch zu einem wirtschaftlichen und politischen Faktor.<sup>487)</sup> Die Herrscher waren sich der mächtigen sozialen und geistigen Stellung der Kirche bewusst. Oft wurden von dem jeweiligen Herrscher Bischöfe aus einer Familie der Großen berufen. Mit ihnen konnte er Territorien unter die Aufsicht von Klöstern und Bistümern stellen. Bischöfe hatten damit auch eine bedeutende politische Aufgabe und erlangten nicht selten, das besondere Vertrauen des Herrschers.<sup>488)</sup> Daraus wird ersichtlich, dass sich Tassilo III. durch die Einsetzung

---

484) Schmidinger, Patriarch, 26f.

485) Störmer, Baiuwaren, 116.

486) Fräss-Ehrfeld, Geschichte, 60.

487) Jarnut, Geschichte, 126f.

488) Jung, Missionar, 21f.

eines Verwandten oder Vertrauten die Möglichkeit bot, eine direkte Kontrolle über das Pustertal und die Passübergänge auszuüben.

Das Recht, einen Bischof einzusetzen, hatte aber aufgrund der bonifitianischen Kirchenreform im baierischen Herzogtum der *Lex Baiuvariorum* wegen nur der fränkische König, nach der Meinung von Jahn.<sup>489)</sup> Aus diesem Grund überschritten sich auch in der kirchlichen Verwaltung, baierische und fränkische Interessen. Jedoch konnte der Herzog, je nach politischer Lage, ein gewisses Wort bei der Einsetzung mitreden. Des Weiteren verfügte er über das Recht die Stiftung von adeligen Eigenklöstern von seiner Zustimmung abhängig zu machen und er saß den Synoden vor.<sup>490)</sup> So bedeutete die Gründung Innichens nicht zuletzt die Manifestierung der Herrschaft Tassilos III. in Inn-, Eisack- und Pustertal, da er den Raum mit dieser Handlung politisch neu ordnete und zwar ohne den fränkischen König. Alle drei Täler wurden dem Bistum Säben unterstellt und somit der baierischen Kirchenprovinz einverleibt. Auf diese Art und Weise entstand ein Klosterverband, über den Tassilo seine Macht in den drei Tälern ausüben konnte.<sup>491)</sup> Die Wirksamkeit eines solchen Verbandes wurde schon im benachbarten Langobardenreich unter Beweis gestellt. Der langobardische König Desiderius, der Verbündete von Tassilo, gründete 753 ein Kloster in seiner Heimatstadt Brescia und unterstellte diesem rechtlich andere Klöster, beispielsweise in der Toskana, und beschenkte dieses reich. Damit stellte er einen großen Klosterverband her, der seiner unmittelbaren Kontrolle unterstand.<sup>492)</sup>

### *Erkenntnisse*

Die Kirche entwickelte sich zu einem unverzichtbaren Faktor in der Organisation und Verwaltung von Land und Herrschaft. Die Kirche überstand auch sämtliche Herrschaftswchsel und war mit der Situation im Ostalpenraum bestens vertraut. Sie war imstande militärische und zivile Aufgaben zu übernehmen – Aufgaben die bei der Neugründung eines Herrschaftsbereiches nur von Vorteil sein können. Außerdem konnten die geistlichen Würdenträger über die Herrschaftsgrenzen hinweg Kontakte knüpfen. Das ist in einem Grenzgebiet kein unwesentlicher Aspekt. Die Klöster übernahmen viele wichtige Funktionen wie die Ausbildung von Geistlichen. Wie noch beschrieben wird, sind einige dieser Funktionen für Innichen nachweisbar.

---

489) Jahn, Ducatus, 143.

490) Jahn, Ducatus, 223.

491) Heitmeier, Inntal, 341, 344.

492) Jarnut, Geschichte, 118.

Durch die Vergabe von Rechten an die Kirche, entstand ein enges Verhältnis zwischen Herrscher und Kirche. Über die Kirche war es dem Herrscher auch möglich politische Macht auszuüben. Er konnte, wie beispielsweise Karl der Große in Aquileia, die Infrastruktur nutzen und seine Interessen verfolgen, im Gegenzug erhielt die Kirche Privilegien. Auch unter diesem Blickpunkt, muss die Stiftung Innichens gesehen werden. Zwar war die Vergabe von Privilegien, das Recht des Königs, jedoch genoss Baiern eine gewisse Autonomie und war dem Herzog unterstellt. Mit der Gründung des Stiftes erhielt der Herzog einen Machtstützpunkt, welcher ein Ausgangspunkt für seine politische Herrschaft in Karantanien war. Die direkte Kontrolle der Pässe musste vor allem in seinem Blickpunkt stehen.

So zeigte sich in den Kriegen der Langobarden gegen die Franken 754, 756 und 774, dass Adelige ins Frankenreich flohen und den König allein ließen. Die Langobarden waren deshalb nicht einmal im Stande die Pässe zu verteidigen.<sup>493)</sup> Auf die Adelige konnte Tassilo also nicht zwingend vertrauen. Die Einrichtung einer Institution, die der direkten herzoglichen Kontrolle unterstand, erscheint daher nahe liegend.

### 3.4. Siedlungswerk

Schon im Verlauf des 5. Jhdts, nach den Zügen Alarichs, wurden die Talsiedlungen im norischen Raum verlassen. Dies gilt beispielsweise für Virunum. Die Bewohner der Städte ließen sich nunmehr auf benachbarten, leichter zu verteidigenderen Höhen nieder. Sie siedelten abseits der Römerstraßen und damit meistens wieder an Orten, der keltischen Altsiedlungen. Dadurch verödete das Land zunehmend.<sup>494)</sup>

Große Gebiete im heutigen Kärnten waren von den Awaren verwüstet worden, Teurnia und Virunum aber auch Aguntum wurden zerstört. Das Land musste erst wieder besiedelt werden. Die bairischen Neusiedler drangen von Westen und Norden nach Karantanien vor. Die Besiedlung wurde, wie allgemein üblich, von freien und adeligen Grundherren durchgeführt, welche aus Baiern kamen. Dies führte zu der Entstehung eines machtvollen Adels.<sup>495)</sup> Pohl spricht von germanisch-romanischen Siedlungen im 6. Jhd. im Ostalpenraum. Siedlungen und die Burgstädte auf den An-

---

493) Jarnut, Geschichte, 112-124.

494) Fräss-Ehrfeld, Geschichte, 32.

495) Mayer, Alpen, 13f.

### 3.4. Siedlungswerk

---

höhen wurden durch das slawische Vordringen zerstört.<sup>496)</sup> Norikum war im Besitz der Franken, die Siedler dürften Baiern gewesen sein, wenn man bedenkt, dass schon Garibald I. seinen Herrschaftsbereich in den Ostalpenraum ausdehnen konnte.<sup>497)</sup> Da der slawische Herrschaftsbereich nur bis zur Lienzer Klause reichte, darf mit einer fortwährenden Besiedelung des südtiroler Raumes durch die Baiern gerechnet werden. Ob es in Kärnten auch eine baierische Besiedelung vor dem slawischen Zuzug gegeben hat, wird bei ihm nicht erwähnt. Eine solche dürfte aber für die Baiern sehr von Interesse gewesen sein.

Zur Neubesiedlung wurde landlosen Freien Siedlungsland auch im Bereich des Pustertales zugesprochen. Für die Baiern war es wichtig, die Gebiete südlich des Salzburger Raumes, in das baierische Herzogtum einzubinden. Man verfolgte die systemmatische Organisation des Raumes auf der Nordseite des Pustertales und die Anbindung von bestehenden baierischen Positionen südlich des Alpenhauptkammes an das baierische Stammland. Entlang der Zuwanderungsrouten von Norden her wurden neue Siedlungen gegründet (wie Kematen) und wirtschaftlich-militärisch wichtige Zentren erschlossen (wie Bozen).<sup>498)</sup> Schon unter Augustus wurden die Gebiete im Ostalpenraum durch Anlage von Kolonien und Heerstraßen besiedelt und gesichert.<sup>499)</sup>

Das baierische Stammland und auch der Alpenraum waren Durchzugsgebiete. Die Donau folgend, gelangte man von Westen nach Osten und umgekehrt, dabei bildeten die in die Donau mündenden Flüsse und ihre Täler bequeme Passagen in nord-südlicher Richtung. Entlang dieser Verkehrsadern gelangte man durch ein sehr walddreiches Gebiet. Viele Landstriche galten als unbesiedelt und herrschaftlich nicht erschlossen. Größere und kleinere Siedlungen durchsetzten das unbesiedelte Gebiet und erstreckten sich vor allem entlang der Flußläufe und im Bereich alter zentraler Orte. Die unbesiedelten Gebiete, wie die Wälder, gehörten rein rechtlich dem Herzog.<sup>500)</sup>

Als die Baiern sich im Pustertal niederließen, besiedelten sie ein Gebiet, welches durch die kirchliche Verwaltung und eine reichsrömisch-alpenromanische Kontinuität geprägt war. Die Landnahme war jedoch nicht flächendeckend, sie verlief keilförmig von Norden nach Süden durch den mittleren Alpenraum. Es hängt von der Intensität der Einwanderung ab, inwieweit die Kultur

---

496) Pohl, Awaren, 119.

497) Gleirscher, Karantanien, 20f.

498) Gräber, Siedlungskontinuität, 21f.

499) Cartellieri, Alpenstrassen, 12.

500) Jahn, Ducatus, 552.

und die Sprache der Alpenromanen überlagert wurde. In weiten Teilen Südtirols erfuhren die Romanen schon im 7. Jhdt. eine zunehmende „Germanisierung“. Davon zeugen Ortschaften wie Uttenheim oder Tesselberg – jene wurden am Ende des 7. Jhdt. gegründet. Die Landnahme wurde vor allem von bayerischen Adelsgeschlechtern und geistlichen Gemeinschaften getragen. Die Einwanderer kamen dabei meist von Norden über die Birnlücke und das Ahrntal folgend ins Pustertal. Ebenso erfolgte die Besiedlung vom Gsiesertal her.<sup>501)</sup>

Die Besiedelung diente, so auch im Falle Innichens, nicht nur der Eigenerhaltung sondern dem Zugewinn. Mit den Rodungen und dem Zuwachs an bäuerlichen Höfen konnten die Einnahmen durch die Abgaben, welche die Freien den Großen zu leisten hatten, erhöht werden. Zudem wurde die Herrschaft in einem bisher unbesiedelten Gebiet, durch die Neugründung von Höfen, gefestigt.<sup>502)</sup> Auch Harl meint, dass das keltische Element sehr stark im Ostalpenraum geblieben war – die Antike überdauert hatte. Die Römer hatten keine Institution, die eine Romanisierung vorantrieb und es gab keine Missionstätigkeiten die zu einer Assimilierung geführt hätten. Die Kelten nahmen zwar viele Eigenschaften der römischen Kultur an, waren aber gleichzeitig sehr selbstbewusst. Dennoch muss im Ostalpenraum von einer römisch-keltischen Mischkultur ausgegangen werden, die die Stürme der Völkerwanderung überdauerte. Der Inkulturationsprozess mit den Baiern verlief gleichfalls über einen längeren Zeitraum hinweg. Bemerkenswert ist seine Erkenntnis, dass für die Kelten die Städte weniger wichtig waren, sondern mehr die Rodungsgebiete. Gerodet wurde, um die Bevölkerung zu ernähren und um Baumaterial zu erhalten.<sup>503)</sup> Dies könnte erklären warum die Baiern im Ostalpenraum keine größeren Städte errichteten.

Dennoch war die Besiedelung im 6. und 7. Jhdt. durch die Baiern nicht sehr breit gesät. Hier muss mit einzelnen militärischen Stützpunkten und Siedlungsinseln gerechnet werden. Erst mit dem 8. Jhdt. nimmt die Besiedelung stärker zu. In diesem Zeitraum lebten Baiern und Romanen zusammen, wie Friedhofsgemeinschaften zeigen, wobei die Romanen zu Beginn sicherlich ein Übergewicht hatten.<sup>504)</sup> Sowohl Baiern als auch Karantanen bildeten einen polyethnischen Verband. Der Name der Karantanen geht sogar auf vorrömische/keltische Zeiten zurück.<sup>505)</sup> Auch Eu-

---

501) Gräber, Siedlungskontinuität, 82f.

502) Huter, Stift, 453.

503) Harl, Romanisierung.

504) Störmer, Baiuwaren, 97f.

505) Wolfram, Grenzen, 24.

### 3.4. Siedlungswerk

---

gippius weiß zu berichten, dass im grenznahen Raum an der Donau, Rugier und Romanen nebeneinander lebten<sup>506)</sup> – ein Zusammenleben von Romanen und Germanen kam immer wieder vor. Im Pustertal und im Brunecker Becken herrschte die typische vermischte bayerische Besitzstruktur vor, das bedeutet, dass Herzogsgut neben adeligen Grundherrschaften lag.<sup>507)</sup> Auf den Grundherrschaften arbeiteten häufig Romanen, die wie beispielsweise in Salzburg, in die bayerische Bevölkerung integriert wurden. Mit solchen Gütern schuf sich der Herzog multifunktionale Stützpunkte – die wie im Falle Salzburgs – durchwegs von Romanen betreut werden konnten. Dies ist auch für inneralpine Transitstraßen belegt.<sup>508)</sup> Für Innichen ist daher eine solche Organisation leicht vorstellbar.

Die Besiedelung eines ungenutzten Landstriches kann nach Zweck, Raum und Zeit sehr verschieden aussehen. Im Stiftungsgebiet gab es einen räumlich geschlossenen Siedlungsbereich, die von Innichen aus gegründeten Tochttersiedlungen waren dahingegen punktartig verstreut. Als Siedlungsraum bot sich das westostreichende Pustertal mit seinen Seitentälern und -flüssen an.<sup>509)</sup>

Vom Pustertal aus richtete sich die Besiedlung weiter nach Osten. Bis in die Gegend beim Wechsel ist nachzuweisen, dass es nur mehr wenige Spuren einer slawischen Besiedlung gibt. Bis in diese Region gab es eine starke bayerische Besiedelung. Eine zunehmende „Germanisierung“ ist aber erst mit dem 9. Jhdt festzustellen, ab dieser Zeit mehren sich die Quellen und Funde, die eine bayerische Besiedelung in Karantanien bestätigen. Jedoch gibt es schon 791 einen Ort, Omunthesdorf, den Karl der Große auf seinem Feldzug gegen die Awaren passierte. In unwegsamem oder gebirgigen Gegenden erhielt sich aber auch ein Rest slawischer Kultur.<sup>510)</sup>

Ebenso meint Pohl, dass die Baiern ab 791, dem ersten erfolgreichen Feldzug gegen die Awaren, in dem sie die Speerspitze des fränkischen Heeres bildeten, Land zwischen Enns und Wiener Wald in Besitz nahmen. Omunthesdorf soll im Wiener Wald gelegen sein. Die Slawen standen ab diesem Zeitpunkt einer Expansion nach Osten nicht im Wege.<sup>511)</sup> Die bayerischen Siedlungen finden sich zumeist auf Anhöhen oder an den Straßen, vereinzelt in entlegenen Gebieten, beispiels-

---

506) Eugippius, Vita, 97.

507) Jahn, Ducatus, 425.

508) Störmer, Baiuwaren, 96.

509) Huter, Stift, 450f.

510) Odehnal, Verkehrswege, 55f.

511) Pohl, Awaren, 310.

weise Waldtälern, siedelten noch die Slawen. Die Baiern nutzen die alten Verkehrswege, um in das neue Siedlungsgebiet zu gelangen und nahmen auch die alten Kulturflächen in Besitz.<sup>512)</sup>

Hochwasser war häufig ein Grund, Siedlungen auf Anhöhen oder Hochterrassen zu gründen.<sup>513)</sup> Auch die Wege wurden häufig auf Höhen angelegt, da die Täler insbesondere entlang von Flussläufen versumpft waren. Man siedelte zumeist unter der Kuppel, noch im windgeschützten Bereich.<sup>514)</sup>

#### *Erkenntnisse*

Man darf sich die Besiedlung also nicht so vorstellen, dass eine Bevölkerungsgruppe auf einmal aus der Geschichte verschwindet. Als die Römer die Provinz Noricum einrichteten, waren die Kelt-Illyrer nicht verschwunden, genauso wenig wie die Romanen nach dem Vordringen der Baiern oder Slawen. Die Städte verschwanden ebenso nicht einfach. Oft wurden die Talsiedlungen aufgegeben und man errichtete Höhengründungen, die als Träger von Kultur und Wirtschaft weiter bestehen blieben. Auch dies könnte für Innichen gesprochen haben, denn wenn es eine Siedlung dort weiterhin gab, ist die Gründung eines Klosters als Verwaltungsmittelpunkt nur logisch.

Beim Vordringen von Neusiedlern werden aus der neuen Siedlergruppe, als Beispiel Baiern oder Slawen, die politischen Positionen besetzt, die für die Verwaltung wichtig sind. Die neue Siedlergruppe bildete die Herrschaftsschicht, die alte Bevölkerungsgruppe die Masse der Bevölkerung. Je nachdem wie stark die Besiedlung ausfiel, übernahm die neue Siedlergruppe die Kultur der alten oder umgekehrt. Oft gab es aber eine Wechselbeziehung und es entstand so gut wie immer eine „Mischkultur“. Im Fall der Baiern allerdings wurde meist dünn besiedeltes Gebiet im Alpenraum neubesiedelt. Hier kam es zu einer „Germanisierung“, da Romanen oder Slawen sehr schnell die bayerische Kultur annahmen.

So machte sich die Besiedlung weit gegen Osten wohl bis an die Ostgrenzen Karantaniens bemerkbar, wo es ebenfalls zur Inkulturation von bayerischer und slawischer Lebensart kam. Die Entwicklung in diesem Raum macht aber klar, dass die Siedlungstätigkeit ein Mittel zur Herrschaftssicherung war. Nicht nur Land wurde in Besitz genommen, sondern auch die „fremde“ vielleicht „feindlich gesinnte“ Kultur wurde in die eigene Gesellschaft integriert. Sehr vereinfacht ausge-

---

512) Odehnal, Verkehrswege, 139f.

513) Stern, Römerräder, 127.

514) Odehnal, Verkehrswege, 112-114.

drückt könnte gesagt werden: „aus Slawen wurden Baiern“ und damit erweiterte sich der bayerische Herrschaftsbereich und die Gefahr, dass die Slawen wieder gegen Westen vorrücken, wurde gebannt.

So zeigt sich auch, um auf die Grenzen zurückzukommen, dass nicht von Grenzen im heutigen Sinne gesprochen werden kann. Es bildeten sich gemischtkulturelle Regionen, die unter verschiedenen politischen Einflussphären standen. Es gab also nur einen zentralen kulturellen Raum, beispielsweise Baiern, der dann in einen anderen Raum hineingriff, beispielsweise Karantanien, der sich zu einem Grenzraum entwickelte. Da Grafschaften und monastische Gemeinschaften auch eigene politische Räume darstellten, waren kulturelle und politische Grenzen nicht identisch. Grenzbeziehungen müssen in diesem Zeitabschnitt differenzierter betrachtet werden.

### 3.5. Missonstätigkeit

Wie vorher erwähnt geriet Karantanien unter bayerische Herrschaft. Mit Cheitmar wurde ein Christ Landesfürst in Karantanien. Mit Modestus wurde von Salzburg aus die Missionierung der Slawen betrieben. Jedoch kam es zu einem „heidnischen“ Aufstand, der mit dem Tod von Cheitmar seinen Höhepunkt erreichte. Der Aufstand war aber vor allem ein Zeichen von pro-awarischen Gruppen, die sich gegen die Baiern richteten. Herzog Tassilo III. sah es daher als notwendig an, Klöster zur Missionierung der Slawen zu gründen.<sup>515)</sup>

Die Missionierung der Karantanen begann ursprünglich nicht als bischöflich salzburgische sondern als herzoglich-bayerisches Unternehmen. Ziel war es, eine politische Anlehnung der Karantanenfürsten an die Agilolfingermacht zu erreichen. Initiator der Missionstätigkeit war bereits Herzog Odilo.<sup>516)</sup> Denn bei der Unterwerfung der Karantanen wurden die Fürstensöhne Cacatius und Cheitmar, als Geiseln, mit nach Baiern genommen und der Obhut des Klosters Chiemsee übergeben. Dort wurden die Fürstensöhne im christlichen Sinn und zu „bayerischen Adelligen“ erzogen.<sup>517)</sup> Um ein fremdes nichtchristliches Gebiet zu missionieren, mussten neue Diözesen errichtet werden, damit es dem, für die Missionierung zuständigen, (Erz)Bischof möglich war, die

---

515) Gleirscher, Karantanien,

516) Kahl, Fürstentum, 59-74.

517) Fräss-Ehrfeld, Geschichte, 61.

missionarischen Aktivitäten zu koordinieren und Beziehungen zu den politisch Mächtigen knüpfen zu können.<sup>518)</sup>

Mit der Unterwerfung der Baiern unter die fränkische Oberhoheit 743 gelangten auch Teile Karantaniens unter fränkische Herrschaft. Dies bedeutete einen Verlust von Macht für das bayerische Herzogtum, denn mit Virgil wurde ein dem fränkischen Herrscher loyaler Geistlicher Bischof von Salzburg.<sup>519)</sup> Er sollte den fränkischen kirchenreformerischen Bestrebungen Geltung verleihen.<sup>520)</sup> Mit der Kirchenreform sollte eine einheitliche römische Liturgie eingeführt werden, welche als Quelle der gesellschaftlichen Ordnung angesehen wurde. Die örtlich unterschiedlichen Traditionen sollten durch die einheitliche Liturgie beseitigt werden. Damit sollte das Reich geeint und gegen jede Art von Zersplitterung geschützt werden.<sup>521)</sup> 749 wurde Cacatius Herrscher in Karantanien und drei Jahre später Cheitmar. Dieser bat um Hilfe bei der Missionierung. Virgil gewährte sie ihm und sandte seinen Stellvertreter Modestus.<sup>522)</sup> Die Salzburger Mission war jedoch im Zug der Karantanenaufstände zusammengebrochen. Tassilo III. war bestrebt, das Missionswerk seines Vaters fortzusetzen, der Zusammenbruch der Salzburger Mission gab ihm die Möglichkeit, das Werk von den Salzburgern wieder zu übernehmen. Er gründete das Kloster Innichen und konnte damit wieder politischen Einfluss in Karantanien gewinnen.<sup>523)</sup>

Die Kirche im Frankenreich unterstand sehr stark dem Monarchen. Dieser sah sich als Förderer und Verteidiger des christlichen Glaubens. Wurde ein Land erobert, so erfolgte damit auch die Christianisierung. Dies war vor allem in der Karolingerzeit das übliche Vorgehen. „Die Obergewalt des Fürsten über die Kirche, deren religiöse Entscheidungsmacht auf höchster Ebene nahezu identisch mit dem Willen des Herrschers wurde, kam in der Kirchenreform des Bonifatius zum Ausdruck.“<sup>524)</sup> Durch Bonifatius (Winfried) bekam im 8. Jhdt. die römische Tradition (dazu gehörte auch die Benediktinerregel) ein Übergewicht gegenüber der iro-keltischen. Von Papst Gregor III. wurde Bonifatius 732 zum Erzbischof geweiht, 737 wurde er zum Legaten ernannt. Er sollte neue Bistümer errichten, die nach dem kanonischen Recht organisiert wurden. Diese Aufgabe betraf vor al-

---

518) Jung, Missionar, 40f.

519) Fräss-Ehrfeld, Geschichte, 55-62.

520) Jahn, Ducatus, 143.

521) Jung, Missionar, 48-54.

522) Fräss-Ehrfeld, Geschichte, 55-62.

523) Kahl, Fürstentum, 59-74.

524) Dhondt, Mittelalter, 38.

lem Thüringen und den baierischen Dukat. Gemeinsam mit dem baierischen Herzog organisierte Bonifatius die Bistümer in dessen Herrschaftsbereich neu. 743/744 wurden im fränkischen Reich umfassende Reformen beschlossen. Die Reformen regelten die Angelegenheiten der Stellung und Pflichten des Bischofs, Standesethos und Verhalten des Klerus, Ordnung des geistlichen Gemeinschaftslebens, die Abkehr vom Heidentum und das kirchliche Eherecht.<sup>525)</sup> Um den Aberglauben in der eigenen Bevölkerung und den heidnischen Glauben der neu eroberten Gebiete bekämpfen zu können, bedurfte es einer einheitlichen straffen Organisation. Christliches Denken und das Wissen um die christliche Lehre mussten ebenso verbreitet werden. Voraussetzung dafür waren ausgebildete Priester. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, sollte die Kirche nach den Kriterien der Jahre 743/744 reformiert werden.<sup>526)</sup> Die Reformen wurden am Concilium Germanicum, einberufen von Karlmann und unter Teilnahme von Bonifatius, und auf den Synoden von Les Estinnes und Soissons beschlossen. Die kirchlichen Ämter sollten nicht mehr käuflich sein oder an weltliche Herrscher verliehen werden können, die Bischöfe sollten keine Laien sondern ausgebildete Kleriker sein. Alle Klöster sollten nach der Benediktinerregel geleitet werden.<sup>527)</sup>

Was die Abkehr vom Heidentum betrifft, so erkannte Bonifatius, dass eine Missionierung und Christianisierung eines Landes nur dann möglich war, wenn die Träger der weltlichen Herrschaft und die Kirche zusammenarbeiteten. Das gemeinsame Vorgehen beider wurde zu seinem Grundsatz. So suchte er immer nach der Unterstützung durch Papst, fränkischen Adel und vor allem um Unterstützung bei den Hausmeiern an. Er bekam die Zustimmung jeder der Drei. Vor allem die Hausemeier erkannten, dass neu eroberte Gebiete über die Missionierung stärker an das Zentrum des Reiches angebunden werden konnten. Die Adligen unterstützten den Klerus, insbesondere die Missionare, im Gegenzug wurden sie von der Kirche als politische Machthaber legitimiert.<sup>528)</sup>

Bedeutete die militärische Eroberung eine territoriale Angliederung eines Gebietes an das eigene Reich, so fand über die Missionierung eine soziale Angliederung statt. Das eroberte Gebiet wurde in die Feudalordnung miteingebunden. Mit dem Christentum wurde auch der religiöse Unterschied zwischen den romanisierten und immer noch „heidnisch gebliebenen“ Gebieten beseitigt. Allerdings bedurfte es einige Zeit bis die unterlegene Seite das Christentum akzeptierte und nicht

---

525) Norbert Angermann (Hrsg.). Lexikon des Mittelalters, II, München/Zürich 1983, sp. 417-420.

526) Jung, Missionar, 26-28.

527) Jung, Missionar, 50-56.

528) Jung, Missionar, 10-26.

mehr als „fremd“ betrachtete. So hatten sich am Anfang des 8. Jhdts die Friesen noch gegen die Franken erhoben. Erst durch eine weitere militärische Niederlage und die Missionen des Bonifatius kam es zu einer dauerhaften Christianisierung und Eingliederung in das Fränkische Reich.<sup>529)</sup>

Befürchtungen über derartige Schwierigkeiten könnten ein Grund dafür sein, dass Tassilo an die Missionierung Karantaniens energisch heranging. Die Bedeutung Innichens als Machtzentrale des Herzogs, geht nicht nur aus dem ausdrücklichen Missionierungsauftrag hervor, sondern lässt sich auch daran erkennen, dass der Herzog die Urkunde eigenhändig unterzeichnete und viele führende bayerische Adelige als Zeugen unterschrieben.<sup>530)</sup> Mit den Worten „*incredulam generationem Sclauanorum ad tramitem veritatis deducendam*“ wird auf die Missionierung der Slawen eindeutig hingewiesen. Die Stelle „*Ego Tassilo dux Baiouarorum vir inluster [...] dono*“ beweist, dass der Herzog selbst die Abtei stiftete und sich mit Namen ausdrücklich erwähnt.<sup>531)</sup> Das „ungläubige Volk der Slawen sollte also auf den wahren (rechten) Weg gebracht“ werden, wie es in der Urkunde ausgewiesen steht und dieses Vorhaben war wie die Urkunde zeigt, wohl auch Tassilo selbst ein großes Anliegen.

Tassilo hatte große Hoffnungen in die Zukunft des Klosters gesetzt. Mit der Gründung Innichens sollte der bayerische Süden weiter erschlossen werden und der herrschaftliche Zugriff auf den Alpenraum verstärkt werden.<sup>532)</sup>

#### ***Erkenntnisse***

Es ist ersichtlich, dass die Missionierung kein rein religiöses Unternehmen zur Bekehrung der Slawen war. Vielmehr war sie ein Instrument zur Herrschaftssicherung. Mit der Christianisierung folgte konsequenterweise die Errichtung von kirchlichen Gemeinschaften. Die Kirchenbauten waren aber nicht nur die Stätten der Religion sondern dienten als siedlungspolitische Stützpunkte der Machthaber – von ihnen aus wurden die Missionstätigkeiten koordiniert und politische Beziehungen gepflegt.

Mit herzoglichen Klöstergründungen konnte der bayerische Herzog seinen Machtbereich direkt in einem Gebiet stärken. Die Karantanen wurden auf diese Weise politisch dem bayerischen Dukat

---

529) Jung, Missionar, 41f.

530) Jahn, Ducatus, 423f.

531) Bitterauf, Traditionen, 34, 62.

532) Jahn, Ducatus, 423f.

schrittweise unterstellt, gleichzeitig wurde der fränkische Einfluss, durch die Missionierung von Innichen aus, zurückgedrängt. Mittels der Bischofseinsetzung konnten die Franken auch auf kirchlicher Ebene politischen Einfluss ausüben. Dies geschah bei der Missionierung von Salzburg aus, dessen Bischof Virgil war. Durch die Gründung einer Abtei (und Eigenklosters) konnte man diese Einflussnahme umgehen, denn unterstellte man die Neugründung einem anderen Bistum als Salzburg, so konnte dessen Einfluss und jener der Franken umgangen werden. Tassilo konnte bei der Besetzung des Abtstuhles einen seiner Getreuen einsetzen. Die Gründung Innichens folgte ganz diesem Prinzip. Es lag nicht im salzburgischen Einflussbereich sondern es war eine herzogliche Eigenstiftung. Tassilo III. konnte direkt Macht ausüben und eine fränkische Einflussnahme über Salzburg war ausgeschaltet.

Das politische Element tritt bei der Kirchenreform klar hervor. Die Missionierung der Karantanen hing sicherlich mit der Reform zusammen, war doch der Kampf gegen das Heidentum ein zentraler Punkt. Das Erlahmen der Kirchenreform war sicherlich auch ein Nachteil bei dieser Aufgabe. Dass eine Missionierung nicht besonders erfolgreich war, spiegelt sich in den Karantanenaufständen. Mit der Gründung Innichens trat Tassilo selbst an diese Aufgabe heran.

Aber auch im Hinblick auf die strategische Lage war die Missionierung wichtig. Diese hatte den Zweck, die Slawen in den bayerischen Herrschaftsbereich zu integrieren. Dies musste umso schneller geschehen, da ein Konflikt mit den Franken drohte und die slawischen Aufstände in Karantanien die militärische Kraft der Baiern schwächten.

### 3.6. Das Stift Innichen

Das Stift wurde ausdrücklich zu Besiedelungs- und Missionstätigkeiten gegründet. Laut Huter war es der erste Schritt Tassilos III. für Mission und Kolonisation im Südosten seines Herrschaftsbereiches an der Grenze zu Karantanien. Das Stift wurde Abt Atto von Scharnitz übertragen – dieser war ein Vertrauter Tassilos. 783 als Atto Bischof von Freising wurde, kam Innichen in den Besitz des Bistums.<sup>533)</sup> Auch Bosl meint, dass das Stift zur Seelsorge und zur Mission der Slawen gegründet und mit einigem Grundbesitz ausgestattet wurde.<sup>534)</sup> Die Siedlungstätigkeiten wurden von Innichen selbst aus geleitet. Das Stift übertrug Freies Land zur Besiedelung. Auch entstanden

---

533) Huter, Stift, 452.

534) Karl Bosl, Gründung, 451.

auf den Almen Stützpunkte, die beim Weidegang am Hin- und Rückweg belegt wurden. Später war ein Vogt für die Ansiedlung zuständig. Er hatte die Blutgerichtsbarkeit inne, welche die Geistlichen nicht ausüben durften.<sup>535)</sup> Es ist anzunehmen, dass Innichen, so wie Kremsmünster, als Sammelzentrum und Herbergstation vor dem Gebirgsübergang diente. Wie in vielen anderen Klöstern werden auch in Innichen Seelsorge- und vor allem Missionsgeistliche ausgebildet worden sein.<sup>536)</sup>

#### *Erkenntnisse*

Die Übereignung Innichens an Abt Atto von Scharnitz zeigt auch den Gegensatz zwischen dem frankenfreundlichen Salzburg und den herzoglichen Bestrebungen. Hier ist klar zu erkennen, dass Tassilo den fränkischen Einfluss von der Missionstätigkeit und Karantanien fern halten wollte. Auch 783 – nach der Eroberung des Langobardenreiches – zeigt sich noch, dass es für den Herzog wichtig war, das Pustertal und die damit verbundenen Gebirgsübergänge unter seiner Kontrolle zu haben. Diese war ihm durch Innichen in dessen Funktion als Herbergstation und Sammelzentrum möglich.

---

535) Huter, Stift, 457.

536) Karl Bosl, Gründung, 453f.

Abbildung 6: Reliquie des hl. Corbinian (Aufnahme 2008)



Abbildung 7: Reliquie des hl. Candidus (Aufnahme 2008)



## 4. Zusammenfassung

Für die frühmittelalterlichen Klostergründungen im bayerischen Raum sind einige Kriterien auszumachen. Dabei spielten ökonomische und versorgungstechnische Überlegungen eine Rolle. In Salzburg etwa waren es die Nähe zu den Reichenhaller Solequellen und die Anbindung an wichtige Fernverbindungen. Letzteres kann überhaupt als ein allgemein wichtiges Kriterium gesehen werden. Die meisten Klöster des 8. Jhdts im bayerischen Raum lagen in der Nähe von Fernverbindungen, jedoch in einsamer Lage. Die Umgebung des Klosters sollte leicht grundherrschaftlich und wirtschaftlich erschlossen werden können. Die Versorgung der Mönche mit Lebensmitteln, Wasser, Wein und anderen Gütern sollte gewährleistet werden. Dennoch sollte der Ort mit dem monastischen Ideal der Abgeschiedenheit in Einklang gebracht werden können. Frühmittelalterliche Klöster waren im Grunde das Ergebnis der Zusammenarbeit von weltlichen Herrn und dem geistlichen Klostergründer. Sie stellen einen Ausgleich weltlicher und geistlicher Interessen dar, die in der mittelalterlichen Welt nicht getrennt werden können.<sup>537)</sup> Betrachtet man nun die Lage Innichens, so wird klar, dass diese, alle angesprochenen Kriterien erfüllte. Abgelegen am Toblacher Feld, lag es doch an einer Hauptverkehrsader die durch das Pustertal führte. Die umfangreichen Schenkungen ermöglichten eine ausreichende Bewirtschaftung.

Außerdem lag die Abtei in einer Region, welche noch nach spätantiken Strukturen organisiert wurde und durch einheimische Alpenromanen bewohnt war. Um der Kolonengemeinschaft eine neue Herrschaft und Verwaltung zu geben, mussten auch neue Strukturen und Institutionen geschaffen werden. Mit der Gründung der Abtei bekam das Pustertal einen neuen geistlichen, gesellschaftlichen und verwaltungstechnischen Mittelpunkt. Gleichzeitig übernahm diese aber auch die Funktion als Wirtschaftsträger und als Verkehrsmittelpunkt. Nicht zuletzt durch diese Funktionen kam Innichen, wie den meisten anderen monastischen Gemeinschaften, auch eine große Bedeutung im (lokalen und überregionalen) Handel zu – waren doch eine blühende Wirtschaft und ein ausgebautes Wegenetz dafür nötig.

Damit erlangte Innichen eine (militär-)strategische und somit eine politische Rolle. Innichen befand sich in unmittelbarer Nähe zum slawischen Karantanien, welches im 8. Jhdts. dem baieri-

---

537) Jahn, Ducatus, 59-61.

schen Herrschaftsbereich einverleibt wurde, wo die Herrschaft jedoch noch nicht gefestigt war. Karantanien musste sowohl militärisch als auch verwaltungstechnisch gesichert werden. Durch seine geografische Lage bot sich Innichen als Ausgangspunkt für dieses Vorhaben an.

Im wenig besiedelten Pustertal diente Innichen dem Herrschaftsaufbau. Siedlungstätigkeiten wurden von der Abtei aus koordiniert und durchgeführt. Damit konnten vermehrt bayerische Siedler im Ostalpenraum Fuß fassen und Tassilo III. seinen Herrschaftsanspruch festigen. Die Gründung Innichens war ein Teil einer Raumorganisation, die darauf abzielte das heutige Südtirol unter die Kontrolle des Herzogs zu stellen und den fränkischen Einfluss dabei soweit wie möglich zurückzudrängen. Verwaltungstechnische sowie soziale Aufgaben konnten von der Abtei übernommen werden. Ferner wurde das Gemeinschaftsleben auf diese Weise durch sie organisiert.

Eine bayerische Besiedelung des Pustertales begann am Ende des 7. Jhdts.; mit der Gründung Innichens wurde auch das östliche Pustertal bis zur Lienzer Klause erschlossen und der herzoglichen Kontrolle unterstellt. Der kelto-romanischen Kolonengemeinschaft wurde ein bayerisches Verwaltungsinstrument entgegengesetzt. Träger der Siedlungstätigkeit waren freie und adelige Grundherren. Diese wanderten aus dem bayerischen Stammland in das Pustertal. Die Abwanderung setzte ein gewisses Maß an Mobilität voraus. Diese Mobilität war nur durch ein funktionstüchtiges Verkehrsnetz möglich. Hier wurde an antike Strukturen angeknüpft und man bediente sich der alten Routen um sich über längere Strecken zu bewegen. Die Instandhaltung der Straßen musste aber vorort organisiert werden. Diesem Zweck diente die Abtei.

Der Ostalpenraum, insbesondere das Pustertal, lag im Spannungsfeld von Baiern, Franken, Langobarden und Slawen. Zunächst im Römischen Reich gelegen, wechselten die Machthaber in diesem Raum bis er schließlich durch Slawen und Baiern im 8. Jhd. erschlossen wurde. Dies bedeutete aber nicht, dass dieser durch die jeweiligen Mächte besiedelt wurde. Vielmehr blieb eine romano-keltische Bevölkerung bestehen. Um den Ostalpenraum verwalten zu können und wirtschaftlich zu erschließen, bedurfte es der Nutzung oder Wiederbelebung antiker Strukturen. Es wurden römische Fernstraßen instandgehalten und wo römische Siedlungen zerstört oder aufgelassen wurden, neue Ortschaften gegründet.

Die Bedeutung der Abtei Innichen wird im Zusammenhang mit den Handlungen der politischen Machthaber und der frühmittelalterlichen Strukturen erkennbar. Die lokale und regionale Rolle Innichens wird in der Literatur häufiger erwähnt (aber auch hier meistens nur am Rande). Die geopolitische Bedeutung wird jedoch so gut wie überhaupt nicht dargestellt. Hierbei muss hervorgehoben werden, dass sich der überregionale Handel in ost-westlicher Richtung bedeutend schwie-

riger gestaltet hätte ohne die Abtei und ihre verkehrs- und handelstechnischen Funktionen. Innichen diente, neben seiner wirtschaftlichen Funktion, der Ausdehnung der bayerischen Herrschaft nach Karantanien. Von Innichen aus erfolgte die Christianisierung und es wurde zu einem strategischen Stützpunkt, von dem aus militärische Handlungen erfolgen konnten. Ebenso sollte der fränkische Einfluss, den die Franken über Salzburg geltend machen wollten, zurückgedrängt werden. Von Innichen aus, sollte der Ostalpenraum der bayerischen Herrschaft dauerhaft einverleibt werden.



## 5. Anhang

Abbildung 8: Schematische Darstellung der wichtigsten Haupt- und Nebenrouten

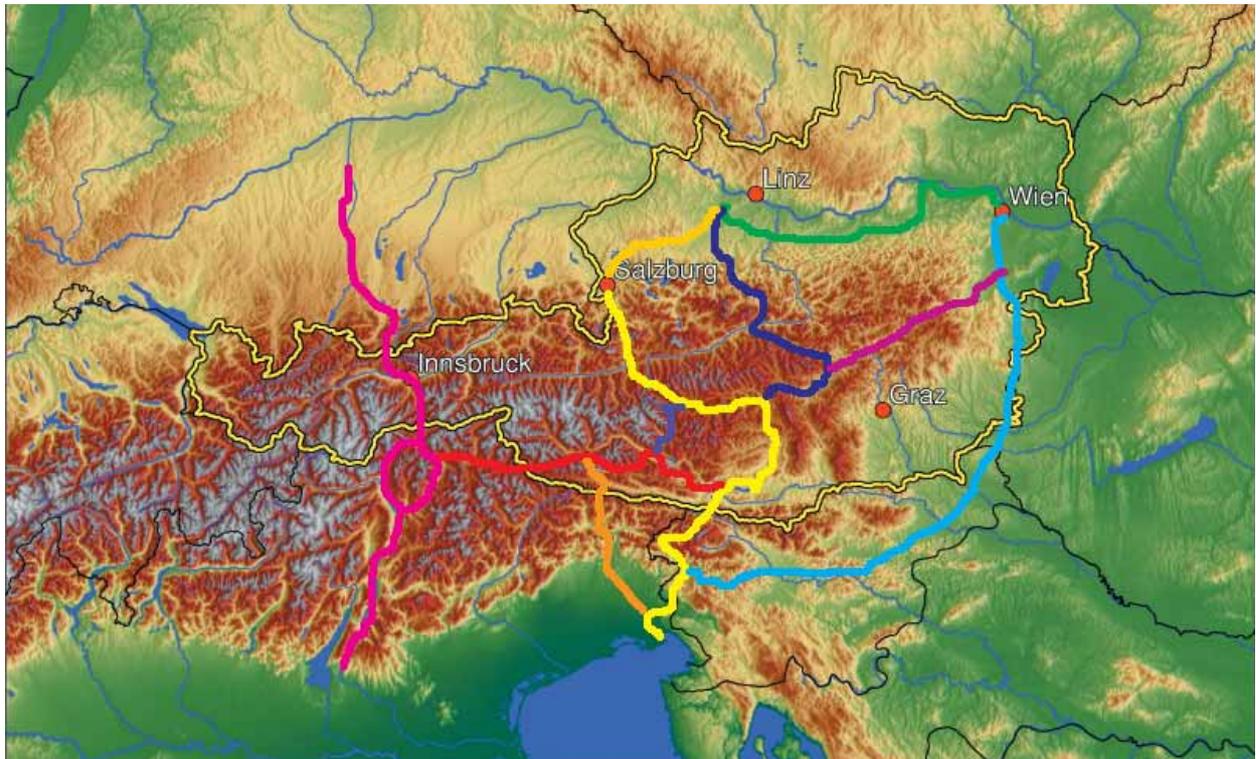


Abbildung 9: Noricum zur Zeit Severins

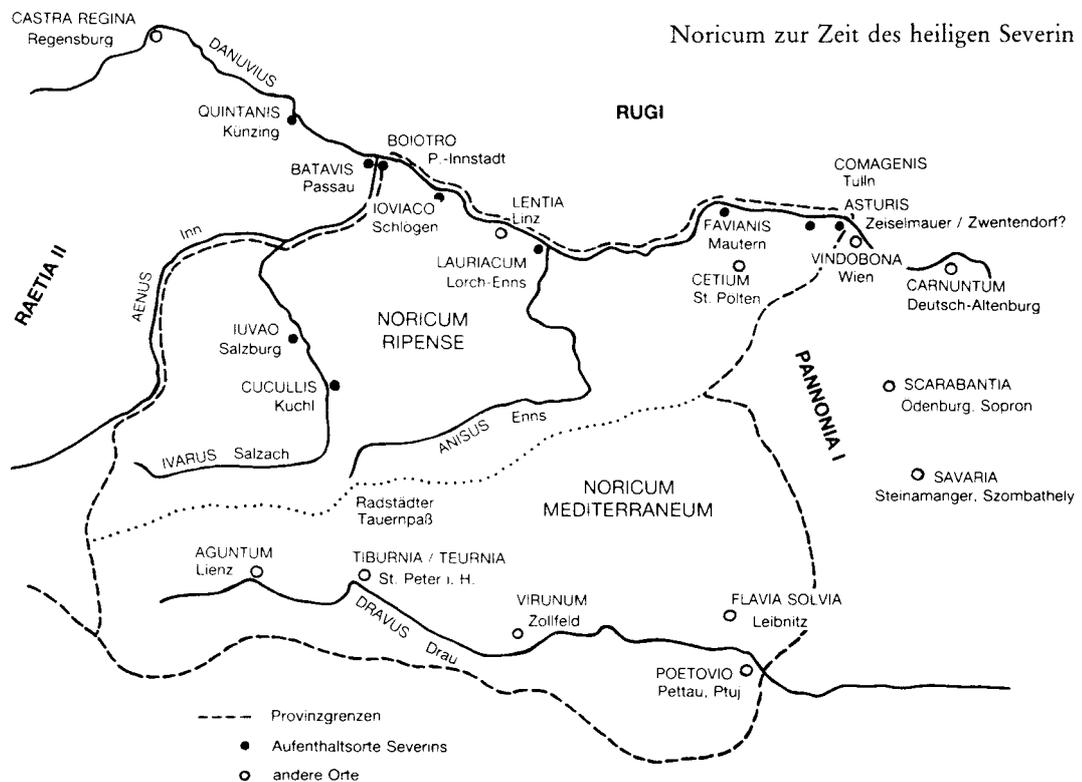


Abbildung 10: Raumentwicklung vom 5. bis 8. Jhdt

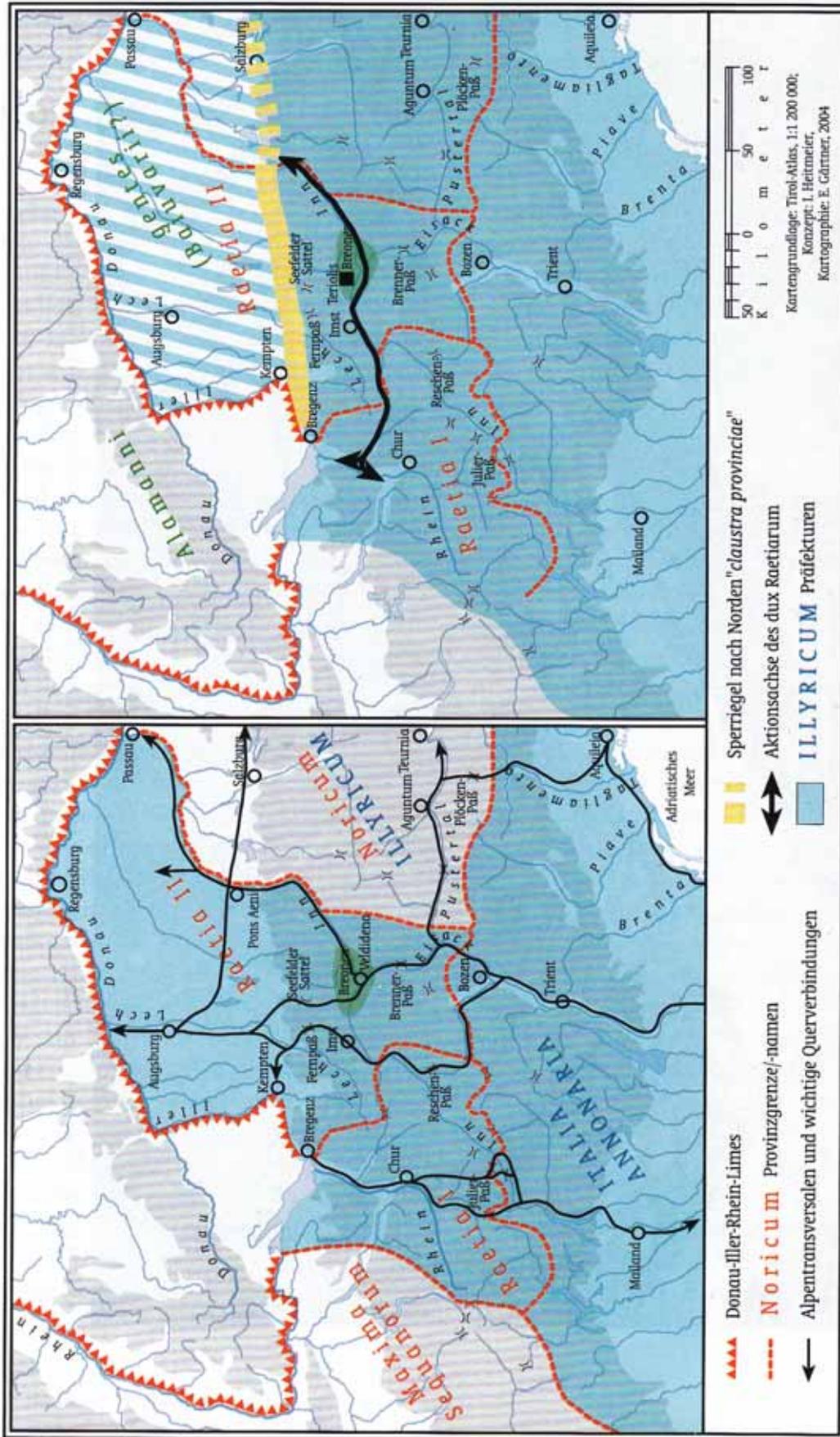


Abbildung 11: Der Westalpenraum um 769



Abbildung 12: Der Ostalpenraum um 769

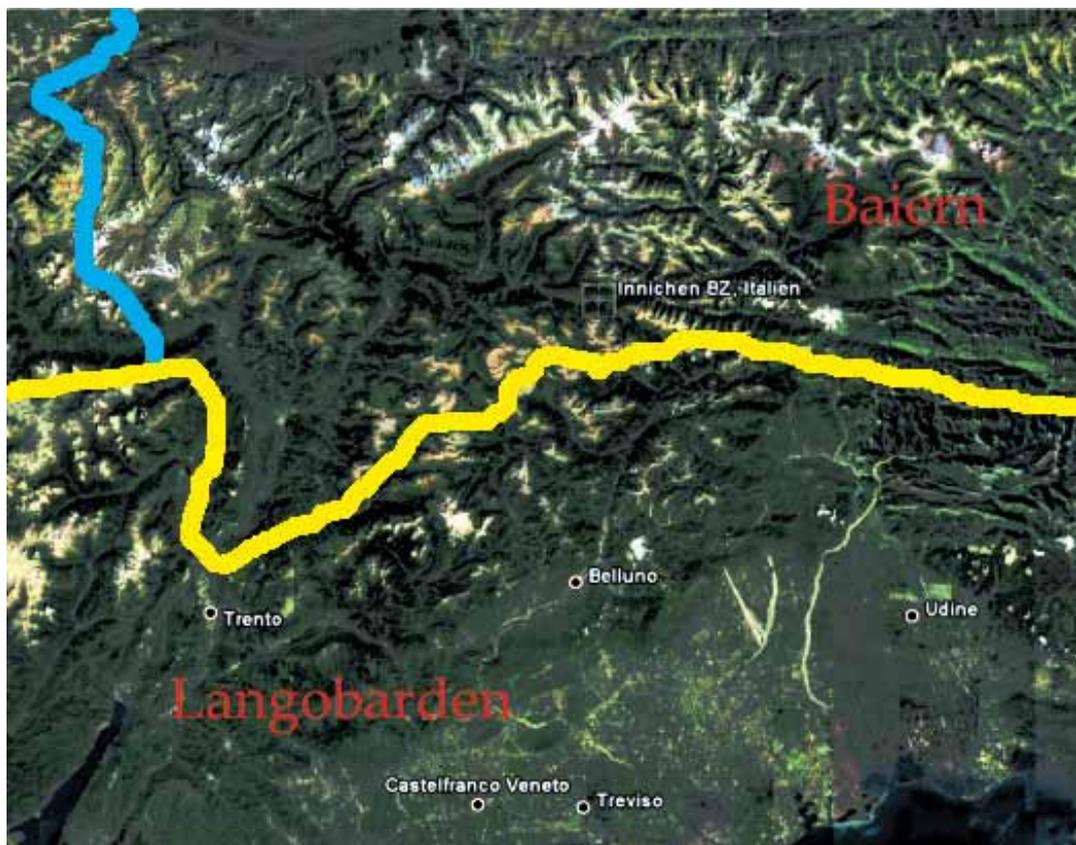


Abbildung 13: Norditalien und die angrenzende Alpenregion



Abbildung 14: Herrschaftsräume im Ostalpenraum um 769



# Literaturverzeichnis

## Literatur

Hildegard Adam, Das Zollwesen im Fränkischen Reich und seine Bedeutung für das spätkarolingische Wirtschaftsleben. Ein Überblick über Zoll, Handel und Verkehr im 9. Jahrhundert, München 1994.

Helmut Bender, Straßen und Verkehr in den Alpen zu römischer Zeit, in: Nürnberger Blätter zur Archäologie 11 (1994/95).

Karl Bosl, Die Gründung Innichens und die Überlieferung: Zum 1200. Jubiläum (769-1969) der Gründung Innichens durch Herzog Tassilo III., in: Zeitschrift für bayerische Landesgeschichte 33, 1970. 452-469.

Eveline Brugger, Vom Grenzland zur Mark. Organisation und Entwicklung der Grenzräume des Karolingerreiches, Wien 1995.

Walther Cartellieri, Die römischen Alpenstrassen über den Brenner, Reschen-Scheideck und Plöckenpass mit ihren Nebenlinien, Leipzig 1926.

Thomas Cerny, Die Langobarden. Ein geheimnisvolles Volk tritt aus dem Schatten der Geschichte, München 2003.

Jan Dhondt, Das frühe Mittelalter. In: Fischer Weltgeschichte, Bd. 10, Frankfurt/M. 1997.

Claudia Dobrinski, Brunhilde Gedderth, Katrin Wipfler (Hrsg.), Kloster und Wirtschaftswelt im Mittelalter (Mittelalterstudien des Instituts zur interdisziplinären Erforschung des Mittelalters und seines Nachwirkens, Bd. 15, München 2007).

Renée Doehaerd, The early Middle Ages in the West. Economy and society, Amsterdam 1978.

Klaus Düwel (Hrsg.), Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa III, Göttingen 1985.

Franz Ertl, *Topographia Norici I. Die römischen Siedlungen, Straßen und Kastelle im Ostalpenraum*, Steyer<sup>3</sup>1980.

Leo Feist, *Vom Saumpfad zur Tiroler Autobahn*, Innsbruck 1980.

Claudia Fräss-Ehrfeld, *Geschichte Kärntens, Bd. 1: Das Mittelalter*, Klagenfurt 1984.

Anna Fren, *Die österreichischen Alpenstraßen in früheren Jahrhunderten*, Leipzig/Prag/Wien 1919.

Paul Gleirscher, *Karantanien. Das slawische Kärnten*, Klagenfurt 2000.

Ingemar Gräber, *Antike Siedlungskontinuität im Raum Sebatum/St. Lorenzen im Pustertal*, Wien 2005.

Werner Erich Grams, *Der deutsche Zoll von der germanisch-römischen Begegnung bis zur Gegenwart*, Karlsruhe 1954.

Heinrich Güttenberger, *Zollstätten und Handelswege nach der Zollordnung von Raffelstetten*.

Irmtraut Heitmeier, *Inntal. Siedlungs- und Raumentwicklung eines Alpentaales im Schnittpunkt der politischen Interessen von der römischen Okkupation bis in die Zeit Karls des Großen*, Innsbruck 2005.

Hans Hitzer, *Die Straße. Vom Trampelpfad zur Autobahn; Lebensadern von der Urzeit bis heute*, München 1971.

Günther Hödl/Johannes Grabmayer (Hrsg.), *Karantanien und der Alpen-Adria-Raum im Frühmittelalter*, Wien 1993.

Franz Huter, *Stift Innichen. Siedlungsleistung und Grundherrschaft*, in: *Zeitschrift für bayerische Landesgeschichte* 36, 1973, 450-468.

Joachim Jahn, *Ducatus Baiuvariorum. Das bairische Herzogtum der Agilolfinger*, Stuttgart 1991.

Herbert Jankuhn (Hrsg.), *Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa V*, Göttingen 1989.

Jörg Jarnut, *Geschichte der Langobarden*, Stuttgart-Berlin-Köln-Mainz 1982.

Johannes Jung, Der große heilige Missionar. Bonifatius 672-754, Mödling 1983.

Egon Kùhebacher, Die Hofmark Innichen, Innichen 1969.

Georg Landau, Beiträge zur Geschichte der alten Heer- und Handelsstraßen in Deutschland, Kassel 1958.

Ignaz Mader, Ortsnamen und Geschichte von Mühlbach, Rodeneck (Südtirol), Innsbruck 1952.

Theodor Mayer, Die Alpen in der europäischen Geschichte des Mittelalters, Stuttgart 1965.

Michael McCormick, Origins of the European economy. Communications and commerce; A. D. 300 – 900, Cambridge 2005.

Karl Odehnal, Die alten Verkehrswege vom Wiener Becken südwärts über das Gebirge, Wien 1931.

Thomas Pekáry, Untersuchungen zu den römischen Reichsstraßen. In: Antiquitas. Abhandlungen zur Alten Geschichte, Reihe 1, Bonn 1968.

Walter Pohl, Die Awaren. Ein Steppenvolk in Mitteleuropa 567-822 n. Chr., München <sup>2</sup>2002.

Josef Rampold, Pustertal. Landschaft, Geschichte und Gegenwart an Drau, Rienz und Ahr. Das östliche Südtirol zwischen Sextener Dolomiten und Mühlbacher Klause, Bozen <sup>6</sup>2000.

Erwin Riedenauer, Die Erschließung des Alpenraums für den Verkehr im Mittelalter und in der frühen Neuzeit, Bozen 1996.

Heinrich Schmidinger, Patriarch und Landesherr. Die weltliche Herrschaft der Patriarchen von Aquileja bis zum Ende der Staufer, Graz/Köln 1954.

Michael Seidlmayer, Geschichte Italiens. Vom Zusammenbruch des Römischen Reiches bis zum ersten Weltkrieg, Stuttgart <sup>2</sup>1989.

Eva Regina Stain, Zu römischen Straßenstationen im Alpenraum, Wien Diss. 1982.

Josef Stern, Wo Römerräder rollten. Überlegungen zum Verlauf römischer Straßen, Wien 1994.

Wilhelm Störmer, Die Baiuwaren. Von der Völkerwanderung bis Tassilo III., München 2002.

Herwig Wolfram, „Grenzen, Räume, Mentalitäten“ (Wiener Vorlesungen im Rathaus, Bd. 36, Wien 1995).

### **Atlanten und Karten**

Geografisches Institut Wien, Österreichischer Unterstufenatlas, Wien <sup>4</sup>1993.

Adolf Hanle, Meyers Universalatlas, Mannheim/Wien/Zürich <sup>5</sup>1990.

F.W. Putzger, E. Bruckmüller (Hg.), Historischer Weltatlas. Zur allgemeinen und österreichischen Geschichte, Wien 2000.

### **Nachschlagewerke**

Norbert Angermann (Hrsg.), Lexikon des Mittelalters, I, München/Zürich 1980.

Norbert Angermann (Hrsg.), Lexikon des Mittelalters, II, München/Zürich 1983.

Norbert Angermann (Hrsg.), Lexikon des Mittelalters, IV, München/Zürich 1989.

### **Vortrag**

Ortolf Harl, Die Romanisierung des Ostalpenraumes, vom Hochtortor her betrachtet. Die Galli Transalpini des Livius und die Beziehungen zwischen Tauriskern, Norikern und Römern in der Zeit von 186 bis 113 v. Chr., gehalten an der Universität Wien am 16.10. 2008.

### **Quellen**

Arbeo, Vita et passio sancti Haimhrammi Martyris. Leben und Leiden des hl. Emmeram, Bernhard Bischoff (Ed.), München 1953.

Eugippius, Vita Sancti Severini. Das Leben des heiligen Severin, übersetzt und herausgegeben von Theodor Nüsslein, Stuttgart 1986.

**MGH:**

Analecta Fuldensium pars prima, MGH Annales Fuldensis sive Annales regni francorum orientalis, F. Kurze (Ed.), Hannover 1891.

Annales regni francorum 792, MGH Scriptores rerum germanicarum in usum scholarum, Friedrich Kurze (Ed.), Hannover 1895.

Capitula de functionibus publicis. 820 vel paullo post, MGH Capitularia regum francorum 1, Alfred Boretius- Victor Krause (Ed.), Hannover 1897.

Capitulum Haristallense 779 mense martio, MGH Capitularia regum francorum 1, Alfred Boretius- Victor Krause (Ed.), Hannover 1897.

Chronicae quae dicuntur Fredegarii scholastici continuationes, MGH Scriptores rerum merovingicarum. Fredegarii et aliorum chronica vitae sanctorum, Bruno Krusch (Ed.), Hannover 1888.

Commemoratio quemadmodum et a quo cella sancti Goaris fuerit monasterio Prumiae sociata incipit feliciter 765, MGH Supplementa tomorum I-XII, pars III. Supplementum tomi XIII, O. Holder-Egger (Ed.), Hannover 1887.

Concilium Clippiacense 626 aut 627 sept. 27, MGH Concilia aevi Merovingici, Friedrich Maassen (Ed.), Hannover 1893.

Concilia Neuchingense 772 octobr 14, MGH Concilia aevi Carolini, Albert Werminghoff (Ed.), Hannover 1908.

Inquisitio de Theloneis Raffelstettensis 903-906, MGH Capitularia regum francorum 2, Alfred Boretius, Victor Krause (Ed.), Hannover 1897.

Scriptores rerum Sangallensium. Annales, chronica et historiae aevi Carolini. Vita Hludowici Imperatoris, MGH Scriptores, Georg Heinrich Pertz (Ed.), Hannover 1829.

Theodor Bitterauf, Die Traditionen des Hochstiftes Freising Bd. I (744-926) (Quellen und Erörterungen zur bayerischen und deutschen Geschichte NF IV), München 1905.

## **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1 – Heutige Verkehrslage Innichens: Egon K uebacher, Die Hofmark Innichen, Innichen 1969.

Abbildung 2 – Blick ins Pustertal: Eigene Aufnahme.

Abbildungen 3 und 4 – Stift Innichen: Eigene Aufnahme

Abbildung 5 – Blick zum Altar: Eigene Aufnahme

Abbildung 6 – Reliquie des hl. Corbinian: Eigene Aufnahme

Abbildung 7 – Reliquie des hl. Candidus: Eigene Aufnahme

Abbildung 8 – Schematische Darstellung der wichtigsten Haupt- und Nebenrouten: Selbsterstellte Karte.

Abbildung 9 – Noricum: Eugippius, Vita Sancti Severini. Das Leben des heiligen Severin, übersetzt und herausgegeben von Theodor N usslein, Stuttgart 1986.

Abbildung 10 – Raumentwicklung vom 5. bis 8. Jhd: Irmtraut Heitmeier, Inntal. Siedlungs- und Raumentwicklung eines Alpentales im Schnittpunkt der politischen Interessen von der römischen Okkupation bis in die Zeit Karls des Großen, Innsbruck 2005.

Abbildung 11 – Der Westalpenraum um 769: Selbsterstellte Karte.

Abbildung 12 – Der Ostalpenraum um 769: Selbsterstellte Karte.

Abbildung 13 – Norditalien und die angrenzende Alpenregion: Selbsterstellte Karte.

Abbildung 14 – Herrschaftsr ume im Ostalpenraum um 769: Selbsterstellte Karte.

## Abstract

Die Vorliegende Arbeit untersucht die politische und wirtschaftliche Bedeutung Innichens im frühen Mittelalter. Der Name Innichen geht auf die kelt-illyrische Bezeichnung *Intica* zurück und zeigt, dass der Raum durch eine Siedlungskontinuität geprägt ist. Bis in die Bronzezeit ist die Besiedelung des Pustertales und des Gebietes um Innichen nachzuweisen.

Durch die Völkerwanderung erlitt die Siedlungskontinuität Brüche. Viele Talsiedlungen, darunter auch die alte Siedlung Littamum in der Nähe Innichens, wurden zerstört. Auf Anhöhen bestanden jedoch weiterhin Ortschaften. Im Zuge der bayerischen Kolonisation mit Ende des 6. Jhdts. wurden die zerstörten Siedlungen jedoch wiederbelebt. Die Gründung Innichens diente hier vor allem den Verkehr entlang der Drau wiederzubeleben, ferner als strategischer Ausgangspunkt für militärische Unternehmungen gegen das slawische Kärnten.

Im 8. Jhd. spielte Innichen eine wichtige machtpolitische Rolle. Nachdem die Slawen 741 unter bayerische Herrschaft gelangt waren, sollte Karantanien für die Bayern gesichert werden. Weitere Konflikte mit den Slawen wollten die Bayern vermeiden, um sich im Westen gegen die Expansionsbestrebungen des Frankenreiches wenden zu können. Innichen diente als Drehscheibe für die Kommunikation mit dem langobardischen Bündnispartner und als militärischer Stützpunkt für Truppenbewegungen von Ost nach West. Slawische Kontingente hätten vor allem aus Karantanien, durch das Pustertal, den Weg nach Westen gefunden. Schon im Konflikt von 743 befanden sich slawische Kontingente im bayerischen Heeraufgebot am Lech. Für den aufkommenden Verkehr musste die Infrastruktur verbessert werden.

Dies bedeutet, dass die Bayern daran gingen Straßen, Wechsel- und Raststationen zu errichten. Für Bau und Erhaltung der Straßen wurden die anliegenden Gemeinden herangezogen. Um Bau- und Instandhaltungsarbeiten zu koordinieren und durchführen zu lassen benötigte der bayerische Herzog eine Institution vorort. Zu diesem Zweck stiftete Tassilo III. die Abtei Innichen, denn Klöster konnten politische sowie verwaltungstechnische Aufgaben übernehmen und boten Reisenden häufig eine Unterkunft.



## **Lebenslauf**

Geboren: 14.3. 1980

Volksschule: 1986-1990

Gymnasium: 1990-1994

HTL: 1994-1997

Berufsausbildung: 1997-2001

Universitäre Ausbildung: 2004-2009

