

## DER SAUMVERKEHR ÜBER DEN MALLNITZER TAUERN<sup>1</sup>

Wenn man von Sportgastein-Nassfeld in Richtung „Hagener Hütte“ geht, so fällt einem die eigenartige Gestaltung des Weges auf, und zwar besonders deutlich am ersten Hang, also noch unter dem Eselkar. Dort gibt es nicht einen einzelnen, klar ins Gelände gezogenen Steig, wie das bei den Alpenvereinswegen üblich ist, sondern ein ganzes Geflecht von sich zum Teil überschneidenden Steig- und Wegspuren. Dieses ganze „System“ lässt sich, extrem schematisiert, folgend darstellen:

Die nach beiden Seiten weit auspendelnden Wegvarianten sind naturgemäß am flachsten und wurden durch Jahrhunderte hindurch von Saum-Pferden benützt, welche jeweils eine „Saum“, das sind rund 130 (bis 150) Kilogramm, über den Nassfelder Tauern trugen. Jene Wegvarianten, die sozusagen die äußersten Kehrenspitzen abkappen, fungierten häufig als Ausweichstellen, wenn sich aus entgegengesetzten Richtungen kommende Saumtier-Züge begegneten. Die mittlere und steilste Spur war als „Diretissima“ wohl immer den Fußgehern vorbehalten.

Der Saumverkehr diente dem alpenquerenden Warentransport und lässt sich seit etwa der Mitte des 15. Jahrhunderts konkret nachweisen. Von Nord nach Süd wurde gewöhnlich Salz getragen, das vom Dürrnberg bei Hallein kam. Die Fracht in der Gegenrichtung bestand regelmäßig aus Wein, zu denen gelegentlich noch Südfrüchte und diverse Kleinwaren hinzu kamen. Südliches Ursprungsland dieser die Tauern überquerenden Güter war das Gebiet von Friaul.

Den „Fernverkehr“ hatten die in Südkärnten beheimateten „*windischen Säumer*“ fest in Händen. Daneben florierte auch der „Nahverkehr“ von Bockstein nach Mallnitz, den Bauern und Bürger als Nebengewerbe betrieben. Ein prominenter „Saumfuhr-Unternehmer“ war Hans Straubinger, im 18. Jahrhundert Besitzer der damaligen Taverne am Wasserfall, heute „Hotel Straubinger“.

Auf der Gasteiner Seite war der Ausgangs- und Sammelpunkt für die Säumer traditioneller Weise das Patschgen-Wirtshaus, heute Hotel Nussdorferhof. Ein Saumzug bestand im Durchschnitt aus drei bis vier Pferden, die von einem einzelnen Mann, meist mit einem Helfer, geführt wurden. Bei Schönwetter marschierte jeder, wann und wie schnell es ihm gerade beliebte. Bei Schlechtwetter jedoch taten sich die Saumtierführer zusammen und bildeten sogenannte „*Triebe*“, die bis zu 40 Pferde umfassen konnten. Sinn und Zweck dieser Formierung von „Trieben“ war es, sich in Notfällen Beistand leisten zu können. Es gab aber unausgesprochener und uneingestander Maßen noch einen Nebenzweck, nämlich die bewusste Herbeiführung eines Durcheinanders bei den Mautstellen auf beiden Seiten des Tauerns. Die Mautstellen waren nötig, da der Tauernkamm ja bekanntlich die Staatsgrenze zwischen dem als Land eigenständigen Erzstift Salzburg und dem im Süden anschließenden Habsburgerreich bildete. Je mehr Saumpferde, umso größer das Durcheinander. Je größer das

---

<sup>1</sup> Verfasser plant zu diesem Thema eine ausführliche Darstellung, sodass der folgende Text nur als Vorausblick gedacht ist. Das Standardwerk über den gesamten Saumverkehr von Salzburg nach Kärnten und ins Friaulische verfasste *Herbert Klein*, *Der Saumhandel über die Tauern*, in: MGS 90 (1950), S. 37-114.

Durcheinander, umso größer die Chance, dass der Aufmerksamkeit des Mauteinnehmers etwas entging und somit Mautgelder gespart wurden.

Im Übrigen bedienten sich besonders die windischen Säumer aller möglichen Tricks, um sich billig durchzuschwindeln – ihr Leumund war dementsprechend schlecht. Dass sie beispielsweise den Friauler Wein frech als billigen Essig deklarierten, war noch eine vergleichsweise harmlose Sache, ließ sich doch über die Qualität des Weines streiten, aber immerhin, der Mauteinnehmer musste jedes „Lagel“ (oval geformtes Fässchen) überprüfen, und das kostete Zeit, viel Zeit. Ein ähnlicher Trick dieser Art war leichter aufzudecken: Das Lagel blieb nur bis zu drei Viertel mit Wein gefüllt. Obenauf ließ man mautfreie Weintrauben eine schwimmende Abdeckschicht bilden. Wollte sich ein Mautner überzeugen, ob denn nicht doch Trauben den Inhalt des Lagels ausmachten, musste er dieses öffnen – was nicht einfach war. Die Spundöffnungen der Lagel waren mit Pech „*verpetschiert*“.

Dieselbe Absicht, nämlich Einsparung des Mautgeldes, bewog die sogenannten „Kraxenträger“ dazu, die Mautstellen ab und zu einmal zu umgehen, wobei auch gefährliche oder anstrengende Ruten in Kauf genommen wurden, beispielsweise jene über die benachbarte Woiskenscharte und den Kreuzkogel nach Böckstein. Im Normalfall hatten die Kraxenträger aber die erforderliche „Lizenz“ und benützten ganz normal den Saumweg über den Mallnitzer Tauern. Diese gehtüchtigen Burschen mit ihren aufgeschnallten Traggestellen („Kraxen“) versorgten die Gasteiner Wirte regelmäßig mit dem besonders beliebten Kärntner Bauernschnaps. Sie waren es übrigens auch, die immer die steilsten Wegvarianten wählten um möglichst schnell voranzukommen, war es doch üblich, dass sie nach Überquerung des Tauerns noch am gleichen Tag nach Mallnitz zurückkehrten. Eine andere Gruppe von Kraxenträgern beschäftigte sich mit dem Salzhandel. So zwanzig, dreißig Kilogramm Salz nach Mallnitz zu tragen und dort mit kleinem Gewinn zu verkaufen, war zeitweise ein beliebter Nebenerwerb. Ansonsten fanden für die Salztransporte „*kleine Pferde*“ Verwendung. Höchstwahrscheinlich waren diese „*kleinen Pferde*“ bereits die heute noch beliebten Haflinger, doch kam damals der Namen noch nicht vor.

Der Warentransport mittels Pferden kam zu Beginn des vorigen Jahrhunderts zum Erliegen, doch wurden die Wege weiterhin von sogenannten „*Reisenden*“ zu Fuß benützt, für die man im Jahre 1834 das alte Tauernhaus am Nassfelder Tauern als Schutzhaus errichtete. Der Kaiserstaat erließ damals genaue Richtlinien für den Betrieb dieses Hauses, die im Jahre 1836 in Form einer „*Currende*“ öffentlich publiziert wurden. Seit Bestehen der sogenannten „*Sterbematriken*“ im Gasteinertal, also ab ca. 1600, häufen sich die Hinweise auf tragische Unglücksfälle, besonders in den Wintermonaten. Lawinen, Kälte, Erschöpfung - das gehörte fast schon zum Alltag der „*Tauern-Reisenden*“. Der Saumverkehr mittels Tagpferden dauerte auch den Winter über an, sofern es die Schneelage zuließ. Oft gab es Probleme mit den Pferden, die sich beim Gehen im tiefen Schnee schwertaten. Wenn ein Pferd in einer Lawine oder auf andere Art zu Tode kam, bedeutete dies einen schweren Verlust für den Säumer. Meistens folgte in solchen Fällen ein Gesuch um Hilfe an den Landesherrn, mit guten Chancen auf positive Erledigung.

Arme Leute mussten wie eh und je zu Fuß gehen, und nur wenige konnten sich ein Reitpferd mit Führer leisten. Ein besonders Reicher, Berühmter, Hochangesehener war Ladislaus Pyrker, Patriarch von Venedig. Er absolvierte im Jahre 1820 in Badgastein die Kur und entschied sich, den Rückweg über den Mallnitzer Tauern zu nehmen, natürlich hoch zu Ross. Es ging zunächst alles gut, doch als das Eselkar erreicht war, setzte dichter Schneefall ein, und es bestand die Gefahr, dass das Pferd ausrutschen und stürzen könnte. Daher „befahlen“ (!) die den hohen Herren begleitenden Bauernburschen, dass er absteigen und zu Fuß weitermarschieren müsse. Den heiligmäßigen Patriarchen plagten Fettleibigkeit und Bewegungsarmut, gepaart mit chronischem Rheumatismus. So war für ihn das Bergsteigen zu einer äußerst anstrengenden Sache geworden und er erreichte nur mit größter Mühe den Pass und die jenseitige Almhütte. Seine Entrüstung über die Unbilden der von ihm ohnedies immer als äußerst düster empfundenen Gebirgsnatur war groß. Angeblich, nach unbestätigten Quellen, soll er sogar leise geflucht haben, ganz leise!

Nach Aufnahme des Zugverkehrs durch den Tauerntunnel im Jahre 1911 verlor der Übergang viel von seiner ehemaligen Bedeutung, da er ab dieser Zeit natürlich nicht mehr von „Reisenden“ begangen wurde. Gleichsam als Ausgleich dazu „entdeckten“ die naturbegeisterten Bergwanderer diese Gegend als lohnendes Wanderziel. Heute ist die direkt am Tauern-Pass vom Alpenverein errichtete „Hagener Hütte“ ein beliebtes Ausflugsziel und Ausgangspunkt für Hochgebirgstouren.

Eine nicht ganz alltägliche Entscheidung hielt sich noch bis in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts. Obwohl nach 1911 mindestens 99,8 % aller Personen- und Gütertransporte durch den Tauerntunnel gingen, bestand die Bundesstraßen-Verwaltung darauf, den Übergang über den Nassfelder Tauern in ihrem Straßennetz zu behalten. Sie kam ihrer gleichzeitig übernommenen Erhaltungspflicht auch pünktlich nach und führten jährlich entsprechende Arbeiten durch.

Mit Blick auf die Reste der ohne Übertreibung als „abenteuerlich“ zu charakterisierenden Römerstraße über den Mallnitzer Tauern lässt sich mit Fug und Recht feststellen: Dieser alpenquerende Übergang erfüllte durch mindestens zwei Jahrtausende die hochwichtige Funktion einer Verbindung des Salzburger Raumes mit dem Süden, besonders natürlich mit Friaul und Görz.

### Supplement

Verfasser vertritt hier die Ansicht, dass sich die Existenz einer Römerstraße aus der Zeit des zweiten oder dritten nachchristlichen Jahrhunderts noch lange in gut mit Saumtieren begehbaren Resten fortsetzte, und dies auf einige Jahrhunderte. Dies ist als Grund zur Erklärung der interessanten Tatsache heranzuziehen, dass - nach Ausweis der erhaltenen Ortsnamen - noch vor der Jahrtausendwende vom Süden her alpenlawisch sprechende Karantanen in das Gasteiner Tal vordrangen und sich hier niederließen, während ein solcher Vorgang weiter westlich nicht zu beobachten ist. Als Beispiel sei auf den Felber Tauern verwiesen, wo im Süden das Alpenlawische genauso häufig wie etwa in Mallnitz mittels der Ortsnamen nachweisbar ist, wo aber auf der Nordseite, z. B. um Mittersill, alpenlawische Namen fehlen, ausgenommen vielleicht ein einziger Name, „Manlitz“, dessen slawischer Ursprung in letzter Zeit aber sehr bezweifelt wird. Im Gasteiner Tal gab und gibt es mindestens fünfzig slawische Namen. Es ist schlechterdings unvorstellbar, dass die Reste der Römerstraße über den Korntauern und über den Mallnitzer/Nassfelder Tauern im 8. bis 10. Jahrhundert nicht wesentlich stärker ausgeprägt waren als heute, wo ein Jahrtausend lang Hangrutschungen, Muren und Steinschläge Jahr für Jahr zu

einem weiteren Verfall beitragen. Tausend zusätzliche Jahre für die Humusbildung, so vor allem im Waldbereich, können mit ihrer überdeckenden und oft genug nivellierenden Arbeit den Boden nicht ohne Veränderungen hinterlassen haben. Aber selbst wenn diese Straßenreste von den Karantanen im Zuge ihrer Einwanderungen nicht benutzt worden wären, so waren sie ihnen natürlich bekannt. Allein diese Tatsache könnte auf psychologischer Ebene den Ausschlag gegeben haben. Man sah, dass hier in früheren Zeiten ein Wagenverkehr stattgefunden haben musste, und das konnte Anreiz genug gewesen sein, einmal nachzuschauen, ob hinter dem Tauernkamm eine Gegend läge, die für eine Landnahme in Frage käme. Man musste zwangsweise auf die warmen Quellen im Tal und auf die Goldvorkommen in den höheren Regionen gestoßen sein. Natürlich bot sich auch der Talboden trotz seiner Sümpfe zur Urbanisierung an.