

# DER BÖSE WEG

Die europäische  
Verkehrsader über  
den Reschen

CULTURA RAETICA



## INHALT

Vorwort der Ausstellungskuratorin .....	7
Eine 2000 Jahre alte Verbindung .....	8 – 9
Warum einer eine Reise tut .....	10 – 11
VIPs überqueren den Reschen .....	12 – 13
War der Weg wirklich so böse? .....	14 – 15
Die Rod – so verdienen mehrere .....	16 – 17
Cum collo – Transportarten .....	18 – 19
Von Straßenräubern und Soldaten .....	20 – 21
Imposante Straße – ersehnte Bahn? .....	22 – 23
Zu zweit im Bett spart Platz .....	24 – 25
Keine Barriere für die Kunst .....	26 – 27
Die Pest kommt mit den Reisenden .....	28 – 29
Dank, Leihgeber, Abbildungen .....	30
Quellen und Literatur .....	31

## STATIONEN DER WANDER- AUSSTELLUNG

### 2021

**Museum Schloss Landeck**

[www.schlosslandeck.at](http://www.schlosslandeck.at)

**Altfinstermünz**

[www.altfinsternuenz.com](http://www.altfinsternuenz.com)

### 2022

**Museum im Ballhaus, Imst**

[www.imst.gv.at/Kultur/Museum\\_im\\_Ballhaus](http://www.imst.gv.at/Kultur/Museum_im_Ballhaus)

**Museum Vinschger Oberland, Graun i. V.**

[www.gemeinde.graun.bz.it](http://www.gemeinde.graun.bz.it)

**Schloss Sigmundsried**

[www.sigmundsried.at](http://www.sigmundsried.at)

EINE WANDERAUSSTELLUNG IM  
EUREGIO MUSEUMSJAHR 2021 und 2022

Euregio – Museumsjahr  
Anno dei musei – Ann di  
museums 2021



**RegioL**  
Regionalmanagement  
für den Bezirk Landeck  
Bruggfeldstraße 5  
A-6500 Landeck/Tirol  
Tel.: 0043-(0)5442-67804  
E-Mail: [info@regiol.at](mailto:info@regiol.at)  
[www.regiol.at](http://www.regiol.at)

Mit Unterstützung von Bund, Land und Europäischer Union



Mit Unterstützung von Bund, Land und Europäischer Union

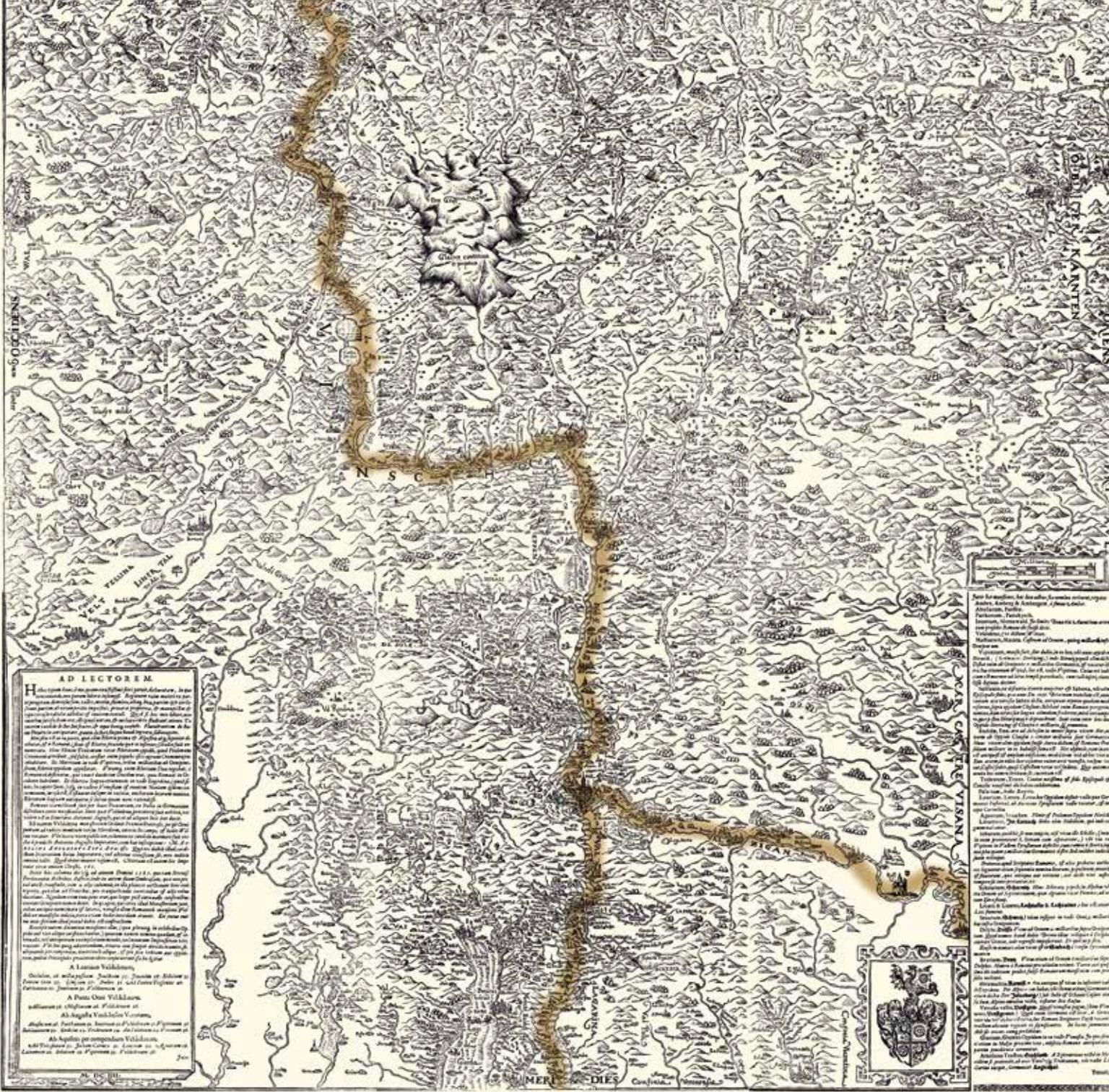


IMPRESSUM

Text und Fotos S. 23: Dr. Sylvia Mader, [s.mader@inode.at](mailto:s.mader@inode.at)

Layout und Illustrationen: WEST Werbeagentur

© RegioL 2021



# TRANSIT AUGSBURG – VENEDIG

Die „Obere Straße“ ging über Füssen, den Fernpass, Imst, Landeck, den Reschen und durch den Vinschgau, die „Untere“ über den Scharnitzpass, Zirl, Innsbruck und den Brenner. In Bozen, mit seinen 14-tägigen Märkten viermal pro Jahr, vereinigten sich die beiden Wege. Ab Trient ging's durch die Valsugana oder über Verona nach Venedig.

Tirol-Karte von Warmund Ygl in Volderturn, Holzstich von Johann Willenberger, 1604 Druck: Georg Nigrinus, Prag 1605 und Peter König, München 1621. Mittlerer Maßstab 1:253.000, 9 Blatt, Gesamtformat 116 x 85 cm. – Von dieser Landkarte existieren nur mehr drei Exemplare, eines davon im Tiroler Landesarchiv.

„Du hast diese Karte in der Hand, die von mir so genau, als es möglich war, gezeichnet wurde und für deren Zusammenstellung ich nicht wenig Arbeit aufgewendet habe...“ so Warmund Ygl selbst zu seiner Karte, 1605.

SigmundsRied (18, 22 u.); Helmut Wenzel, Tiroler Tageszeitung; Familie Sailer, Ried i. O. (18); Fotografen Rakotovaogael (29) und Didier Descouens (10/11).

**Scans:** Badische Landesbibliothek (14/15), Bayerische Staatsbibliothek (20), The British Museum Images (28), Klassik Stiftung Weimar, Tiroler Landesarchiv (Cover/-innenseite).

### GEDRUCKTE QUELLEN

Tiroler Geschichtsquellen, Bände 7, 8, 12, 14, 22, 31, 32 (teilweise online [www.tirol.gv.at/kunst-kultur/landesarchiv/publikationen/geschichtsquellen/](http://www.tirol.gv.at/kunst-kultur/landesarchiv/publikationen/geschichtsquellen/))  
Emil v. Ottenthal & Oswald Redlich, Archivberichte aus Tirol, Wien 1888-1903

### LITERATUR AUSWAHL

- Fahlenbock, Michaela: Der Schwarze Tod in Tirol. Seuchenzüge – Krankheitsbilder – Auswirkungen, Innsbruck-Wien-Bozen 2009
- Haug, Flamin Heinrich: Beiträge zum Itinerar Ludwigs V. des Brandenburgers, (Forschungen und Mitteilungen zur Geschichte Tirols und Vorarlbergs 5) Innsbruck 1908, S. 133-144
- Furger, Andros: Leiterwagen - Stuhlwagen – Bernerwagen. Regionale Wagenmodelle mit gemeinsamen Vorbildern, ([www.andreasfurger.ch](http://www.andreasfurger.ch)) 2015
- Haidacher, Christoph: Verkehr am Oberen Weg im Mittelalter. In: Rainer Loose (Hrsg.): Von der Via Claudia zum Oberen Weg, (Schlern-Schriften 334) Innsbruck 2006, S. 67-86
- Jenewein, Manfred: Tuifl auf Rädern, (Eigenverlag) 2019
- Müller, Johannes: Das Rodwesen Bayerns und Tirols im Spätmittelalter und zu Beginn der Neuzeit. In: Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftskunde, Leipzig 1905/3, S. 362-420 u. 1905/4, S. 556-626
- Rachewiltz, Siegfried de & Riedmann, Josef (Hrsg.): Kommunikation und Mobilität im Mittelalter. Begegnungen zwischen dem Süden und der Mitte Europas (11.-14. Jahrhundert), Sigmaringen 1995
- Schneider, Walter: Die Hospitäler im Raum Alt-Tirol. Probleme einer Pass- und Übergangsregion. In: Michael Matheus (Hrsg.): Funktions- und Strukturwandel spätmittelalterlicher Hospitäler im europäischen Vergleich. Alzeyer Kolloquium 1999, (Geschichtliche Landeskunde 56) Stuttgart 2005
- Staffler, Johann Jakob: Das deutsche Tirol und Vorarlberg topographisch mit geschichtlichen Bemerkungen, Bd. 1, Innsbruck 1847
- Stefan, Robert: „Von diesem Pass reisten wir für zwei Tage durch tiefe und schwer begehbare Täler [...]“. Transit und Wirtshausleben am Oberen Weg im Spätmittelalter und in der Frühen Neuzeit, ([historia.scribere.at](http://historia.scribere.at)/Nr.7,2015)
- Steinberger, Fritz: Landeck, das wirtschaftliche Tor zum Vinschgau, in: Südtiroler Kulturinstitut (Hrsg.): Der obere Weg: von Landeck über den Reschen nach Meran, (Jahrbuch des Südtiroler Kulturinstitutes 5/6/7) Bozen 1967, S. 11-40
- Stolz, Otto: Verkehrsgeschichte der Brenner- und Reschenstraße, (Großdeutscher Verkehr 36), Berlin 1942/11-12, S. 270-320
- Stolz, Otto: Zur Entwicklung des Zollwesens innerhalb des alten Deutschen Reiches. In: Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Stuttgart 1954/1, S. 1-41 – und [www.jstor.org/stable/20727801](http://www.jstor.org/stable/20727801)
- Zobl, Georg: Mosaiksteine aus Landecks Vergangenheit, Landeck 2014 (2. Auflage)

Immer wieder liest man vom Bergsegen Tirols. Von der Bedeutung der Durchzugsstraßen hört man weniger. Sie steuerten im Mittelalter immerhin 4 % zum Jahreseinkommen der Tiroler Landesfürsten bei. Der Kostenfaktor war gering. Durch Frondienst wurden die Straßen instand gehalten, nicht immer zufriedenstellend. Aber es gab auch Zäsuren. Als sich 1348 der „Schwarze Tod“ entlang der Transitroute ausbreitete, kam die Wirtschaft zum Erliegen. Die Straßen waren nur noch von Wallfahrern und Flagellanten (Geißlern) bevölkert, die mit ihren Bußprozessionen die Seuche abwenden wollten.

Über den Reschenpass führte eine europäische Verbindung, deren Verlängerung die Nordsee mit dem Mittelmeer verband. Venedig war das Tor zum Orienthandel. Exotik und Luxus dominierten zu allen Zeiten den Lebensstil der Reichen. Pfeffer, Safran, Seide und andere exklusive Waren fanden den Weg aus dem Orient über den Reschenpass, Wolle und Pelze in die Gegenrichtung.

Die Straße bot den Einheimischen Arbeit, Wohlstand und den „Blick über den Tellerrand“. Fremde Händler stiegen in den Gasthäusern ab, beim Umladen der Waren kamen sie mit den Fuhrleuten ins Gespräch, für die gefährlichen Gebirgswege heuerten sie Ortskundige als Führer an. Neugierig lauschten die Einheimischen den Berichten der Fremden. Nicht nur die Fracht war international, auch der Gesprächsstoff.

Heute sind Straße und Transit negativ konnotiert. Mobilität hingegen gilt als Errungenschaft der Moderne. Wie passt das zusammen? Die zwei Jahrtausende alte Straße über den Reschenpass hat viele Gesichter. Sie ist es durchaus wert, Thema einer Ausstellung zu sein.

SYLVIA MADER  
KURATORIN

# EINE 2000 JAHRE ALTE VERBINDUNG



Die beiden Pass-Strassen über den Reschen und den Brenner sind seit jeher wirtschaftlich bedeutend. Der Straßenzustandsbericht des Innsbrucker Hofbaumeisters im Jahre 1524 fiel allerdings vernichtend aus. „Der böse Weg“ heißt es da über den Straßenabschnitt am Reschenpass.

Die stark frequentierte Urlauberroute über den Reschen führt durch eine pittoreske Gebirgslandschaft mit zwei Seen, Wander- und Schigebieten, Burgen, alten Siedlungen, Obst- und Weingärten. Für die an der Straße Wohnenden bedeutet sie Existenzgrundlage aber auch Belastung.

Bis circa 1600 waren die Straßen über den Reschen und den Brenner die wichtigsten Alpenübergänge. Vom Niedergang Venedigs als Handelsmetropole im 17. Jahrhundert war auch der Transit durch Tirol betroffen.

Landeck liegt im Kreuzungspunkt von drei historischen Verkehrswegen: über den Reschenpass (I), über den Fernpass (D), über den Arlberg und das Zeinisjoch (CH). Die Reschen-Route verband die einst bedeutenden Handelszentren Augsburg und Ulm mit der Metropole Venedig – Kontaktpunkt zum Orient.

Die Trasse der mittelalterlichen Straße folgt im Wesentlichen der römischen Via Claudia Augusta. Ihr Name „Oberer Weg“ taucht erstmals 1349 in einer Tiroler Urkunde auf. Später wird sie immer wieder umbenannt.

Oben: römischer Reisewagen, sogenannte „Postkutsche“, Fahrt (Transport) einer Verstorbenen ins Jenseits – Spolie an der südlichen Außenwand der Marienkirche in Maria Saal, Kärnten.

Unten: Frachtwagen mit Ochsendgespann – Grabplatte eines in Augsburg verstorbenen römischen Weinhändlers, 230 n. Chr., Fundort: Augsburg, Original im Römischen Museum Augsburg. Die Kopie befindet sich im Außenbereich des Museums.



# WARUM EINER EINE REISE TUT

**Die Straße über den Reschen benutzten Menschen aller sozialen Stände – Menschen auf der Suche nach Ehre, Arbeit, Schutz, Erlösung oder Abwechslung. Die Straße zur Kaiserkrönung nach Rom wird zur Kaufmanns- und Pilgerstraße, schließlich zur Touristenroute. Ab 2015 kommen wieder Flüchtlinge. Manchen sind Berge völlig fremd.**

Ein Drittel der römischen Gardesoldaten stammt aus Rätien. Die Veteranen kehren in die Heimat zurück. Später lassen sich bajuwarische Migranten beiderseits des Reschen als Oberschicht nieder. Bald sprechen nur mehr die Bauern Rätoromanisch.

Tiroler Adelige nehmen an den Kreuzzügen teil. Noch in den beiden Weltkriegen verlaufen Truppenbewegungen über den Reschenpass.

Zum religiösen Aspekt der kostspieligen Pilgerreisen gesellt sich Reiselust. Uta von Tarasp († 2.12.1162) stirbt unterwegs.

Private Kuriere reiten zu jeder Zeit. Seit 1495 verkehren Postboten auf der Strecke Mailand – Como – Bormio – Mals – Landeck – Innsbruck.

Bedauernswerte, „Schwabenkinder“ suchen jeden Sommer in Schwaben Arbeit. Die Jenischen trotten mit Karren die Straße entlang.

Studenten und Gelehrte zieht es an die italienischen Universitäten. Künstler und Handwerker finden im Ausland eine Existenz: schwäbische Bäcker im mittelalterlichen Rom, deutsche Knappen im Trentino und Jahrhunderte später Trentiner Arbeiter beim Bau der Arlbergbahn (1880–1884).

Fast alle gehen zu Fuß. Geschäftsleute, wie die Fugger, reisen zu ihren Niederlassungen in Venedig. Der Fondaco dei Tedeschi am Canale Grande bietet alles unter einem Dach: Lagerhaus, Markt, Büros, Wohnungen – ist aber eine Art Ghetto.

Fondaco dei Tedeschi, Venedig – Das „Kauf- und Lagerhaus der Deutschen“ hat die venezianische Regierung als Luxus-Bau errichtet, um die Ausländer abzusondern. Handel war erwünscht, zu viel Kontakt mit den Einheimischen nicht. Das Foto zeigt den Renaissancebau nach dem Brand von 1505. Jetzt baut die Firma OMA den Fondaco zu einem Einkaufszentrum um.



# VIPS ÜBERQUEREN DEN RESCHEN

„Der Abstieg von der Reschen-Passhöhe ist steil abfallend und eng und an manchen Stellen führt er in langen Kehren über steile Felsen gleichsam in einen Höllenschlund“, schreibt der päpstliche Sekretär Leonardo Bruni 1414 an seinen Freund.



Wandmalerei des Meisters Hans von Bruneck, 1417, gestiftet von dem Schulmeister Magister Johann Hausmann († 1412) und seiner Frau Agnes. Freskenzyklus in der 4. Arkade des Kreuzganges, Dom von Brixen. Die Reiter, Herzog Wilhelm von Aquitanien und der Abt von Gellone, repräsentieren hier Hochadel und hohe Geistlichkeit – eine Symbiose, die man in Tirol gut kennt.

Das gebildete Stifter-Ehepaar dürfte das altfranzösische Epos „Chanson de Guillaume“ oder dessen deutsche Version „Willehalm“ (um 1217) des Wolfram von Eschenbach gekannt haben. Held der Vers-Erzählung ist Wilhelm von Aquitanien († 812, heiliggesprochen 1066), Gründer des Klosters Gellone (Saint-Guilhem-le-Désert).

- 1132** König Lothar reist zur Kaiserkrönung nach Rom.
- 1137** Als Kaiser Lothar III. kehrt der inzwischen 62-Jährige von einem Kriegszug heim und stirbt unterwegs in Breitenwang bei Reutte in einer armseligen Hütte.
- 1349** Ludwig, der zweite Gemahl von Margarete (Maultasch), eilt von Bozen über Landeck nach Eltville am Rhein, um mit König Karl IV. Frieden zu schließen.
- 1414** Anders als sein Sekretär Leonardo Bruni wählt Papst Johannes XXIII. die Brenner-Route. Er reist mit 600 Personen Gefolge zum Konzil von Konstanz, dem größten Kongress des Mittelalters.
- 1433** Die venezianischen Gesandten reiten mit Kaiser Sigismund zum Konzil nach Basel. Der Kaiser ist flott zu Pferd, sodass ihm die Diplomaten nicht nachkommen. Am folgenden Tag zieht seine Majestät es jedoch vor, einen Wagen zu nehmen.
- 1493** Die Mailänder Herzogstochter Bianca Maria Sforza überquert im November mit ihrem Gefolge, 600 Pferden und 70 Maultieren, teils im Sattel, teils zu Fuß den Reschenpass. Sie will nach Innsbruck zu ihrem Bräutigam König Maximilian, den späteren Kaiser und „letzten Ritter“.
- 1496** Maximilian trifft sich in Mals und Glurns zu Verhandlungen mit der Heiligen Liga. Ziel ist ein gemeinsamer europäischer Vernichtungskrieg gegen Frankreich. Nach der Niederlage kehrt Maximilian über das tief verschneite Wormser Joch und den Reschen heim.
- 1499** Der Mailänder Herzog Ludovico il Moro flieht vor den Franzosen an den Königshof in Innsbruck.
- 1500** Im Jänner kehrt Ludovico il Moro mit einem frisch angeworbenen Söldner-Heer, wieder über den Reschen, in die Lombardei zurück.

# WAR DER WEG WIRKLICH SO BÖSE?

„Auf der haydn [Malser Haide] hab mir unns erkundt, wan sy die wegmacher von Naudersch haben gesehen ... Haben unnnns angezaigt, sy haben nie kain auf der haid gesehen ..., deshalb die strassen tuiff und pös sein ...“ berichtet Hofbaumeister Jörg Kölderer 1524.

Zu den Pflichten des Hofbaumeisters gehört die Inspektion der landesfürstlichen Durchzugsstraßen. 1524 ist der Straßenzustand wieder einmal „pös“ (böse, miserabel).

Geradezu zynisch mutet 1566 die Zuerkennung eines Weglohnes an die Bewohner von Burgeis an. Sollte das Geld nicht reichen, so Erzherzog Ferdinand II., wären die Instandhaltungsarbeiten trotzdem ausführen, weil die Burgeiser, ebenso wie andere Gemeinden, von alters her dazu verpflichtet seien. Vor allem Muren und Lawinen müssten unverzüglich entfernt werden!

Die vielen Schlaglöcher verursachen Pannen und Unfälle. Davon bleibt auch Papst Johannes XXIII. nicht verschont.

Privatunternehmer können mit Genehmigung des Landesfürsten Streckenabschnitte ausbauen, neu bauen und/oder betreuen. Dafür erhalten sie das Recht auf die Einnahmen

aus der Weg- oder Brückenmaut. Nikolaus von Nauders übernimmt dieses Recht an der Straße bei Finstermünz um 1300 von seinem Vater.

Seit 1982 kümmert sich die ASFINAG bzw. die ANAS um Schnellstraßen und Autobahnen.

Ulrich Richental, Chronik des Konzils zu Konstanz, um 1470, Badische Landesbibliothek, Codex St. Georgen 63, Handschrift K, folio 7. – Der Reisewagen von Papst Johannes XXIII. kippt am Arlberg um. Reisewägen sind kirchlichen Würdenträgern, Damen und Kranken vorbehalten. Alle anderen reiten oder gehen zu Fuß. Der Papst ist im Oktober 1414 unterwegs zum Konzil von Konstanz (1414–1418). Der Karrenweg über den Arlberg war für Fracht- und Reisewägen ungeeignet. Erst 1782 bis 1784 bauten Privatunternehmer, Bozner Handelsleute, eine Fahrstraße.



# DIE ROD – SO VERDIENEN MEHRERE



*„Bei der reihumgehenden Rod soll auch bei zu wenig Fuhren niemand übergegangen werden; die Rodführer haben Sommer und Winter bereit zu sein; Kaufmannsgüter, Ballen etc. von Venedig, Tervis [Treviso], Glurns oder Prutz...“* heißt es in einer Urkunde vom 1. Dezember 1534.

In Tirol und in der Schweiz war das Transportwesen straff geregelt. Ein Kreis berechtigter Fuhrwerksbesitzer übernahm in festgelegter Reihenfolge Frachten für kurze Strecken zu Fixpreisen.

An den Rodstätten – im Abstand von 3 bis 6 Stunden, maximal 30 km – werden alle Warenballen, Fässer, Kisten und Körbe abgeladen und verpflichtend über Nacht im Ball(en)haus eingelagert. Von diesem „Niederlagsrecht“ profitieren Wirte, Hufschmiede, Sattler, Wagner, Handlanger und die vielen ungenannten, werktätigen Frauen.

Umgekehrt können sich Handelsreisende auf eine geregelte Abwicklung verlassen. Die ältesten Rod-Ordnungen wurden 1474 für den Gerichtsbezirk Laudegg/Ried i. O. und 1485 für Imst erlassen, 1530 eine einheitliche für ganz Tirol.

Obwohl die Rod eine finanzielle Zubeiße ist, fällt sie den Bauern oft zur Last – vor allem im Frühjahr, wenn sie die Zugtiere für die Feldarbeit brauchen. Die Kaufleute favorisieren eigene Spediteure mit durchgehend auf Achse bleibenden Wägen. Als der Landesfürst auch noch die Zölle erhöht, sind die Rod-Frächter nicht mehr konkurrenzfähig.

#### RODSTATIONEN:

Landsberg, Schongau, Füssen, Heiterwang, Lermoos, Imst, Zams, Prutz, Nauders, Glurns, Latsch, Meran, Terlan, Bozen usw.

#### ZOLL- / MAUTSTATIONEN:

Vils, Ehrenberg bei Reutte, Fernstein, Pfunds, später: Finstermünz, Nauders, Laas, Töll bei Meran, Bozen, u.a. kleinere, wie z.B. Fließ

Binnenzoll-Station (Alt-)Finstermünz – Nicht an der Grenze, sondern an schwer passierbaren Stellen befanden sich Zollstationen. Die Tarife für Zoll bzw. Maut (einst oft gleichbedeutend) wurden nach Warenladung berechnet und variierten je nach Zollstation.



„Cum collo“ (auf dem Nacken) werden empfindliche Waren, wie Glas oder Kunstgegenstände, getragen. Der Mensch ist das billigste Lasttier. Ein Frachtwagen kann mit circa 800 kg beladen werden, ein Lasttier mit einem Saum (150 kg).

Den Reschen passieren Luxusgüter. Aber auch weißer Marmor aus Laas ist ein wichtiges Exportgut. Nach Norden transportiert man Gewürze, Glaswaren, Schmuck, Samt, Seidenstoffe und Wein. In den Süden gelangen Metallwaren, Farben, Leinwand, Wolle, Pelze, Felle und Salz.

Im internationalen Transit des Mittelalters war der Reschen dem Brenner überlegen. Die Transportmenge betrug hier zwar nur die Hälfte, aber der Anteil an überregionaler Fracht war höher.

Nach 1825 verkehrte zwei- bis dreimal wöchentlich eine Postkutsche von Innsbruck über den Reschen und das Stifser Joch nach Mailand. Sie hielt direkt vor dem Grandhotel Hochfinsternünz. Für die ab 1884 mit der Bahn anreisenden Sommerfrischler unterhielten die Nobelhotels einen Kutschen-Shuttledienst ab dem Bahnhof Landeck.

Foto: Die Frächterei Gottlieb Sailer in Ried im Oberinntal erwarb ihren ersten LKW 1911, das Foto wurde 1913 aufgenommen. Im Ersten Weltkrieg zog man den Wagen zum Kriegseinsatz ein.

Illustrationen (unten links:) Frachtwagen – Aus: Vergils Aeneis, Straßburg 1502. (Unten Mitte:) Lastenträger – Aus: Ulmer Äsop. Sammelband aller damals bekannten Fabeln Äsops, mit Holzschnitten. Ausgabe von Johannes Zainer, um 1476. (Unten rechts:) Karren mit Weinfass und Ballen – Aus: Fabeln des Äsop, gedruckt bei Johannes Koelhoff, Köln 1489.

## CUM COLLO – TRANSPORTARTEN

Die Transitstraße zeigt ein buntes Bild mit Fußgängern, Reiter\*innen, Fuhrwerken, Lasttieren – Maultier, Esel, Haflinger – und äußerst selten mit einem Reisewagen. Karren ziehende und schwer beladene Menschen tummeln sich auf der holprigen, teils schlammigen, teils staubigen Straße.



# VON STRASSEN- RÄUBERN UND SOLDATEN

*„Durch das ganze Gebiet Herzog Sigmunds von Tirol kann man in Sicherheit reisen, denn er selbst spürt auf das Eifrigste die Räuber, die in Deutschland zahlreich sind, auf und bestraft die Ergrieffenen mit der grausamen Marter der Räderung ...“, bezeugt 1471 Agostino Patrizi.*

Straßenraub gilt seit 1229 als Verbrechen und wird entsprechend geahndet. Aus Gründen der Sicherheit stellen die Speditoure der europäischen Handelshäuser für den Transit Wagenzüge von 25 bis 60 Frachtwagen zusammen – Conduitta genannt – und lassen sie von Söldnern begleiten. Auch Lasttiere gehen oft im Konvoi.

Um den Transit zu fördern, stellt der Landesfürst fremden Kaufleuten Geleit-Urkunden aus. Damit garantiert er ihnen, ihren Waren und ihrem Personal Rechtssicherheit durch die Tiroler Gerichte, solange sie sich auf Tirols Straßen aufhalten. Tirol reicht damals immerhin bis zum Gardasee.



Zu den gefürchteten Benutzern der Straße gehören Kriegersleute. Raub und Vergewaltigungen durch marodierende Soldaten sind an der Tagesordnung. Aber auch durchziehende Heere halten sich an der Bevölkerung schadlos.

Im Krieg werden Straßen und Brücken zu Angriffszielen. Groß ist ihre Bedeutung für Truppenbewegungen und Nachschub. Straßensperren sind daher strategisch wichtig. Nur schleppend ging der Bau der Niclas-Mauer voran (vor 1513 begonnen – 1523 noch unvollendet). Unweit davon baute die Kriegsmacht Österreich 1834–1840 die Festung Nauders.

Links: Ein Soldat überfällt einen Reisenden. – Aus: Sammelhandschrift Speculum humanae salvationis / Spiegel der Gesundheit, Bayerische Staatsbibliothek, Signatur: Cgm3974, folio 205, zwischen 1425 und 1450. – Ehemals: Regensburg, St. Emmeram, Benediktinerabtei.

Mitte: Die alte Eselin kommt im Wasser nicht mehr weiter. Ein Mann nähert sich. Der Krämer hält ihn für einen Mörder und zieht „sein spieß und stach den Mörder zetod“. – Aus: Buch der heiligen altvätter, gedruckt bei Anton Sorg, Augsburg 1482.

Rechts: Hunde zerfleischen einen Reisenden – Die in der zeitgenössischen Literatur und in Publikationen über das Mittelalter öfter abgebildete Szene dürfte nicht der Realität, sondern einer Fabel entnommen sein. – Aus: Reisebuch des Johannes de Montevilla, gedruckt bei Bernhard Richel, Basel, um 1481.



# IMPOSANTE STRASSE – ERSEHNT E BAHN?

Als 1898 das erste Automobil, ein Benz-Rennwagen mit 7 PS, über den Reschen fährt, ist die Straße bei Hochfinsternmünz 44 Jahre alt. Josef Duile und Karl von Ghega gelang hier ein technisches Meisterwerk. Anders das Bahnprojekt: „Zweimal begonnen und nie vollendet!“ (Georg Zobl, Stadtarchiv Landeck)

Mit der in den 1850er Jahren erbauten Straße von Pfunds über Hochfinsternmünz nach Nauders hat der mühselige, steile Aufstieg durch die Schlucht bei (Alt-)Finsternmünz ein Ende. Das Projekt von Josef Duile und Karl Ghega imponiert mit großartigen Kunstbauten und Tunneln. Schon die Straßenverlegung 1772–1776 von Fließ in die Talenge bei Landeck hat den Verkehr auf der Reschen-Route erleichtert. Zwischen 1815 und 1866 sind mit riesigem Kostenaufwand fast das ganze Reichsstraßennetz der Habsburger-Monarchie erneuert und die ersten Eisenbahnen gebaut worden.

Die Idee, Venedig und Bregenz (Anschluss zu den Nordsee-Häfen) mit einer Bahn über den Reschen zu verbinden, taucht 1836 auf; die Variante über Reschen- und Fernpass 1846. Mit der Arlbergbahn 1884 kommen neue Pläne. 1906 eröffnet man den Abschnitt Meran–Mals. In den beiden Weltkriegen bauen Soldaten und Kriegsgefangene die Strecke Landeck–Tösens. Sie wird wieder abgetragen. Die permanente Abgas- und Lärmbelastung durch den Straßenverkehr macht das Bahnprojekt heute wieder attraktiv.

Oben: Blick auf die beiden, laut Inschrift 1854 fertiggestellten Brücken der Reschenstraße (B 180).

Mitte: Tunnel und Tunnelneubau in Stahlbeton – Die alten Tunnel der Reschenstraße (B 180) wurden in den 1970er Jahren noch benutzt, konnten aber von LKWs wegen der Scheitelhöhe nur in der Straßenmitte und daher jeweils nur in einer Richtung befahren werden.

Unten: Um die Bahnlinie am Inn-Ufer realisieren zu können, mussten zahlreiche Tunnel durchgestochen, Unterführungen neu und Brücken umgebaut werden: die Postbrücke im Stadtzentrum von Landeck und die Gerberbrücke (im Hintergrund) – Postkarte „Landeck in Tirol“, 1920.



# ZU ZWEIT IM BETT SPART PLATZ

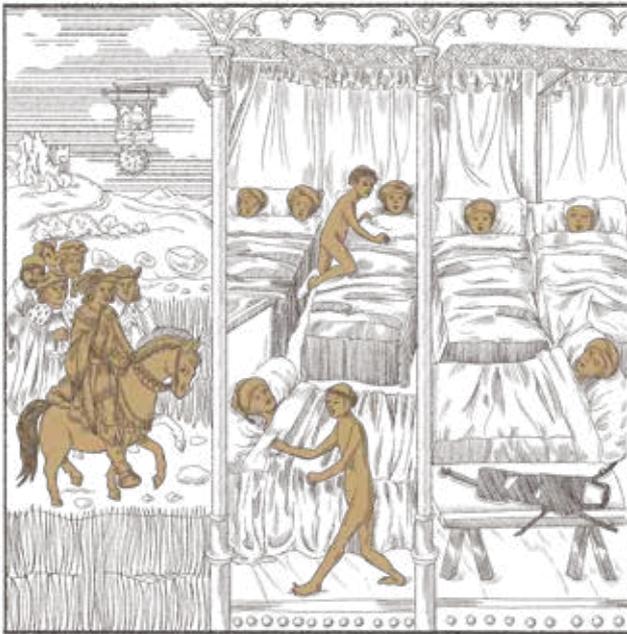
**Klerikern ist es verboten, in Gasthäusern zu übernachten. Dort unterhalten Spielleute und Gaukler die Reisenden. Die Kellnerinnen leiden oft unter der Sittenlosigkeit männlicher Gäste. Frische Leintücher sind keineswegs selbstverständlich. Oft müssen sich Wildfremde ein Bett teilen.**

Gemeinschaftsbetten sind im Gasthaus ebenso wie im Hospiz und auch im Siechenhaus (Krankenhaus) selbstverständlich. Um 1200 kommen in Europa die ersten Gasthäuser für Reisende auf. Sie bieten Speisen, Getränke und ein Bett, zudem einen Stall nebst Futter für Reit-, Zug- und Lasttiere. Schon damals gibt es verschiedene Kategorien. Wer kein Geld hat, übernachtet im Hospiz.

Pilger aller Schichten nehmen die Gastfreundschaft der Hospize in Anspruch.

Unverzichtbar für den Fernreiseverkehr waren die Alpenhospize in Pfunds, Nauders, St. Valentin auf der Haide (um 1200), St. Johann in Taufers (ab 1300), St. Medardus beim Gampenspass oder das bekannte St.-Christoph-Hospiz am Arlberg (1386). Zu einem Hospiz gehörten Speise- und Wärmeraum, Schlafsäle, eine Krankenstation – möglichst mit Blick auf den Altar, eine Kapelle, Wirtschaftsgebäude und oft auch ein Friedhof. Die Betreiber waren verpflichtet, bei Unwetter die Strecke über den Pass nach erschöpften Reisenden abzusuchen, sie zu bergen und zu beherbergen.

Unten: Krankensaal mit Kapelle. Im Vordergrund nähren zwei Klosterschwester die Verstorbenen in Leintücher ein, wie es dem damaligen Bestattungsbrauch entsprach. – Hôtel-Dieu (Krankenhaus), Paris, Holzstich, 16. Jh., Frontispiz eines Register-Manuskriptes mit dem Titel „Le Pardon, grâces et facultés octroyés par Monseigneur l'archevêque patriarche de Bourges et primat d'Aquitaine, aux bienfaiteurs de l'hostel-Dieu de Paris“ (Es handelt sich um ein Register von Privilegien, wie Befreiungen, Gnadenerweise und Rechte für die Wohltäter des Spitals), Königliche Bibliothek Belgiens (KBR), Bibliothek der Herzöge von Burgund, Brüssel.



Oben: Die Gäste erreichen zu Pferd das Gasthaus, das sie an dem Wirtshausschild von Weitem erkennen bzw. das sich dadurch von Privathäusern unterscheidet. Auch Wohlhabende müssen unterwegs meist im Schlafsaal übernachten. Man schläft nackt. Kleider und persönliche Utensilien legt man auf einer Bank ab – wo sie nicht selten gestohlen werden. – Glasgow University Library. Aus: Norbert Ohler: Reisen im Mittelalter, München 1995 (4. Auflage).

# KEINE BARRIERE FÜR DIE KUNST

*„Exegit quinque mestri / spatio Albertus / Durer Germanus MDVI / AD“ – „Im Zeitraum von fünf Monaten hat es der Deutsche Albrecht Dürer im Jahre 1506 fertiggestellt“, lautet die Inschrift vor dem AD-Monogramm auf dem Altarbild. Dürer sprach Latein, wie alle gebildeten Leute.*

Auch im Fernhandel spricht man Latein. Der Nürnberger Albrecht Dürer erhält von der deutschen Kaufmannschaft in Venedig – darunter Familie Fugger – den Auftrag, für San Bartolomeo ein Altarbild zu malen. Die Kirche der vorwiegend protestantischen Händler im Fondaco dei Tedeschi würde man heute als ökumenisch bezeichnen.

Als später Kaiser Rudolph II. das Bild kauft, trägt man es nach Prag: „mit Teppichen und vielfältiger Baumwolle eingewickelt, in gewir[k]tes Tuch eingeballt, und damit es auf dem Wagen nicht hart gestoßen, gerüttelt oder verletzt würde, auf ergangnen Käyserlichen Befehl von starken Männern an Stangen den ganzen Weg biß in die Käyserliche Residenz zu Prag getragen worden ...“, schreibt der Kunsthistoriker Joachim von Sandrart 1675. Mühen des Transportes zählen nicht, auch nicht bei der Überstellung der Heidelberger Bibliothek nach Rom (1623).

In Kaufbeuren betreibt Jörg Lederer eine florierende Bildhauerwerkstatt, die zahlreiche Aufträge im

obersten Inntal, im Vinschgau und in Meran wahrnimmt. Auch Hans Schnatterpeck hat schwäbische Wurzeln. Sein großer Flügelaltar in Niederlana (1503–1511) ist der teuerste im damaligen Tirol.

Albrecht Dürer, „Das Rosenkranzfest“, 1506, Öl auf Pappelholz, 162 × 194,5 cm, Nationalgalerie Prag – (rechts vorne:) kniend Maximilian I., erstes Mitglied der 1475 in Köln gegründeten Rosenkranz-Bruderschaft; (rechts hinten unter dem Baum:) Albrecht Dürer mit langen, rotblonden Haaren neben seinem Freund, dem Künstler-Kollegen und Altersgenossen Willibald Pirckheimer.



# DIE PEST KOMMT MIT DEN REISENDEN

„Ich, Johannes von Parma, Kanoniker in Trient, habe das, was hier zusammengefasst ist, erlebt und gehört und die Seuche [selbst] wahrgenommen ... und ich sah, wie sie beim Beten am Grab ihres Mannes, der tags zuvor gestorben war, tot zusammenbrach. Wie ein Schaf wurde sie ohne Bahre beerdigt.“

Die Chronik des Trienter Domherrn Giovanni da Parma enthält die ausführlichste Schilderung der Pest von 1348. Es ist ein schlimmes Jahr: Am 25. Januar richtet das große Erbeben von Villach auch in Trient, im Kloster Marienberg und wohl auch nördlich des Reschen Schäden an. Obdachlosigkeit und Hunger sind die Folge. Da bricht am 2. Juni die Pest in Trient aus. Der „Schwarze Tod“ verbreitet sich rasch über den Vinschgau, ist im September im Kloster Marienberg. Nur vier Personen überleben: Abt Wyso, ein Mönch Rudolf, ein Laienbruder und der Chronist Goswin. Noch vor Jahresende erreicht die Pandemie Fließ. 1349 ist sie bereits in Schwaben (Baden-Württemberg) nachweisbar.

1636 kam es zu einem Gerichtsverfahren. Ein Ehepaar aus Kirchheim in Schwaben klagte den Lohn für Totengräber-Dienste und Ausräumung der Häuser von 111 Serfauser Pesttoden ein.

Über Jahrhunderte, bis 1720, kam es in Europa immer wieder zu Pest-Epidemien oder pestartigen Seuchen, z. B. 1611, 1635. Schon damals reagierten die Behörden mit Quarantänevorschriften und Reisebeschränkungen und forderten Gesundheitspässe. Die Pest (Bakterium: *Yersinia pestis*) breitete sich entlang der Hauptverkehrswege aus. Auch die aktuelle Covid-Pandemie (Virus: Sars-CoV-2) hängt mit der Mobilität der Menschen zusammen.



tete sich entlang der Hauptverkehrswege aus. Auch die aktuelle Covid-Pandemie (Virus: Sars-CoV-2) hängt mit der Mobilität der Menschen zusammen.



Oben: „Doctor Schnabel von Rom. Kleidung wider den Tod zu Rom“, Kupferstich, um 1656, Zeichnung: Colombina (Der Künstlernamen bezeichnet eine Figur aus der Commedia dell'arte), Druck und Verlag: Paul Fürst, Nürnberg. The British Museum, London, Reg.-Nr. 1876,0510,512 – Solche Flugblätter dienten der Propaganda. In Abgrenzung zur eigenen dramatisierten sie die südeuropäische Gesundheitspolitik. Die Schutzkleidung des römischen Pestarztes enthält im Schnabel duftende Kräuter, die den Arzt vor dem gefürchteten Pesthauch schützen. Wie die Pestärzte bei uns aussahen, ist nicht bekannt. Der Gesichtsschutz hat als Maske im Karneval von Venedig überlebt.

Rechts: Zusammenarbeit von Ärzten und Pflegepersonal während des Pest-Ausbruchs (*Yersinia pestis*) in Madagaskar Ende Oktober 2017. Im Krankenzimmer trug das Team gewiss Schutzkleidung. Aus: „African people at work“.

## DANK

Zum Gelingen eines Projektes tragen wissenschaftliche Hinweise, Tipps und regionale Informationen bei.

Ein herzliches Danke geht an: Dekan Cons. Mag. Franz Hinterholzer; Landesrat Toni Mattle; Bürgermeister Elmar Handle, Ried i. O.; PD Dr. Erika Kustatscher, Diözesanarchiv Brixen; Dr. Christoph Haidacher, Dr. Gertraud Zeindl und Dr. Ronald Bacher, Tiroler Landesarchiv; Oberstleutnant Hubert Juen, Bezirkspolizeikommandant Imst; Mag. Anni Awad-Konrad, Stadtarchäologie Hall i. T.; Maria Jaud, Museum Sixenhof; Günter Patscheider, Kulturverein Sigmundsried; Thomas Petrasch, Heimatmuseum Pfunds; Dr. med. Robert Stefan, Ried und Fiss; Dipl.-Ing. Georg Pfenninger, Zivilingenieur für Bauwesen und Statik; Mag. Roland Sila und Mag. Christina Zenz, Tiroler Landesmuseen. Diese Wanderausstellung erfordert aber auch Handarbeit, Muskelkraft und Ausdauer. Ohne den tatkräftigen Einsatz der freiwilligen Helfer vor Ort ließe sich in einem Regionalmuseum keine Ausstellung realisieren. Wenn auch ohne Namensnennung, so möchte ich doch jeder einzelnen Person meine Wertschätzung ausdrücken. Für die gute Zusammenarbeit und die ansprechende Gestaltung der Druckwerke danke ich Peter Perktold, WEST Werbeagentur, und seinen Mitarbeiterinnen Gabi Prantauer und Claudia Dekassian sowie Mag. Olaf Sailer für das gewissenhafte Lektorat. Der Projektpartner, Museum Schloss Landeck, insbesondere Franz Geiger, stand meinen Wünschen immer offen gegenüber. Für seinen engagierten Einsatz und seine Hilfsbereitschaft gilt ihm besonderer Dank. Meinem Mann Wolfgang bin ich für zahlreiche Tätigkeiten, vom Korrigieren der Manuskriptseiten bis zur Ausstellungsgestaltung dankbar. Last but not least schulde ich meinem Auftraggeber Mag. Gerald Jochum und der Projektbetreuerin Dipl.-Ing. Gabriele Juen, RegioL, großen Dank für die offene und entschleunigte Arbeitsatmosphäre sowie für ihre Gelassenheit und Flexibilität unter pandemiebedingt häufig wechselnden Bedingungen.

## LEIHGEBER

Allen Leihgebern sei ganz herzlich für ihr Vertrauen gedankt. Würdigen möchte ich auch die Arbeit jener Personen, die sich um die verlässliche Abwicklung der Leihmodalitäten gekümmert haben.

**Institutionen, Museen und Kultureinrichtungen:** Tiroler Landesarchiv, Gemeinde Ried i. O., Bezirksmuseumsverein Schloss Landeck, Drei Mohren Museum Lermoos, Filmarchiv Austria, Heimatmuseum Pfunds, Kulturverein Sigmundsried, Eisenbahnwelt Rabland, Museum Schafwollfabrik Ried-Frauns, Museum Stadtarchäologie Hall i. T.

**Künstler:** Dr. Peter Assmann, Mag. art. Erich Horvath, Mag. art. Christoph Mathoy.

**Filmemacher:** Franz Geiger, Christoph Wachter.

**Privatpersonen:** Maria Jaud, Achenkirch; Dr. med. Robert Stefan, Ried und Fiss.

## ABBILDUNGEN (Seitenzahlen)

Dass Fotografien unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden, ist keineswegs selbstverständlich; dafür schulde ich den Besitzern der Fotorechte und den Fotografen großen Dank: Domdekan Prof. Dr. Ulrich Fistill, Brixen (12); assoz.-Prof. Mag. Dr. Florian M. Müller, Universität Innsbruck (8 o.); Peter Böttcher, Universität Salzburg/IMAREAL-Institut für Realienkunde des Mittelalters und der frühen Neuzeit (12); MMag.DDr. Lukas Morscher, Stadtarchiv/Stadtmuseum Innsbruck, Nationalgalerie Prag (26/27); Kalle Eberle, verren.at (8 u.); Hermann Klapeer, Verein Altfinsternmünz (16); Kulturverein