



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Kaemmer, Otto: Über den Brenner. 1

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

Kontinent, der reich an natürlichen Hilfsquellen ist, und auch diese wird durch die neue Bahn in nähere Verbindung mit den Vereinigten Staaten gebracht als bisher. Dasselbe gilt von der pazifischen Küste von Südamerika und von der langen Westküste Mexikos, die in den letzten Jahrhunderten zugunsten der Ostküste stark vernachlässigt worden ist, während vordem ein eifriger Handelsverkehr mit China bestand, der erst jetzt wieder begonnen hat.

Die Vollen dung der Bahn wird voraussichtlich wegen der ungeheuern Schwierigkeiten, die die Sierra Madre bietet, noch mehrere Jahre in Anspruch nehmen. Die Ingenieure haben die gesamte Länge von 1629 englischen Meilen vermessen; Teilstrecken der Bahn in Kansas, Oklahoma und Chihuahua sind schon im Betrieb.

Die Persönlichkeit des Präsidenten Stilwell, der früher die Bahn von Kansas City nach Port Arthur, einem der Haupthäfen des Golfes von Mexiko, erbaute, bürgt dafür, daß die Bahn so schnell vollendet sein wird, als es der Stand der modernen Technik und die örtlichen Verhältnisse nur irgend erlauben.



Über den Brenner

Von Otto Kaemmel

1



on den zahllosen Reisenden, die alljährlich über den Brenner nach dem Süden ziehn, sind sich nur wenige bewußt, daß sie einer uralten, schon seit Jahrtausenden begangnen Straße folgen, ja daß dieser Paß seit wenigstens einem Jahrtausend der wichtigste aller Alpenpässe geworden ist. Denn erstens bildet er eine der kürzesten Linien zwischen Deutschland und Italien, sodann überschreitet er nur eine Gebirgskette, die Zentralkette, zu der von beiden Seiten tief einschneidende Quertäler den Zugang vermitteln, vom Norden, vom Innthale her die Sill, vom Süden die Gfösch und der Eisack; weiter ist die Einsattelung so niedrig wie bei keinem einzigen der großen Pässe westlich des Brenners, denn die Paßhöhe beträgt nur 1367 Meter, liegt noch unterhalb der Baumgrenze und ist der Lawinengefahr nicht ausgesetzt; endlich führt die südliche Fortsetzung der Brennerstraße nicht nur in den fruchtbarsten und reichsten Teil Italiens, die Po tiefebene, sondern auch über den Apennin geradeswegs ins Herz der Halbinsel, und ihre Bedeutung wird dadurch gesteigert, daß östlich vom Brenner auf einer Strecke von 150 Kilometern kein einziger fahrbarer Übergang existiert.

Die ersten, die über den Brenner nach Süden zogen, müssen die Räter gewesen sein, die später zu beiden Seiten der Zentralkette bis nach Verona und Feltre wohnten, und deren Stammesgenossen, die Etrusker (Rasenna), bis zum

Anfange des vierten vorchristlichen Jahrhunderts die ganze Mitte der Poiesebeue zwischen den Ligurern im Westen, den (illyrischen) Venetern im Osten, südlich vom Apennin Etrurien bis zum Tiber beherrschten; sie sind also längs jener großen nord-südlichen Linie vorgerückt, und einem der rätischen Stämme, den Breonen, verdankt der Brenner seinen Namen. Die keltische Sturmflut, die seit dem fünften Jahrhundert von Westen hereinbrach und den Etruskern das Poland entriß, schob auch die Räter in das Hochgebirge zurück, nahm ihnen Verona und Trident. In dieser Abgeschiedenheit aber behaupteten sie sich durch alle Zeiten, und noch jetzt leben die Namen einiger ihrer Stämme in der Bezeichnung tirolischer Landschaften fort: der Brenner heißt nach den Breonen, der Eisack (Isarcus) nach den Isarkern, der Buntschgau nach den Benosten, das Montal (Val di Non) nach den Anaunern. Aus dieser Abgeschiedenheit wurden die Räter erst durch die Ausbreitung der römischen Herrschaft herausgerissen, als diese um 200 v. Chr. das Keltenland am Po endlich bemeisterte und bis an den Fuß der Alpen vordrang. Damit trat auch die Brennerstraße allmählich in den Gesichtskreis der Römer, sehr nachdrücklich, als im Jahre 101 v. Chr. die Cimbern auf ihr südwärts zogen und das römische Heer, das sie bei Trident erwartete, zum eiligen Abzug zwangen. Aber erst die fortdauernden Raubzüge der Räter, die auch die Anlage der römischen Kolonie Comum (Como) veranlaßte, führte im Jahre 15 v. Chr. zur Unterwerfung Rätien. Die neue Provinz dieses Namens reichte im Westen am Südufer des Bodensees bis Tasgätium (Eschenz) bei Stein am Rhein, umfaßte also nicht nur das Oberrheintal mit den Tälern des Vorder- und Hinterrheins bis zum Gotthardstock samt dem Oberengadin, sondern auch den obersten Teil des Neustals und das ganze Wallis (Wallis Poenina) bis an den Genfer See; im Norden dehnte sie sich bis zur obern Donau aus, im Westen bis an den Inn und den Ziller. Der Süden des Landes mit den nun unter latinischem Recht römisch organisierten Stadtgemeinden Verona, Trident und Feltia (Feltre) war schon um 89 zum cisalpinischen Gallien geschlagen und von Rätien losgerissen worden, sodaß die Grenze Rätien seitdem bei Klausen an der Etsch verlief. Kaiser Augustus zog endlich jenes ganze Gebiet, nachdem schon Cäsar 49 dem cisalpinischen Gallien das römische Bürgerrecht verliehen hatte, zu Italien.

Augustus war es auch, der die Brennerstraße eröffnete (Via Augusta). Sie lief, wie natürlich, von Verona im Etschtale über Trident nach Klausen, wo die Zollgrenze war, bog bei Bozen (Bouzanum) in das Eisacktal ein, erreichte, dessen Engen zuweilen umgehend, bei Vipitenum (Sterzing) den Fuß des Brenners, bei Veldidena (Wiltens südlich von Innsbruck) das Innthal. Aber dessen breiter und damals wahrscheinlich versumpfter Sohle folgte sie nicht nach Osten zu dem bequemsten Ausgange auf die oberbayerische Hochebene, womit sie sich, wie die heutige Eisenbahn, jeden weitem Gebirgsübergang erspart hätte, sondern sie zog ein Stück westwärts bis Gisel und erstieg dann die steile Wand der Scharnitz, um von dort über Seefeld, Mittenwald und Partenkirchen (Partanum)

in möglichst gerader Richtung den Lech zu erreichen, dem sie bis Augsburg (Augusta Vindelicorum) folgte. Noch erinnert der Name dieser Stadt an die Zeit ihrer Gründung, die vermutlich auf Augustus zurückgeht; gegen Ende des ersten Jahrhunderts war es die glänzendste Kolonie Rätien (splendidissima Raetiae provinciae colonia), aber römisches Stadtrecht erhielt es erst später unter Hadrianus (117 bis 138).

Sie blieb die einzige römische Stadtgemeinde im ganzen weiten Umfange der Provinz Rätien, denn diese behandelten die Römer immer nur als Durchgangsland, sie haben sie niemals kolonisiert, deshalb blieb hier die alte Völkerschafts(Gau)einteilung ebenso erhalten wie in Gallien, und die Provinzialen dienten nicht in den Legionen, sondern in den Provinzialtruppen, den auxilia, von denen die Räter wenigstens acht Kohorten formierten; eine Legion, die dritte italische, legte erst Mark Aurel (161 bis 180) in die Provinz, aber an ihre Nordgrenze nach Regensburg (Castra regina) am Donauknie; nur einzelne kleine Abteilungen lagen an wichtigen Punkten der Brennerstraße. Also erhielt sich das alte rätische Volkstum. Nach der Väter Weise lebten die Räter als Bauern und Hirten in kleinen geschlossenen Dörfern und in zahllosen Einzelhöfen, besonders in den höhern Lagen, in großen, je nach der Gelegenheit aus Holz oder Stein aufgeführten Häusern, die Wohnräume, Stall und Scheune unter einem einzigen, breiten, flachen steinbeschwerten Dache umfassen und noch heute in mannigfachen Ausgestaltungen die Alpen und ihre nördlichen Vorlande beherrschen; aber sie dehnten die Alpenwirtschaft so weit aus, daß noch heute die meisten Alpenweiden Tirols rätisch-romanische Namen tragen (auch im deutschen Tirol zu einem Drittel); auch den Wald haben sie hier und da für neue Ansiedlungen gerodet. Die Schilderung des Lebens einer Taltschaft, des Montales, aus dem Ende des vierten Jahrhunderts ist wie ein Bild aus dem heutigen Tirol: ringsum zerstreut auf den Talhängen wohnen die Bauern und Hirten von der Viehzucht und in günstigeren Lagen vom Ackerbau; das Läuten der Herden, die Hörner und die Fiedler der Sennen hallen von Berg zu Berg und ins Tal hinab. Der rätische Viehschlag, der einen trefflichen, auch in Italien geschätzten Käse lieferte, war klein, aber kräftig, auch der rätische, dem germanischen nächstverwandte Pflug erregte die Aufmerksamkeit der römischen Forscher. Ebenso zäh wie ihre alte Wirtschaftsweise bewahrten die Räter ihre alten Götterkulte, sogar in Tälern, die politisch zu Italien gehörten, wie die Anauner im Montale noch am Ende des vierten Jahrhunderts, als ringsum alles schon christlich war, ihrem Saatengott, den sie Saturnus nannten, am 29. Mai ihr Fest mit feierlichen Prozessionen unter Liedern und Musik zum Saturntempel in Etes begingen.

Diese südlichen Räter sind nun auch wohl früh romanisiert worden, denn im Montale sind die römischen Inschriften zahlreich, im übrigen Tirol fehlen sie fast gänzlich. Trotzdem drang das Lateinische, die Sprache der Verwaltung, des Heeres und des Verkehrs, allmählich auch hier durch. Die in der Armee dienenden Räter, die immer außerhalb ihrer Heimat garnisonierten, wurden

während ihrer fünfundzwanzigjährigen Dienstzeit gewiß völlig romanisiert und erhielten bei ihrer ehrenvollen Entlassung (*honesta missio*) das römische Bürgerrecht mit einer Landanweisung, bis 212 alle Provinzialen freien Standes in die römische Bürgerschaft aufgenommen wurden. So wurde ganz Rätien sprachlich allmählich romanisiert. Sind doch die vorgermanischen Orts- und Flurnamen des ganzen Landes nur zum kleinsten Teil rätisch, in ihrer Masse romanisch, nur in einer durch das rauhe rätische Organ und Idiom stark umgestalteten, deshalb oft schwer erkennbaren Form, wie im Zillertale Bretfall (*prato bello* oder *prato de valle*), Lamarga (*Lamarea*), Pinaid (*pineto*), Perdill (*pratillo*), im Duzer Tale Gstan (*casettone*), Rifail (*rivello*), Vallrug (*val de rocca*), im Stubaitale Praxmar (*Prato de casa maior*), Gleirsch (*glaries*), Pfurtschell (*forcella*). Im ganzen sind in dem jetzigen Deutschtirol, in Vorarlberg und in Graubünden über 1500 Ortsnamen romanischen Ursprungs. Wie sich das Lateinische im Munde der Räter umgestaltet hat, das zeigen noch heute die ladinischen Mundarten im Enneberg, im Grödnertal und in Graubünden, und romanisch ist das südliche Tirol längs der Brennerstraße bis zur Einmündung der Noce in die Etsch (bei *Mezzo lombardo*), wenn auch nicht bis zur alten Provinzgrenze bei Klausen geblieben.

Wie in Gallien so hat jedenfalls die christliche Kirche, die im ganzen Abendlande die literaturlosen Volksmundarten ablehnte und nur Lateinisch sprach, auch in Rätien die Romanisierung vollendet. Auf der Brennerstraße ist durch den Verkehr auch das Christentum eingedrungen; der erste Bischofssitz lag an dieser in Säben über Klausen (um 550 zuerst erwähnt) und hielt sich zu Aquileja. Inwieweit die Teilung der Provinz in *Raetia prima* mit der Hauptstadt Chur (*Curia*) und *Raetia secunda* mit der Hauptstadt Augsburg unter dem großen Reformator Diocletianus um 300 n. Chr. mit ihrer Verstärkung der Beamtschaft und der Zentralisation die Romanisierung gefördert hat, läßt sich nicht bestimmen; jedenfalls war das ganze heutige Tirol ein romanisches Land, als die Germanen hereinbrachen.

Auf der Brennerstraße waren schon im dritten Jahrhundert germanische Haufen südwärts gezogen: Kaiser Claudius der Zweite schlug die Alamannen 268 am Gardasee. Als um 400 die Militärgrenze an der obern Donau zerfiel, zogen die ostgotischen, vandalischen und alanischen Scharen des Radagais 404 über den Brenner. Der große Ostgotenkönig Theoderich (489 bis 536), der oft in Verona, am südlichen Ausgange der Brennerstraße, residierte und danach in der deutschen Heldensage Dietrich von Bern heißt, hielt das innere Rätien, das heutige Tirol und Graubünden, kraftvoll fest und teilte es wieder in zwei Bezirke, die *Raetia Curiensis* oder *Raetia prima* (Graubünden, das Engadin, Vintschgau und Vorarlberg) mit der Hauptstadt Chur (daher später Churrätien) und die *Raetia secunda* (das mittlere und östliche Tirol). Auch stationierte er eine Besatzung in *Augustanis clausuris*, die sich nicht näher bestimmen lassen (vielleicht die Scharnitz), und ein dux kommandierte in Rätien wie in der letzten

Kaiserzeit. Die alte Gauverfassung der Räter hat auch er unangetastet gelassen; die Breonen werden eben damals wieder erwähnt als tapfere, aber räuberische Untertanen, die gelegentlich den Reisenden lästig fielen. Theoderichs unglücklicher Nachfolger Vitiges mußte freilich wie Noricum so auch Rätien den Franken abtreten; um 550 standen die fränkischen Vorposten an der Etsch. Daß sich Reste der Ostgoten nach dem Untergange ihres Reichs wie in Oberitalien so auch im südlichen Tirol erhalten haben, ist ebenso wahrscheinlich wie im einzelnen schwer nachweisbar. Um dieselbe Zeit hatten sich die Bayern, der Hauptsache nach die aus Böhmen südwärts gewanderten Markomannen, auf der Donauhohebene bis an die Alpen ausgebreitet, und von der andern Seite erschienen seit 568 die ihnen verwandten suebischen Langobarden erobernd in Oberitalien. Schon 575 saß in Trident ihr Herzog Evin. Nach ihrer rohen und gewalttätigen Art machten sie jedenfalls auch in diesem italienischen Teile Tirols wie anderwärts in Italien die römischen Grundherren zu Hörigen (aldiones) der freien Langobarden, der Arimanni, die römischen Kolonen zu unfreien Maiern. Da sie selbst aber nur als ein wenig zahlreicher Herrenstand im Lande saßen, so verloren sie auch in Rätien wie in Italien binnen wenig Generationen ihre germanische Sprache und Nationalität und hielten nur ihr Recht noch jahrhundertlang fest. Anders die Bayern, ein Volk freier Bauern und Krieger unter wenigen großen Adelsgeschlechtern und einem Herzogtum, das ihnen wahrscheinlich die Franken gesetzt haben. Das dünnbevölkerte, größtenteils menschenleere Land im Norden der Alpen haben sie nicht erobert — denn es war tatsächlich herrenlos —, sondern nur besetzt und besiedelt, und nicht anders sind sie in Tirol verfahren, in das sie teils dem Innthal folgend, teils über die Scharnitz und den Fernpaß herabsteigend in der zweiten Hälfte des sechsten Jahrhunderts einwanderten. Sie ließen den romanischen Grundherren zwar nicht ihr Recht, das sie vielmehr durch das bayrische ersetzten, wohl aber ihren Besitz, sodaß auch die Breonen bis ins achte und neunte Jahrhundert als gesonderter Stamm fort dauerten; die Kolonen der geflüchteten oder umgekommenen römischen Gutbesitzer machten sie zu zinspflichtigen Hörigen (tributarii, tributales) meist des Herzogs, und diesem fiel außerdem zunächst alles verödete, unkultivierte und herrenlose Land, also jedenfalls sehr große Strecken von Rechts wegen zu. Diese überließ er größtenteils seinen Volksgenossen zur Okkupation (apprisio) als erbliches Eigentum. So legten die Bayern überall zwischen den alten rätisch-romanischen Orten ihre Dörfer, Weiler und Höfe an, die sie meist nach dem Haupte der sich ansiedelnden Sippe benannten. Sie drangen auch auf der Brennerstraße rasch vor, die von rätisch-romanischen Siedlungen ziemlich dicht besetzt war (Velvidena—Wilten bei Innsbruck, Matrejum—Matrei, Vipitenum—Sterzing, Sabiona—Säben, Prichsna—Brigen), und schoben zwischen diese bayrische Dörfer ein, wie Steinach und Gossensaß (Sig Gozzoz, d. i. Gottfried, nicht etwa der Goten); auch Bozen scheint die Gründung eines Bayern Bauto oder Bauzo zu sein. Jedenfalls haben sie noch vor dem Ende des sechsten Jahrhunderts den Südbhang des Brenners erreicht, denn um diese Zeit stießen sie schon im obern Pustertal auf der Wasserscheide

der Rienz und der Drau mit den kärntischen Slowenen zusammen, und 678 saß ein bayrischer Graf als Grenzhüter in Bozen. Die Masse der Bevölkerung blieb freilich längs der Brennerstraße und namentlich in ihren Seitentälern noch lange romanisch; die Grundbesitzer dagegen waren im Bistum Trient im zehnten Jahrhundert, soweit sie in Urkunden als Zeugen erscheinen, alle Deutsche. So erklärt es sich, daß die Ortsnamen längs der Brennerstraße noch weit nördlich der heutigen Sprachgrenze ganz überwiegend romanisch sind. Einen Halt fand das romanische Element jahrhundertlang an dem romanischen Bistum Trient, das erst 798 von Aquileja getrennt und zu dem neu errichteten bayrischen Erzbistum Salzburg geschlagen wurde. Wie die Bayern ihre Siedlungsweise und ihr Recht nach Tirol übertrugen, so auch ihre Verwaltungsformen, vor allem die Einteilung dieses Gebiets in Gaue. Längs des Brenners erstreckte sich der Noritalgau, der das Silltal von Steinach ab und das Eisacktal mit Bozen umfaßte und kurzweg als der bayrische Gau zu deuten ist, denn der alte Name der Noriker wurde oft auch auf die Bayern angewandt. Das heutige Tirol bildete also keineswegs eine Verwaltungseinheit, sondern weiter nichts als eine Gruppe bayrischer und langobardischer Gaue und ebensowenig eine kirchliche Einheit, denn neben dem Bistum Trient, das ungefähr die Mitte des Landes längs der Brennerstraße umfaßte, stand im Süden Trient, im Westen Chur, im Nordosten Salzburg.

Dieses kirchlich, administrativ und national so vielgespaltne und auch in physischer Beziehung nichts weniger als einheitliche Gebiet, das wir heute Tirol nennen, ist in den Grenzen, innerhalb deren das überhaupt geschehn ist, erst germanisiert worden, als es mit Bayern ein Teil des Deutschen Reichs geworden war. Denn damit erst gewann die Brennerstraße ihre volle Bedeutung als die wichtigste Heerstraße nach Italien. Unter den Karolingern hatte neben den Pässen der Westalpen der St. Bernhard und neben ihm der eine oder der andre der churrätischen Pässe die Hauptrolle gespielt; für die Kaiser sächsischen und fränkischen Stammes kam jener gar nicht, eine der churrätischen Straßen nur wenig in Betracht; so trat der Brenner in den Vordergrund, er wurde zur eigentlichen Kaiserstraße des Mittelalters, über den von 144 Heereszügen dieser Zeit 66 gegangen sind. Den Reigen eröffnete hier Otto der Große, der Begründer der Kaiserpolitik, der zweimal, 951 und 961, beidemal im August, also im Hochsommer, 967 im Oktober den Brenner überschritt; dagegen wagte sein Enkel Otto der Dritte im Jahre 997 den Gebirgsmarsch mitten im Winter, im Dezember, ebenso Heinrich der Zweite im Dezember 1021, während dieser seinen ersten Übergang über den Paß im Jahre 1004 zu Anfang April, den zweiten im Mai 1014 gemacht hatte. Denselben Weg schlug Konrad der Zweite 1026/27 auf dem Hin- und Rückmarsch ein, dann wieder 1037 im Dezember, ebenso Heinrich der Dritte beidemal, 1046 und 1055, Heinrich der Vierte 1081 und 1090, Heinrich der Fünfte 1111, Lothar 1132/33 und 1136/37 auf dem Hin- und Rückmarsche; indem er im November 1137 den winterlichen Paß heimwärts-

ziehend eilig überstieg, zog er vom Innthal aus die Straße über den Fernpaß, denn er starb am 3. oder 4. Dezember in Breitenwang bei Reutte. Den Hohenstaufen lagen von Schwaben aus die churrätischen Pässe näher, indes hat auch Friedrich Barbarossa seine Ritterschaft mehrmals über den Brenner geführt, so 1154, 1158 und 1166, ebenso Heinrich der Sechste im Winter 1190/91, im August 1209 der Welfe Otto der Vierte, Friedrich der Zweite 1236, 1251 Konrad der Vierte, und schließlich hat auch Konradin, der letzte Hohenstaufe, im Herbst 1267 seinen Todesweg nach Neapel über den Brenner angetreten. Der Sammelplatz für die deutschen Aufgebote war dabei gewöhnlich Augsburg. Die Marschgeschwindigkeit überschritt selten zwanzig Kilometer täglich.

Je wichtiger der Brenner für die Kaiser wurde, desto mehr mußte ihnen daran liegen, die Straße in sichern Händen zu wissen. Da die weltlichen Beamten, die Grafen, dafür ihrer ganzen Gesinnung nach viel zu unzuverlässig waren, so vertraute schon Konrad der Zweite diese Aufgabe 1027 den Bischöfen von Trident und Brixen an, die der König wie alle andern bis zum Investiturstreit tatsächlich ernannte, seit dem Wormser Konkordat von 1122 wenigstens mit den Reichsgütern und Reichsrechten belehnte, indem er jenem die Grafschaften Trident, Bozen und Vintschgau, diesem die Grafschaft im größten Teile des Noritalgaus übertrug. Dasselbe Ziel verfolgten die Könige, wenn sie die bischöflichen Güter, die als Immunitäten von der gräflichen Amtsgewalt befreit waren, durch Schenkung von Reichsgut tunlichst erweiterten. Das bis dahin wenig bedeutende Bistum Säben erhielt schon 901 den Königshof Brixen (Brichsna), wohin um 990 der Sitz des Bistums verlegt wurde, während des elften Jahrhunderts eine Reihe von Besitzungen an der Brennerstraße (Mauls, Stilles, Sterzing, Matrei, Wilten). Auch die großen Grafengeschlechter, die hier seit dem dreizehnten Jahrhundert erwuchsen, die von Eppan mit ihren Verzweigungen und die von Tirol (bei Meran), suchten durch Erbauung fester Burgen einen Anteil an der Herrschaft über die Straße und namentlich über ihre Zölle zu gewinnen, und deutsch waren auch die mächtigen Herrengeschlechter im welschen Südtirol, die Grafen von Flacon (Pflaum) im Montale, die Herren von Castelbarco an der Veroneser Mause, von Arco, nördlich vom Gardasee, von Lodron, südlich vom Idrosee. Von diesen reichbegüterten Familien gingen die Klostergründungen des zwölften Jahrhunderts aus, deren Lage an der Brennerstraße die zunehmende Wichtigkeit dieser Linie beweist. Um 1140 entstand das Prämonstratenserstift Wilten bei Innsbruck, um dieselbe Zeit die Augustiner-Chorherrenstifte Neustift bei Brixen und St. Michael, südlich von Bozen, 1160/65 Gries bei Bozen, eine Niederlassung desselben Ordens. Denn diese Klöster waren zugleich Hospitäler für die Reisenden, vornehmlich für die Rompilger, was bei der Gründung von Neustift besonders hervorgehoben wird, und auch unmittelbar für diesen Zweck wurden Hospize gestiftet, so das zum Heiligen Kreuz in Brixen vor 1157, ein andres in Klausen nach 1200. So wenig war damals die Laienkultur auch in dieser Beziehung noch entwickelt, daß die Kirche auch für solche weltliche Zwecke aufkommen mußte.

Von diesen Grundherrschaften, weltlichen wie geistlichen, ging die Besiedlung der noch unkultivierten Landstriche aus, die zugleich eine Germanisierung des ganzen Eisack- und Etschtales war, denn die Grundherren und das Personal der geistlichen Stiftungen waren Deutsche, die Stiftungen selbst Kolonien ähnlicher Ansiedlungen in Bayern. So eroberte der deutsche Bauer, den sie herbeiriefen, im elften und im zwölften Jahrhundert das ganze Land längs der Brennerstraße bis weit über die heutige Sprachgrenze hinaus, das romanische Wesen in die Nebentäler zurückdrängend und sogar manche von diesen ergreifend, eine Tatsache, die für die Sicherung dieser „Kaiserstraße“ von größter Bedeutung war. Zugleich steigerten Römerzüge und Kreuzfahrten den Verkehr. Die Zölle wurden wertvoll, die wichtigsten Ansiedlungen erhielten Marktrecht, Innsbruck, das zuerst 1027 genannt wird, 1188, Bozen in einer nicht bestimmbaren Zeit, Brixen 1179. Sogar die größern Alpenflüsse mußten dem Verkehre dienen, im Norden der Inn, der schon von Innsbruck aus mit leichten, von Hall an auch mit größern Schiffen befahren wurde, die Isar und der Lech, auf dem die Augsburger ihre Waren (wenigstens talabwärts) beförderten, im Süden die Etsch, deren Schiffs- und Floßverkehr um 1187 dem Bischof von Trient einen einträglichen Zoll abwarf. Seine Höhe aber erreichte dieser Verkehr, als 1204 Venedig anstatt Konstantinopels der Mittelpunkt des Welthandels wurde, und Deutschland, das bisher von seinen wichtigsten Straßen kaum berührt worden war, fast urplötzlich in seinen Zusammenhang hereingezogen wurde. Keine Straße wurde dafür so wichtig wie der Brenner, für den größten Teil Deutschlands der kürzeste Weg nach dem Süden. Hier entstand deshalb schon vor 1228 das deutsche Kaufhaus, der Fondaco dei Tedeschi am Rialto, dicht an der Rialtobrücke, in dem Mittelpunkt des venezianischen Verkehrs, wo die deutschen Kaufleute ihre Kontore, Warenlager und Wohnzimmer hatten, von der venezianischen Signoria in jeder Weise begünstigt, und Venedig wurde für mehrere Jahrhunderte die Hochschule für die jungen süddeutschen Kaufleute, wie Jakob Fugger (seit 1473), den Begründer der Größe seines Welthauses, eine beneidenswerte Schule, wie sie sonst niemals existiert hat, denn mit dem Getriebe eines Welthandelsplatzes vereinigte sich hier die glänzendste Blüte der Kunst und der feinsten Bildung. So lebhaft war dieser Verkehr, daß Augsburg schon im vierzehnten Jahrhundert eine regelmäßige Reitpost (Ordinaripost) einrichtete, die auch Reisende mitnahm und deren Leute vom Rate bestellt wurden, auch eine Zunft bildeten. Für den Transport der Waren bestand zum Beispiel in Mittenwald an der Straße über die Scharnig eine privilegierte Zunft von Fuhrleuten, die sogenannte Rott; sonst gingen die Waren gewöhnlich in großen Wagenzügen oder auf Saumtieren. Seitdem gegen Ende des dreizehnten Jahrhunderts die Grafen von Tirol den größten Teil dieses Gebirgslandes unter ihrer Herrschaft vereinigt hatten, sorgten sie klug und energisch für die Sicherheit und die Erhaltung oder Verbesserung der Straßen. So gewährte Herzog Otto 1309 den Ulmer Kaufleuten freien Durchzug und übernahm mit seinen Brüdern Ludwig und Heinrich die Versicherung aller durch

Tirol gehenden Waren; Heinrich machte sich besonders durch Verbesserung der Brennerstraße zwischen Trien und Bozen verdient. Nun entwickelte sich in den wichtigsten Verkehrsstätten die bürgerliche Selbstverwaltung. Innsbruck erhielt 1239 Stadtrecht, Bozen 1286, Sterzing (bis dahin ein Dorf) am Ende des dreizehnten Jahrhunderts, Meran 1317; Trient rang schon seit dem zwölften Jahrhundert mit seinem Bischof um eine freie Stadtverfassung und erhielt eine solche noch vor 1275; doch stammt die älteste Aufzeichnung des Stadtrechts erst aus dem Jahre 1363 (der deutsche Text ist aber eine Übersetzung, nicht das Original). Kaum waren die Städte selbständige Gemeinden geworden, so hüteten sie auch eifrig ihre Stapelrechte, die ihnen das Vorkaufsrecht bei allen durchgehenden und eine bestimmte Zeit in ihren Mauern lagernden Waren sicherten, und nicht minder die Einhaltung der durch sie führenden Straßen. So erwirkte Bozen von Karl dem Vierten das Verbot einer Nebenstraße aus dem Vintschgau, die mit Umgehung dieser Stadt von Meran her über Eppan und Tramin führte. Auch die Habsburger, seit 1363 Herren Tirols, sorgten eifrig für Straßenverbesserung und Verkehrssicherheit. Die Herzöge Friedrich und Ernst versprachen 1410 den schwäbischen Reichsstädten sicheres Geleit durch Tirol, 1425 wurde durch einen Vertrag mit Bayern die Grundruhr auf dem Inn (eine Art Strandrecht) aufgehoben, unter Herzog Sigismund (gest. 1496) geschah vieles zum Ausbau der Brennerstraße.

Die Römerzüge waren freilich längst zu Ende. Noch überschritt Ludwig der Bayer im zeitigen Frühjahr 1327 den Brenner, aber das war der letzte Römerzug alten Stils, und der letzte deutsche König, der überhaupt den Paß überschritt, um sich die deutsche Kaiserkrone zu holen, war Maximilian der Erste 1508, aber er kam nur bis Trient. Als Karl der Fünfte im Jahre 1530 von Italien her über den Brenner nach Augsburg zog, war er schon (in Bologna) zum Kaiser gekrönt. Statt dessen wuchs der Handelsverkehr und erreichte um 1500 seine glänzendste Höhe. Damals (1505) wurde der Fondaco dei Tedeschi in Venedig nach einem Brande in erweiterter und prächtiger Gestalt erneuert, und zugleich wuchs der Geldverkehr Deutschlands mit Rom, da es am meisten zu regelmäßigen und außerordentlichen Leistungen der Kirchen wie des Volks (durch Ablässe) an die päpstliche Kammer herangezogen wurde. Jene Abgaben (Annaten u. dgl.) mußten, auch wenn sie teilweise aus Naturalien bestanden, des Transports wegen in Geld umgesetzt werden. Diesen übernahmen Kaufleute, die mit den nordischen Ländern zu tun hatten, anfangs die Florentiner, später die Fugger von Augsburg, die schon 1471 in Rom auftraten, seit 1495 eine Bank dort hatten, weil sie ihr tirolisches Silber gern an die päpstliche Münze absetzten, die sie einige Jahre (etwa von 1509 bis 1515) sogar in Pacht hatten. Bald trat an die Stelle des umständlichen und gefährlichen Metalltransports der Wechselverkehr, und ein umfangreiches Anleihegeschäft kam hinzu. Auch italienische Prälaten zogen nicht selten nach dem Norden, so im Mai 1517 der Kardinal Ludwig von Aragon im Auftrage Leos des Zehnten, der dabei von Verona bis

Mugsburg vierzehn Tage brauchte (11. bis 25. Mai).*) Dieser rege Verkehr über den Brenner führte schon unter Kaiser Friedrich dem Dritten zur Einrichtung einer staatlichen Post durch Franz von Taxis aus Bergamo, der zuerst 1491 als kaiserlicher Postmeister in Innsbruck auftritt. Unter seinem Nachfolger und Oheim Gabriel (1500 bis 1529) erschien 1523 die erste Postordnung, die zwischen Mugsburg und Trient zwölf Stationen nennt; 1533 wurde der Postverkehr auch auf der Linie Trient–Venedig eingerichtet. Die reitenden Postboten bildeten nach mittelalterlicher Weise eine Bruderschaft (in Innsbruck). Auf jeder Station standen Pferde für sie und die Reisenden bereit, denn zu Pferde bewegte sich der ganze Postverkehr, der im wesentlichen Briefe beförderte. Zur Orientierung gab es schon gedruckte Reisefarten und für die Beherbergung schon seit dem dreizehnten Jahrhundert überall Gasthöfe. Neben den Warenzügen, den Kaufleuten und den Pilgerscharen aber (unter ihnen auch Luther 1511) zogen zahlreiche junge Deutsche über den Paß, zuerst, um das römische Recht in Padua oder Bologna zu studieren, später, bis tief in das sechzehnte Jahrhundert hinein, um zu den Füßen italienischer Humanisten zu sitzen oder bei italienischen Künstlern zu lernen. Auch Heereszüge sah der Paß während der italienischen Kriege Karls des Fünften noch häufig genug, und die italienischen und spanischen Truppen, die ihm 1546 gegen die Schmalkaldner zu Hilfe zogen, marschierten über den Brenner, über den er selbst im Mai 1552 vor Moritz von Sachsen nach dem Pustertale flüchtete.

Erst im Spanischen Erbfolgekriege wurde der Brenner militärisch wieder wichtig, als 1703 die Franzosen versuchten, von Italien aus die Verbindung mit ihren bayrischen Verbündeten herzustellen, die das Innthal hinaufkamen. Der Versuch scheiterte am Widerstande des tirolischen Aufgebots am Brenner. Als aber das Herzogtum Mailand, die Lombardei, mit dem Frieden von Utrecht 1711, der jenen Krieg beendete, österreichisch und Tirol dadurch zu einer mächtigen Gebirgsbastion gegen Oberitalien geworden war, da wurde der Brenner das große Ausfalltor nach der Po tiefebene, wo immer die Geschicke Italiens entschieden worden sind. Daneben flutete ein reger friedlicher Verkehr, an dem auch die kirchlichen Beziehungen noch einen großen Anteil hatten. Als S. S. Winckelmann am 6. Oktober 1755 in Mugsburg ankam, fand er lange keine Fahrgelegenheit nach Rom, eine Reise, für die man damals dreißig Dukaten zahlte, denn die Jesuiten, die zur Neuwahl eines Generals dorthin reisten, hatten alles mit Beschlag

*) Das interessante Tagebuch, das sein Sekretär, der Apulier Antonio de Beatis, über diese bis in die Niederlande, Frankreich und Oberitalien 1517 bis 1518 ausgedehnte Reise in italienischer Sprache geführt hat, ist jetzt im Original und in deutscher Übersetzung sowie mit einer erläuternden Darstellung der Reise und einer Einleitung über andre Deutschland betreffende Reiseberichte dieser Zeit veröffentlicht von Ludwig Pastor, Die Reise des Kardinals Luigi d'Aragona, beschrieben von Antonio de Beatis (in den Erläuterungen und Ergänzungen zu Janssens Geschichte des deutschen Volks, IV, 4), Freiburg im Breisgau, Herder, 1905. Antonio de Beatis ist sehr genau in allen seinen Angaben und hat für alles Interesse, nur nicht für die großartige Alpennatur.

belegt. Die Straße und die Quartiere fand schon Winkelmann vortrefflich. 1772 wurde die Brennerstraße, zuerst von allen Alpenpässen, durchgängig chaussiert und damit die bevorzugte Straße aller derer, die das neu erwachte Interesse an antiker und italienischer Kunst nach Italien zog. Wie diesen Weg schon J. J. Winkelmann gekommen war, so folgte ihm W. Goethe im September 1786; er brauchte von München bis Trient nur drei Tage (8. bis 10. September), wobei er allerdings eine Nacht zu Hilfe nahm. In den Napoleonischen Kriegen spielte die Brennerstraße besonders während des Kampfes um Mantua 1796/97 als Anmarschstraße für die Österreicher eine hervorragende Rolle, eine noch größere 1809 bei der Erhebung Tirols, deren Kämpfe sich nicht zum wenigsten an dieser Linie abspielten; eine ähnliche Bedeutung wie 1796/97 hatte sie wieder 1848/49, um so mehr, als Österreich seit der endgiltigen Erwerbung Veneziens 1815 alle ihre südlichen Ausgänge in der Hand hatte. Den letzten großen Heereszug sah sie im Mai 1859, als das erste österreichische Korps Clam-Gallas, das auf dem ungeheuern Umwege von Prag über Dresden, Leipzig, Hof und München nach Innsbruck transportiert worden war — so unvollständig waren damals noch die Eisenbahnverbindungen —, den Fußmarsch über den Brenner antrat, um die in der Lombardei stehende Armee zu verstärken. Es traf noch rechtzeitig in Verona ein, um die Schlacht bei Magenta am 4. Juni mitzuschlagen, aber die Erfahrungen dieses Krieges beschleunigten die Erbauung der Brennerbahn, der ersten großen Alpenbahn nach dem Semmering 1864 bis 1867. Da sie 1866 noch nicht vollendet war, so hat sie auf den Gang dieses letzten Krieges, den Österreich um Italien führte, keinen Einfluß geübt, aber seitdem ist sie die wichtigste und belebteste Verbindungslinie zwischen Deutschland und Italien und eine wahre Welt handelsstraße geworden.



Reinkens



Reinkens ist einer der ehrwürdigen Männer, die mir das Priesterideal verkörpert und mich dafür begeistert haben, und er hat das im akademischen Triennium mehr als irgendein anderer geleistet. Darum freue ich mich, daß mir eine Biographie noch einmal die edle Gestalt lebendig vor Augen vorstellt in dem Buche: Joseph Hubert Reinkens. Ein Lebensbild von seinem Neffen Joseph Martin Reinkens, weiland Professor am Marzellengymnasium zu Köln. (Mit Porträt. Gotha, Friedrich Andreas Perthes, 1906. Der Verfasser ist gestorben, ehe er dem Buche die letzte Feile geben konnte. Reinkens Nachfolger, der altkatholische Bischof Dr. Theodor Weber, hat es mit einem Vorwort herausgegeben und ist bald darauf, am 12. Januar dieses Jahres, selbst entschlafen.) Auch Grenzbotenleser, die den Mann auf einer seiner vielen Agitations- und Amtsreisen zu sehen