

## Die Handelsstraßen des Balkans während der Türkenzeit.

Von Arno Mehlan (Sofia).

**Inhalt:** I. Die Umgrenzung des Themas. 1. Die Sachgrenze: Handelsstraßen; 2. Die Zeitgrenze: Türkenzeit; 3. Die Raumgrenze: Balkan. — II. Die Grundlagen der Bearbeitung. 1. Geomorphologie: potentielle Erschließbarkeit; 2. Handelstopographie: faktische Erschlossenheit; 3. Quellen: Beweismittel. — III. Das Netz der Handelsstraßen. 1. Die trockenen; 2. Die eisernen; 3. Die nassen. — IV. Die Bedingungen des Verkehrs. 1. Sicherheit im Lande; 2. Geeignete Beschaffenheit der Straßen. — V. Die Transportmittel. 1. Tiere; 2. Landfahrzeuge; 3. Wasserfahrzeuge. — VI. Die Hauptformen der Straßenbenutzung. 1. Die Form des Reisens; 2. Die Formen der Warenbeförderung; 3. Die Unterwegskraft. — VII. Die Träger der Verkehrsfürsorge. 1. Inländische Kreise; 2. Ausländische Kreise. — VIII. Der Wandel der Verkehrserscheinungen. 1. Die Bedingtheit der Erscheinungen; 2. Die Handelsrolle der Straßen in der Geschichte.

### I. Die Umgrenzung des Themas.

Das Thema gibt drei Anweisungen: es fordert die Untersuchung der „Handelsstraßen“, aber unter Beschränkung auf den Raum des „Balkans“ und unter der weiteren Einengung auf die „Türkenzeit“. Diese drei Begriffe, durch welche die Aufgabe in knapper Form umrissen ist, sind teils, wie der zweite, hinsichtlich ihrer Berechtigung umstritten, teils ist ihre Auslegung, vor allem des letzten, in der Literatur noch nicht ausreichend klargestellt. Es liegt deshalb in der Formulierung des Arbeitszieles die Verpflichtung zur Erhebung der Vorfrage nach der genauen Bestimmung dieser drei der Studie gezogenen Grenzen.

1. Die Sachgrenze: Handelsstraßen. — Zur „Handelsstraße“ wird eine Straße dadurch, daß sich vorzugsweise der Handel ihrer zur Ueberwindung von Entfernungen bedient; und das andere Erfordernis ist, daß der Handelsverkehr auf ihr lebhaft und vom Standpunkt der Gesamtinteressen wichtig ist. Der „Handel“ ist demnach als Fernhandel aufzufassen, als Ausgleich von Fülle und Knappheit zwischen den einzelnen Teilen eines Raumes sowie dessen Austausch mit anderen Räumen, also die raumweite Verbringung. Hauptsächlich handelt es sich daher um die Beförderung von Gütern, außerdem aber um die Züge der Kaufleute, weil diese nämlich in früheren Jahrhunderten, sowohl als Begleiter ihrer Waren wie auch als gewöhnliche Reisende, einen erheblichen Teil des Verkehrs ausgemacht haben.

Unter „Straßen“ pflegt man planmäßig angelegte, dauerhaft befestigte und regelmäßig benutzbare Wege im Gegensatz zu den durch Beseitigung der Hindernisse gebahnten, auf kürzere Strecken beschränkten zu

verstehen.<sup>1)</sup> Diese technisch motivierte Begriffsbestimmung ist zu eng. Erstens schließt sie nämlich alle diejenigen Wege aus, welche durch Menschenhand keinerlei oder nur geringfügige Umformungen erfahren haben, deren sich der Handel aber zu Zeiten und in Räumen, in denen die Straßenbaukunst garnicht, resp. nur zeit- oder gegendweise gepflegt worden ist, ebenfalls bedienen haben muß. Und zweitens wird von ihr nur ein einziges Wegsubstrat erfaßt.

„Handelsstraßen“ sind im Sinne unseres Themas unterschiedslos alle Linien der Erdoberfläche — anders ausgedrückt: Verkehrsadern, Verkehrs-bänder, Verkehrsflächen<sup>2)</sup> —, deren Verkehr überwiegend im Transport von Waren und Kaufleuten bestand, welche raumweite Strecken zu durchmessen hatten.

Das Netz dieser Linien in die Landkarte einzuzeichnen, bildet aber nur den Ausgangspunkt, die materielle Grundlage, um im Sinne der Wirtschaftsgeographie als eines Zweiges von Ratzels Anthropogeographie<sup>3)</sup> den Wechselbeziehungen von Erdraum und wirtschaftendem Menschen nachzugehen, konkreter ausgedrückt, die Art und Weise der Verbringung in diesem Raume festzulegen, d. h. die gegebenen Bedingungen des Verkehrs, die vorhandenen Transportmittel, die üblichsten Formen der Straßenbenutzung und die verschiedenen Träger der Verkehrsfürsorge. Und das alles „während“ eines begrenzten Zeitabschnittes. Diese Konjunktion verweist uns bei der Lösung der an sich in den Forschungsbereich der speziellen Verkehrsgeographie gehörenden Frage auf die Mittel der Wirtschaftsgeschichte. Jedoch nicht ihr allein sind die Gründe für den Wandel der Erscheinungen zu entnehmen, sondern es waren bei ihm auch leitende Ideen sowie hochpolitische Tatsachen und Bestrebungen wirksam, welche teils von der Zentralgewalt, teils anderswoher auf den Raum, auf die Verhältnisse in ihm und auf die jeweilige Handelsrolle der verschiedenen Straßen eingewirkt haben.

2. Die Zeitgrenze: Türkenzeit. — Als die „Türkenzeit“ eines bestimmten Raumes gilt der Zeitabschnitt zwischen Beginn und Aufhören der türkischen Herrschaft über ihn. Obwohl wir ihn noch nicht kennen, sei hier, damit die Festlegung der Zeitgrenze ermöglicht werde, bereits der Ausschluß des asiatischen Gebietes aus ihm ausgesprochen. Die Dauer der politischen Unselbständigkeit läßt sich aber auch für den seiner-

<sup>1)</sup> Bzgl. Straße (Wörterbuch der Volkswirtschaft, Jena ab 1931, III. S. 550); bzgl. Wege (Der Große Brockhaus, Leipzig ab 1928, XX. S. 98 und Meyers Lexikon, Leipzig ab 1924, XI. S. 1006).

<sup>2)</sup> Lexikon der gesamten Technik, Stuttgart o. J., 2. Aufl., VIII. S. 342; Wasmuths Lexikon der Baukunst, Berlin 1923, IV. S. 633.

<sup>3)</sup> F. Ratzel, Anthropogeographie, Stuttgart 1882.

zeitigen europäischen Besitzbereich der Türken nicht im Ganzen einheitlich bestimmen, sondern muß für jeden von dessen Teilbezirken, wegen ihres immerhin recht verschiedenen Geschickes, je besonders aus der politischen Historie<sup>4)</sup> abgeleitet werden.

Thrakien und Bulgarien waren, weil sie dem Ausgangspunkte des Vorstoßes gen Westen zu am nächsten lagen, die ersten Angriffsziele. Des oströmischen Kaisers Johannes VI. Ruf um Hilfe wider einheimische Feinde bildete für Suleiman Pascha den willkommenen Vorwand, 1353 die Dardanellen zu überschreiten und sich 1357 mit 10 000 Reitern in Gallipoli einzunisten. Von dort aus setzten die Osmanen den Vormarsch fort: 1361 fiel Adrianopel in ihre Hände, 1382 rückte Murad I. (1359—89) in Sofia ein, und bereits wenige Jahre nach der Gefangennahme Johann Šišmans III. (1392) von Tirnowo fiel auch Widin (1398), als letztes der drei bulgarischen Teilreiche, an Bajazet I. (1398—1402). Erst der Berliner Vertrag vom 13. Juli 1878 errichtete wieder ein, allerdings bis 1908 im Vasallenverhältnis zur Hohen Pforte verbliebenes Fürstentum, jedoch nicht für das ganze volkliche Siedlungsgebiet; denn Ostrumelien bildete weiter eine autonome Provinz innerhalb der Türkei, bis es sich 1885 von dieser los sagte. Die Asien unmittelbar gegenüberliegenden Teile Thrakiens gehören sogar gegenwärtig noch zum Bestandteil der türkischen Republik.

Für die dem osmanischen Kraftzentrum ferner gelegenen Gebiete brach die Fremdherrschaft später an. Serbien, das sich nach dem Tode Stephan Dušans (1355) in voller Auflösung befand, war zwar schon vor Bulgarien erlegen, indem sich die über Makedonien gebietenden Teilfürsten 1371 der türkischen Oberhoheit unterstellt hatten und der im Morawagebiet herrschende Lazar 1389 auf dem Amselfelde gefallen war; jedoch der Kreuzzug des ungarisch-polnischen Königs Wladislaw I., der in der Schlacht bei Barna (1444) ein unglückliches Ende fand, hatte ein erneutes Aufblühen des Staates unter Georg Branković zur Folge, dem dann Mohammed II. (1451—81) ein endgültiges Ende setzte. Er war es auch, der 1463 den letzten bosnischen König enthaupten ließ und dessen Land unterwarf. Bajazet II. (1481—1512) fügte seinem Machtbereiche 1482 weiterhin die Herzegowina ein, und Soliman II. (1511—66) machte sich die Dalmatiner, Kroaten und Slawonen (1524) sowie Montenegriner (1528) untertan und besetzte nach der Schlacht bei Mohács (1526)

<sup>4)</sup> J. de Hammer, Histoire de l'empire Ottoman depuis son origin jousqu'à nos jours, Paris ab 1835; J. W. Zinkeisen, Geschichte des osmanischen Reiches in Europa, Stuttgart ab 1840; N. Jorga, Geschichte des osmanischen Reiches, Stuttgart ab 1908; G. Rosen, Geschichte der Türken von dem Siege der Reform im Jahre 1826 bis zum Pariser Tractat vom Jahre 1856, Leipzig 1866 ff.

Ofen (1541) und dazu den ganzen mittleren Teil des ungarischen Landes. Aber nur für etwa 150 Jahre; denn daß *Mustapha II.* (1694—1702) sich in den durch den Kuruzenaufstand gegen Kaiser *Leopold* entbrannten Kampf auf seiten *Thököly's* einmischte, hatte den großen Türkenkrieg von 1683 zur Folge, den erst der Friede von *Karlowitz* (1699) beendigte, mit den für die Türkei beträchtlichen Verlusten von Ungarn, Kroatien, Slawonien und Dalmatien. Die Montenegriner, die unter den *Ernojevićs*, allerdings mit venezianischer Unterstützung, lange einen erbitterten Widerstand geleistet hatten, erwiesen sich jederzeit als ein unruhiges Element; sie paktierten und fochten, geführt von den *Petrović-Njegoš*, mit den Venezianern (1683/99, 1715/18) und Russen (1788/91) gegen ihre Herren sowie auf seiten der Engländer wider die napoleonische Herrschaft in Dalmatien (1806/14); sie haben eigentlich zu keiner Zeit die Oberherrschaft der Sultane voll anerkannt, und doch erlangten sie die Anerkennung ihrer Unabhängigkeit erst durch den Berliner Kongreß. Gleichzeitig erhielt Oesterreich das Recht zur Besetzung und Verwaltung Bosniens und der Herzegowina und wurde Serbien die Selbständigkeit zugestanden, nachdem es sich im Aufstande *Karadjordjes* (1804/6) bereits seine Freiheit wiederer kämpft hatte und seit dem *Bukarester Frieden* von 1812 ein autonomes Fürstentum unter türkischer Oberhoheit bildete.

Unter den südlich gelegenen Gebieten war Makedonien seit 1365, Epirus seit 1393 und Thessalien seit 1430 in türkischer Hand. Nach der Schlacht bei *Barna* und der Einnahme *Konstantinopels* (1453) eignete sich *Mohammed II.* 1458 den *Peloponnes* an, dessen Herren *Demetrios* und *Thomas* ihm den versprochenen Tribut vorenthalten wollten. Auf die Niederwerfung Serbiens und Bosniens folgte diejenige Albaniens, das jetzt, nach dem Tode *Skanderbegs*, nicht mehr standzuhalten die Kraft hatte. Erst im 18. Jh. war die Verdrängung der Venezianer von der Küste vollendet. Lange vermochten die Türken diesen viel umstrittenen griechischen Besitz nicht zu halten. 1821 verkündete *Alexander Ipsilanti* die Volkserhebung, und nach den beiden *Londoner Protokollen* von 1829/30 wurde Griechenland zum souveränen Königreich erklärt. Makedonien schied erst beim Friedensschluß von *Konstantinopel* (1913) aus dem türkischen Staatsverbände aus und wurde zu einem Teile griechisch, zum anderen serbisch. Und Albanien verkündete seine Unabhängigkeit im November 1912 durch den Mund *Ismail Kemal Beis*, als letztes der unterworfenen gewesenener Völker, und erhielt im August 1913 seinen internationalen Status.

Siebenbürgen, die Moldau wie auch die Walachei standen in loserer Verbindung mit der türkischen Zentralgewalt als die anderen Gebiete. Wohl war der Druck der Sultane auf die siebenbürgischen Fürsten, beson-

ders auf Johann Zápolya (1526—40) und Michael I. Apafi (1666—90), recht erheblich, er löste aber deren Bestreben aus, sich ihre Ellenbogenfreiheit zu bewahren; und gerade ein solcher Versuch führte den Sturz Georgs II. Rakoczy (1648—60) herbei und damit auch die völlige Abhängigkeit seines Landes, welche allerdings nur bis 1691 angedauert hat, also bis zur Angliederung an die habsburgische Monarchie. Nicht weniger eigenwillig zeigten sich die beiden anderen Fürstentümer. Mircea hat mit seinen Walachen 1389 auf dem Amselfelde und 1396 bei Nikopoli gegen die Türken gekämpft; selbst die 1460 anerkannte Oberhoheit Mohammeds II. hinderte Michael d. Tapferen (1593—1601) nicht, dessen Truppen aus seinem Lande zu verjagen. Und der moldauische Fürst Stephan d. Gr. (1357—1504) blieb im Kampf gegen die Eindringlinge siegreich; lediglich der Küstenstreifen (1484 Akerman und Kilia, 1538 Bender) ging nach und nach verloren. Im wesentlichen durch Kapitulationen<sup>5)</sup> waren beide dem Protektorat der Pforte unterstellt und zur Entrichtung eines jährlichen Tributes verpflichtet; sonst hatten sie ihre Selbstständigkeit bewahrt. Die Sultane haben aber im Laufe der Zeit ihr Herrschaftsverhältnis zur Suzeränität ausgebaut und von 1711 an griechische Janarioten als Fürsten eingesetzt. Erst vor der russischen Expansion wichen sie Schritt um Schritt an die Donau zurück, bis dann durch den Pariser Frieden von 1856 das Volk in beiden Ländern das Recht der Selbstbestimmung zugebilligt erhielt, in dessen Ausübung es 1859 Alexander Johann Cuza zum gemeinsamen Fürsten wählte und 1861 der Personalunion folgen ließ.

Wollte man die „Türkenzeit“ so lange reichen lassen, wie überhaupt ein Türkenfuß auf europäischem Boden gestanden hat, so wäre sie — das ist die Schlußfolgerung aus diesen Daten — heute noch nicht zu Ende, obwohl doch alle untertan gewesenen Völker ihre Freiheit inzwischen wiedererlangt haben. Nicht weniger unzweckmäßig wäre es, den Augenblick des Selbständigwerdens der ersten Nation zum Endtermin zu bestimmen, weil ja recht umfangreiche Gebiete noch um Jahrhunderte länger dem beherrschenden Fremdeinfluß unterstanden haben. Die Geschichte verzeichnet aber das Ereignis, daß an einem Tage die Vertreter aller Großmächte in Berlin zusammentraten (1878), um durch einen Machtspruch den Schlußstrich unter die glanzvolle Vergangenheit dieses asiatischen Volkes zu setzen, das von 1365, dem Zeitpunkt der Eroberung der ersten großen Landstriche, an einen beträchtlichen Teil des Kontinentes beherrscht hatte, also mehr als fünf Jahrhunderte lang, vom Mittelalter über die Neue bis knapp in die ersten Jahre der sog. Neuesten Zeit hinein.

<sup>5)</sup> C. J. Baicovianu, Geschichte der rumänischen Zollpolitik seit dem 14. Jh. bis 1874, Stuttgart 1896, S. 2/8; W. Kellner, Das türkische Reich, Leipzig 1876, S. 1/2.

3. Die Raumbgrenze: Balkan. — Die Beibehaltung des „Balkan“-Begriffes darf nicht als Kampfansage gegen die heute herrschende Richtung ausgelegt werden; wir entschlossen uns zu ihr vielmehr mangels einer für die Bestimmung der Raumbgrenze geeigneteren Bezeichnung.

Die geographische Begründung, welche der Uebernahme<sup>6)</sup> von *Sahns* „Südosteuropa“ als neuem Namen für jene Halbinsel, welche sich im Südosten an den Rumpf des europäischen Festlandes in breiter Ausdehnung anlegt, gegeben wird, ist über jede Kritik erhaben. Wer vermöchte wohl heute noch an der alten Benennung „Balkanhalbinsel“ festzuhalten, falls ihn dabei nicht andere Motive leiten als lediglich die Vorstellung, die Balkankette<sup>7)</sup> sei das höchste und die Halbinsel beherrschende Gebirgssystem? Was seinerzeit (1808) unter dem Ideeneinfluß eines *Humboldt* für *Zeune*<sup>8)</sup> auf Grund unzureichender Kenntnis von der Erdoberfläche die Grundlage der Namensgebung gebildet hat, wurde ja schon vor Jahrzehnten, durch die Forschungen *Boués* und *Lejeans*,<sup>9)</sup> ad absurdum geführt.<sup>10)</sup>

Unsere Auslegung vom „Balkan“ will keine erdkundliche sein; wir schließen uns also auch nicht der von *Cvijić*<sup>11)</sup> vertretenen Auffassung an, derzufolge die West- und Nordgrenzen vom Tsonzo, von der Save und der Donau gebildet werden. Ebenso wenig ist sie eine politische oder wirtschaftliche; sonst könnten wir uns an die in Frankreich (gleich Donauraum)

<sup>6)</sup> *Th. Fischer*, Die südosteuropäische (Balkan-) Halbinsel, Wien 1893, S. 65/193; *J. Machatschek*, Länderkunde von Mitteleuropa, in: Enzyklopädie der Erdkunde, Wien 1915. XVII. S. 4; *N. Krebs*, Die anthropogeographischen Räume der Balkanhalbinsel, in Festband *A. Penck*, Stuttgart 1918, S. 296 f.; *D. Maull*, Einheit und Gliederung Südosteuropas, in: Leipziger Vierteljahrsschrift für Südosteuropa, Leipzig 1938, I. 4. S. 3.

<sup>7)</sup> Der älteste Name war *Αἶμος*, den man durch das alt altbaktrische *aësma* (Wald) zu erklären versucht hat. *Balkhan*, vom pers. *Balā-khāne* (Gebirge) habe ein Gebirge am Kaspischen Meere geheißten, von dort sei der Name nach Europa übertragen worden (Enzyklopädie des Islam, Leiden ab 1913, I. S. 649). Der in Bulgarien gebräuchliche Name *Stara Planina* (Alter Berg) sei erstmalig in der *Osmanide* des ragusanischen Dichters *Gundulić* († 1638) erwähnt (*G. Jireček*, Die Heerstraße von Belgrad nach Constantinopel und die Balkanpässe, Prag, 1877, S. 141).

<sup>8)</sup> *A. Zeune*, Gea. Versuch einer wissenschaftlichen Erdbeschreibung, Berl. 1808.

<sup>9)</sup> Im Altertum vertrat die irrige Auffassung *Strabo*, im Mittelalter *Anna Comnena* und *Nikophoros Gregoras*. *Verantius* glaubte 1553 sogar an eine unmittelbare Verbindung mit den Pyrenäen. *Marfigli* verlegte den Anfang des Balkans aber schon an die Quelle des Timok und *Driesch* an den Itanj. *Boué*, *Grisebach* und *Lejean* widerlegten dann die Lehre von der Zentralkette endgültig.

<sup>10)</sup> Der Balkan wird von den Rhodopen, der Šar, der Rila, dem Olymp und den Bergen Montenegros und Albaniens an Höhe und Wildheit weit übertroffen.

<sup>11)</sup> *J. Cvijić*, La peninsule balkanique, Paris 1918, S. 6.

und England (gleich New East) bestehende Richtung<sup>12)</sup> halten, von der „Europäischen Türkei“<sup>13)</sup> sprechen oder schließlich im Einklang mit Groß<sup>14)</sup> einen weit umfangreicheren Raum zu einem „Südosteuropa“ zusammenfassen, der von Anatolien bis vor die Tore Wiens reichen würde.

Weil wir einen verkehrsgeographischen Fragenkomplex mit allen seinen Nebenerscheinungen während der Türkenzeit vom wirtschaftshistorischen Standpunkt untersuchen sollen, darf für uns lediglich eine auf historisch-kulturellen Überlegungen fußende Raumauffassung gültig sein. Gebiete, deren Verbleiben im türkischen Staatsverband sich nur über den kleineren Teil des Zeitabschnittes erstreckt hat, haben in ihm keinen Platz. Ferner können in ihn diejenigen nicht einbezogen werden, welche infolge ihrer Peripherielage, fern dem staatlichen Kraftzentrum und nahe dem Deutschum, auch während der Unselbständigkeit nicht derart nachhaltig in ihrem geistigen und materiellen Leben beeinflusst worden sind,<sup>15)</sup> daß sie einen unverkennbar orientalischen Stempel aufgedrückt erhielten, der sie auch heute noch aus dem übrigen Europa erkennbar heraushebt.<sup>16)</sup> Das ist u. a. in den Gebietsstrichen zwischen dem Skutari- und Prespasee sowie im Norden von der Donau der Fall, obwohl in ihnen die Osmanen zeitweise das entscheidende Übergewicht gehabt haben;<sup>17)</sup> — aller Wahrscheinlichkeit nach dank dem Fortwirken der byzantinischen Kultur.<sup>18)</sup> Unser „Balkan“ im Sinne von europäischem Orient<sup>19)</sup> umfaßt demzufolge Albanien, Bulgarien, Griechenland, die europäische Türkei, ferner Jugoslawien (ohne Kroatien, Dalmatien, Slawonien) und Rumänien (ohne Siebenbürgen).

<sup>12)</sup> R. v. Schumacher, Der Südostraum in der Konzeption Mitteleuropas, in: Zeitschrift für Geopolitik, Berlin 1934, S. 169; M. J. Newbigin, Geographical aspects of Balkan problems in their relation of the Great European war, London 1915.

<sup>13)</sup> „La Turquie d'Europe est appelée, par les Ottomans, Roumélie“ (M. A. Ubicini, Etat present de l'empire ottoman, Paris 1876, S. 11/2), während man in den Konversationslexika die Ansicht vertreten findet, Rumelien (Rūmili-Land der Griechen, Romäer) bezeichne zwar die europäische Türkei, aber ohne Bosnien, Ungarn und die griechischen Inseln.

<sup>14)</sup> H. Groß, Südosteuropa. Bau und Entwicklung der Wirtschaft, Leipzig 1937, S. 2/14.

<sup>15)</sup> Etwas anderer Ansicht H. Kalf, Das kulturelle Leben in Ungarn zur Zeit der Türkenherrschaft, in: Geistige Arbeit, Berlin 1937, Nr. 22, S. 5/6.

<sup>16)</sup> P. Skof—A. Budimir, Ziel und Bedeutung der Balkanforschung, in: Revue internationale des études balkaniques, Beograd 1934, I.; N. Jorga, Le caractère commun des institutions du Sud-Est de l'Europe, Paris 1929.

<sup>17)</sup> z. B. venezianische Einmischungen (F. C. S. L. Pouqueville, Reise durch Griechenland, Meinungen ab 1824, I. 1. S. 318/9.

<sup>18)</sup> F. Dölger, Die kulturgeschichtlichen Grundlagen der politischen Einigungsbestrebungen des Balkans, in: Geistige Arbeit, Berlin 1937, Nr. 14. S. 1/3.

<sup>19)</sup> E. S. Boehm, Europa irredenta, Berlin 1923, S. 86.

## II. Die Grundlagen der Bearbeitung.

Welche Methodik wird bei der Lösung der Aufgabe zu verfolgen sein? Ueber die von der Natur vorbestimmten Richtungen, in denen Verkehrswege überhaupt verlaufen können, unterrichtet die Geographie mit ihrem geomorphologischen Zweige. Auf die im Thema gestellte Frage, welche der gezogenen Linien Handelsstraßen zu nennen sind, versagt sie dagegen die Antwort, sofern sie sich nicht handelstopographisch orientiert, d. h. Anlehnung an die Wirtschaftswissenschaften sucht. Die auf diesen Grundlagen sich aufbauende, um Jahrhunderte zurückgreifende Betrachtung so mannigfaltiger Erscheinungen des Verkehrs auf einem derart vielsprachigen Raume erfordert die Heranziehung verschiedenartiger Quellen, von denen manche für einen wirtschaftshistorischen Zweck bisher nicht verwertet wurden.

1. Geomorphologie: potentielle Erschließbarkeit. — Die Oberflächengestalt des Raumes und seine Land-See-Verknüpfung bestimmen über die natürlichen Möglichkeiten seiner verkehrlichen Erschließung.

Im W. vom Adriatischen und Ionischen, im S. vom Mittelländischen und im O. vom Ägäischen, Marmara- und Schwarzen Meere umspült, erscheint der „Balkan“ der See gegenüber stark aufgeschlossen, zumal die vielgliedrige Form seiner Küste zahlreiche Golfe und Häfen darbietet,<sup>20)</sup> die größtenteils allerdings nicht ausreichend windgeschützt und seinerzeit auch zu seicht waren.

Die geomorphologischen Bedingungen sind im N. von besonderer Art: eingerahmt von den Karpaten, dem Balkan und dem Pontus liegt dort ein weitgestrecktes Tiefland, das von der donaubulgarischen Landschaft aus über die Walachei, Moldau und Bessarabien ohne Grenze in das süd-russische Flachland hinübergreift. Niederungen finden sich zwar auch anderswo, aber deren Ausmaß wird von der verschiedenartigen Bauart und Streichrichtung der das eigentliche Rauminnere ausmachenden Gebirgszotten, welche sie zu Längs- und Quertälern formen, bedingt und eingeengt.<sup>21)</sup>

Durch den Wechsel von Gebirgen und Becken entsteht eine eigenartige Kammerstruktur. Tektonisch lassen sich drei Hauptgebirgssysteme<sup>22)</sup> unter-

<sup>20)</sup> A. S y n v e t, *Traité de géographie de l'empire ottoman*, Constantinople 1872, S. 207.

<sup>21)</sup> J. H ü b, *Beschreibung der Europäischen Türkei*, München 1828, S. 73; Profesch v. D s t e n, *Denkwürdigkeiten und Erinnerungen aus dem Orient*, Stuttgart ab 1836, I. S. 12; J. M ü l l e r, *Albanien, Rumilien und die österreichisch-montenegrinische Gränze*, Prag 1844, S. 58, 62.

<sup>22)</sup> Früher unterschied man nur die beiden Stränge der Dinaren-Helleniden und der Karpaten—Balkan—Rhodopen, die jeder in mehrere Teile zerfielen (A. B o u é, *Die europäische Türkei*, Wien 1889, I. S. 138/141).

scheiden: Das erste streicht vom Pontus bis zum Timok, in W- bis N-Richtung; es ist das Falten-system des Balkans und Ostserbiens, über welches mittelhohe oder niedrige Pässe, bei nach N. allmählicherem Abstieg als nach S., hinwegführen.<sup>23)</sup> Das zweite, das serbisch-makedonische Schollenland erstreckt sich von NW. nach SO. aus Serbien über Makedonien bis ans Ägäische und Marmarameer; dessen Rhodopenmasse ist wegen der großen Höhe seiner Berge auf nicht mehr als drei Pässen überschreitbar<sup>24)</sup>, während die niedrigeren Berggruppen im N. und S. von Thessalien weniger verkehrshemmend wirken<sup>25)</sup> und die Verbindungsstellen zwischen den einzelnen Teilen der Kette relativ bequeme Durchgänge freilassen,<sup>26)</sup> sodaß also die Verbindung Südserbiens, Ostgriechenlands und Makedoniens untereinander sowie mit anderen Bezirken nicht unterbrochen ist. Der dritte Zug, das illyrisch-epirotische Falten-system, erfüllt die ganze Westhälfte unseres Raumes und ist in seinem küstenparallelen Verlauf und mit seinem mauerartigen Abfall der See zu ein typischer Sperrgürtel;<sup>27)</sup> obwohl er vom Binnenlande leichter zu überwinden ist, verkehrt doch nur Albanien intensiv in Richtung W-D,<sup>28)</sup> die anderen Gebiete pflegen dagegen N-S-Verbindungen.<sup>29)</sup> Keine Scheidewand, trotz ihrer Höhe, bilden die Karpaten, die unseren Balkanraum nur berühren, ihn im NO. begrenzen.<sup>30)</sup> Es sind demnach, wenn auch nicht überall bequem, vom Relief die Möglichkeiten zur Anlegung von Straßen, und auch von geschienten,<sup>31)</sup> vorgezeichnet, vor allem in der N-S und NW-SO-Richtung.<sup>32)</sup>

Ihre Richtung wird ihnen meist von Flüssen gewiesen, welche sich in den Tälern, zwischen den Berggruppen hindurch, Bahn brechen und in den

<sup>23)</sup> Um 1215 hat der französische Ritter Robert de Clary Bulgarien für isoliert gehalten; man könne es nur durch einen einzigen Paß erreichen, (Hopf, Chroniques greco-romaines, Berlin 1874, S. 51).

<sup>24)</sup> E. Jireček, Das Fürstenthum Bulgarien, Prag 1891, S. 7.

<sup>25)</sup> Boué, 1889, I. S. 131, 137.

<sup>26)</sup> D. Jaranov, La Macédoine économique, Sofia 1931, S. 16/7.

<sup>27)</sup> Deshalb vermochten die Seefahrer kaum mehr als geschützte Halbinseln und Inseln in ihre Hand zu bekommen, während der Vorstoß von der Landseite her bis an die Küste hat durchgeführt werden können.

<sup>28)</sup> G. v. Hahn, Albanesische Studien, Jena 1854, S. 6; Boué 1889, I. S. 33.

<sup>29)</sup> A. Grisebach, Reise durch Rumelien und nach Brussa, Göttingen 1841, II. S. 131.

<sup>30)</sup> Th. Thornton (Etat actuel de la Turquie, Paris 1865, II. S. 450) hat insofern recht, als die Uebergänge tatsächlich beschwerlich und gefährlich sind.

<sup>31)</sup> A. Boué, Recueil d'itinéraires dans la Turquie d'Europe, Vienne 1854, S. 19, 37.

<sup>32)</sup> Für die Anlage in anderen Richtungen bestanden größere Schwierigkeiten (Boué 1889, I. S. 142).

<sup>33)</sup> Die Fäden, die verbindenden Glieder zerstreuter Orte und Geschehnisse (Ratzel, S. 283).

Ebenen sich vereinigen.<sup>33)</sup> So zahlreich diese auch sind, Verkehrsbänder konnten nur wenige bilden, in erster Linie der Donaustrom,<sup>34)</sup> weil nämlich die tektonische Kammerstruktur die die meisten von ihnen nur untief ausgestattet und außerdem zu gefährlichen Krümmungen und einem reißenden Lauf gezwungen hat.<sup>35)</sup>

2. Handelstopographie: faktische Erschlossenheit. — Zur Feststellung, inwieweit diese natürlichen Möglichkeiten vom Menschen für Handelszwecke ausgeschöpft worden sind, ist die wirtschaftswissenschaftliche Beweisführung berufen. Handelsstraßen und Märkte bedingen einander insofern, als die kaufmännischen Transporte sich nach Umsatzmittelpunkten gerichtet haben. Von dieser grundsätzlichen Erwägung ausgehend, liegt das Prüfungsmerkmal, ob im bestimmten Falle eine solche Straße vorliegt, darin, ob und wieviele Orte mit ökonomischen Funktionen sie berührt.

Alle größeren Siedlungen des Balkans sind dank ihrer Anziehungskraft zu Märkten geworden, unabhängig von dem ursprünglichen Motiv ihrer Entstehung. Das gilt für die aus der Vortürkenzeit erhalten gebliebenen, ferner für die mit Verwaltungsaufgaben oder strategischen Zielen neu angelegten sowie für die um Plätze besonderer innerstaatlicher Schutzvorkehrungen und um die gewöhnlichen Aufenthaltsorte wandernder Kaufleute herum erwachsenen Flecken in gleicher Weise wie für jenen anderen Typus, welcher durch die Initiative deutscher Bergleute (Serbien, Bosnien, Westbulgarien)<sup>36)</sup> oder deutscher Händler (Moldau)<sup>37)</sup> mit unmittelbar wirtschaftlichen Funktionen gegründet wurde. Dieser Prozeß ging zwischen dem 15. und 18. Jh. vor sich und erfuhr im 19. Jh. durch die wachsenden ökonomischen Aufgaben, welche die Pforte den balkanischen Bauern und Handwerkern übertrug, eine wesentliche Beschleunigung.

Ihr Charakter als Märkte, und zwar auch für den raumweiten Umsatz, verrät sich dem Besucher hier und da noch in ihrem Aufbau:<sup>38)</sup> die Hauptstraße war der Sitz von Handwerkern und Handelsleuten, in ihr

<sup>34)</sup> Weil sie am meisten bei ihren Quellen und an der Mündung geöffnet ist, darum strömte von den Endpunkten her beständig weltgeschichtliches Geschehen herauf und hinab (A. F. Hecksch, Die Donau von ihrem Ursprung bis an die Mündung, Wien 1881, S. 27).

<sup>35)</sup> Boué 1889, I. S. 40.

<sup>36)</sup> A. Mehlan, Ueber die Bedeutung der mittelalterlichen Bergbaukolonien für die slawischen Balkanvölker, In: Revue internationale des études balkaniques, Beograd 1938, III. 6. S. 389.

<sup>37)</sup> N. Jorga, Istoria Românilor in chipuri și icoane, București 1905, S. 196.

<sup>38)</sup> Die Städte bestanden gewöhnlich aus der hoch gelegenen Festung „Grad“, der tiefen, von einer Mauer umgebenen Handels- und Handwerkerstadt „Varoch“ und der mit Palisaden umsäumten Garnison „Palanka“ (J. F. Neigebaur, Beschreibung der Moldau und Walachei, Breslau 1854, S. 372).

hatten, streng nach Zünften geordnet, die einzelnen Branchen ihre Verkaufsstände, dort lag der Bazar und dicht dabei befanden sich auch, in imposanten Gebäuden, die Niederlagen der ausländischen Kaufleute.

Die größten Märkte fielen mit den Orten des regsten Verkehrs zusammen, waren also Hafenplätze, Schnittpunkte von Straßen, Uebergangspunkte über Binnengewässer<sup>39)</sup> und Stellen, an denen sich Zusammenkünfte von Händlern regelmäßig zu wiederholen pflegten, wie aus Anlaß von Jahresmärkten.<sup>40)</sup> Für die Existenz der letzteren und deren Aufblühen war das Vorhandensein einer bedeutenden Siedlung allerdings keine entscheidende Bedingung;<sup>41)</sup> das zeigt das Beispiel von Eski-Dschumaja, welches sich erst als Messeort zu einer Kleinstadt entwickelte, und das von Usun-dschowo, das, obwohl es die größte Balkanmesse des 19. Jh.s in seinen Mauern barg, ein Dorf geblieben ist. Marktumfang und Ortsgröße standen demzufolge nicht in unbedingter Uebereinstimmung, so sehr die Periodizität des Handels auch ein Faktor der Wachstumsbeschleunigung beider gewesen ist.

Die Markttorte geben wohl die Richtung der Handelsstraßen an, aber nicht den Verlauf zwischen ihnen. Unsere Beweisführung würde also ungenügend sein, wenn die Aufgabe eine erdkundliche wäre, weil dann topographische Genauigkeit als Grundpflicht zu gelten hätte.

3. Quellen: Beweismittel. — Der zur Festlegung der Handelsstraßen einzuschlagende methodische Weg legt uns hinsichtlich der literarischen Unterlagen, welche zu benutzen sein werden, dahingehend fest, daß die Werke der Geographen der verschiedensten Zweigrichtungen an Hand spezieller Quellen über die handelstopographischen Verhältnisse nachzuprüfen sind. Dazu sind erstens die Monographien über die europäische Türkei geeignet, ferner Geschichten der Städte und schließlich die Aufzeichnungen der zwischen dem 15. und 19. Jh. in großer Zahl aus den verschiedensten Ländern und Anlässen über den Balkan gezogenen Reisenden. Der früher schon in anderen Zusammenhängen<sup>42)</sup> niedergelegten Bewertung der in ihnen enthaltenen Mitteilungen ist hier noch hinzuzufügen, daß die Reiseberichte, indem sie in ermüdender Breite einige Verkehrslinien, und immer wieder

<sup>39)</sup> Z. B. an der Donau (J. F. Gellert, Bulgarien und die Donau, In: Mitteilungen der Geographischen Fachschaft Freiburg i. Br., Freiburg 1931, X/XI, S. 65).

<sup>40)</sup> Darunter verstehen wir beide Arten von regelmäßig ein- oder mehrmals im Jahre veranstalteten Märkten, Jahrmarkt und Messe (A. Mehl an, Mittel- und Westeuropa und die Balkanjahresmärkte zur Türkenzeit, In: Südostdeutsche Forschungen, Leipzig III. 1. S. 69).

<sup>41)</sup> Ders., Die großen Balkanmessen in der Türkenzeit, In: Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Stuttgart 1938, XXXI. 4. S. 35/6.

<sup>42)</sup> Ebenda S. 12/6; Ders., Jahresmärkte, S. 71/3.

dieselben, beschreiben, wohl reichliche Vergleichsmöglichkeiten darbieten, im ganzen jedoch bzgl. des Straßennetzes eine recht spärliche Ausbeute liefern.

Wertvoller erscheinen sie in anderer Hinsicht: sie enthalten verlässliche Augenzeugenangaben über die Markttorte, die Bedingungen des Verkehrs und die Formen der Straßenbenutzung und gestatten, in Verbindung mit der ernstesten monographischen Literatur, auch einige Schlüsse auf die Träger der Verkehrsfürsorge.

Am meisten Schwierigkeiten bereitet die einwandfreie Feststellung der hauptsächlich verwendeten Transportmittel; denn die bisher erwähnten Quellen weichen, soweit sie überhaupt etwas darüber aussagen, bzgl. der Arten und ihrer charakteristischen Unterschiede stark voneinander ab, und auch die Heranziehung einschlägiger Enzyklopädien, Hand- und Wörterbücher führt in seltenen Fällen zu einer Aufklärung. Die Ausmerzungen solcher Unstimmigkeiten konnte häufig nur mit Hilfe der Erinnerungen der ältesten Einwohner in den wichtigsten Markttorten erfolgen.

Bei diesen Befragungen eröffneten sich gleichzeitig wesentliche Einblicke in die Handels- und Verkehrsverhältnisse der betreffenden Gegenden. Aber die Erfahrung, daß man dem Gedächtnis dieser Leute nicht zu stark trauen darf, gebot zwecks Ueberprüfung und Ergänzung das Heranziehen der öffentlichen Archive sowie der uns persönlich von privater Seite zur Verfügung gestellten kaufmännischen Briefe und Rechnungsbücher und schließlich die Auswertung der während der Türkenzeit erschienenen Zeitungen und Zeitschriften. Erreichbar waren leider nur bulgarisch und türkisch gedruckte, und dennoch wäre der Vorwurf der Einseitigkeit unbegründet, weil die bearbeiteten Presseorgane nämlich in den verschiedensten Gegenden des Balkans redigiert und aus allen ökonomisch bedeutenden Plätzen dieses Raumes seitens ständiger Mitarbeiter laufend mit Nachrichten versorgt gewesen sind.

Zuzugeben ist allerdings, daß die Beschaffenheit und Dürftigkeit der Quellen, welche jede wirtschafts- und sozialhistorische Betrachtung über den Balkan hemmt, auch manches Detail unseres Fragenkreises unlösbar macht. Immerhin ist aus ihnen aber der Grundcharakter des Verkehrs auf den Handelsstraßen mit Sicherheit zu erkennen.

### III. Das Netz der Handelsstraßen.

Zu Lande, also auf dem einen der beiden dem Verkehr dienstbar gewesenen Wegsubstrate, erfolgt der Transport nicht nur schienenfrei, sondern auch schienengebunden. Es ist deshalb eine Dreiteilung der Handelsstraßen vorzunehmen, in die trockenen, die eisernen und die nassen, wenn man ihr charakteristisches Unterscheidungsmerkmal hervorheben will.

1. Die trockenen. — Die Teilräume des Balkans waren untereinander und mit dem Auslande wohlgeordnet durch trockene Handelsstraßen in Beziehung gesetzt. Vier Leitverkehrslinien, je eine moldauische, walachische, thrakische und makedonische,<sup>43)</sup> liefen, von Mitteleuropa ausgehend,<sup>44)</sup> in verschiedenen Richtungen auf die türkische Hauptstadt oder auf den Hafen Saloniki zu. Die übrigen Straßen stellten teils die Querverbindungen zwischen ihnen her, andere kamen nach einem Umweg, einem Absteher in seitwärts gelegene Gebiete wieder zu ihr zurück und eine letzte Gruppe strahlte von den Kreuzungs- resp. Endpunkten auf die Küsten hin aus, den Anschluß der nassen Straßen an das Landnetz herstellend.

Die moldauische Leitader, *Nistor*<sup>45)</sup> vereiniger Chotiner-Galazer entsprechend, verlief in Längsrichtung durch die Moldau: von Chotin erreichte sie erst die Knotenpunkte Sutschawa<sup>46)</sup> und Jassy,<sup>47)</sup> dann Barlad, Galaz,<sup>48)</sup> Ismail und Tultschea, um sich von dort immer südwärts nach Konstantinopel zu wenden. Durch sie wurden auch die an ihr gelegenen Jahresp Märkte<sup>49)</sup> dem bedeutenden Verkehr erschlossen, der über

<sup>43)</sup> Vom ganzen balkanischen Netz sprechen *H ü k* (S. 293/318) und *A. Boué* (Sur l'établissement de bonnes routes et surtout de chemin de fer dans la Turquie d'Europe, Wien 1852, S. 2/36), speziell vom moldauischen *J. Nistor* (Handel und Wandel in der Moldau bis zum Ende des 16. Jahrhunderts, Czernowitz 1912, S. 13/23), vom serbischen und bosnischen *J. Kaniž* (Serbien, Leipzig 1868, S. 577), vom bulgarischen *Jireček* (1877, S. 37/8) und vom griechischen *A. Tuma* (Griechenland, Makedonien und Süd-Albanien, Hannover 1888, S. 134/60).

<sup>44)</sup> Wir stützen uns auf die Ergebnisse einer Vorstudie (*M e h l a n*, Jahresp Märkte, S. 69/120): daß die Landstraßen die Verbindungslinien Deutschland — Oesterreichs waren; daß andere europäische Erzeugnisse, soweit sie von W her kamen, deren Vermittlung bedurft haben! (Die Leipziger Messe und Südosteuropa, In: Leipziger Vierteljahrschrift für Südosteuropa, Leipzig 1938, I. 4. S. 76/7), soweit sie von D her über Konstantinopel und andere Häfen eindringen, denselben Straßen (*J. Beaupour*, Schilderung des Handels von Griechenland, besonders der Stadt Thessalonich, Weimar 1801, S. 182) gefolgt sind; und daß sich auch Rußland und Polen keiner anderen Landstraßen bedient haben, seitdem die Blütezeit ihres großen Handels mit Türkei der Geschichte angehörte.

<sup>45)</sup> Die Chotiner (*Nistor* 1912, S. 17/8) und die Galazer Straße — 1456 erstmalig vermerkt (Ebenda S. 23) — hatten, jede für sich, schon im 15. Jh. Handelsbedeutung, vereinigt erst vom 16. Jh. an.

<sup>46)</sup> War der Brennpunkt des moldauischen Handels (*J. Nistor*, Die auswärtigen Handelsbeziehungen der Moldau im XIV., XV. und XVI. Jahrhundert, Gotha 1911, S. 27).

<sup>47)</sup> Handel mit Wien (*M. G. Obédénare*, La Roumanie économique d'après les données les plus récentes, Paris 1876, S. 213).

<sup>48)</sup> „Die bedeutendste moldauische Handelsstadt“ (*Ch. V. Chamamdžiev*, Türgovsko rëkovodstvo, Carigrad 1858, S. 520).

<sup>49)</sup> *J. B.* in Chotin, Sereth, Barlad und Jassy (*Nistor* 1912, S. 13, 75/6, Description géographique et historique de la Turquie d'Europe, Paris 1828, S. 19, 23; *Ch. G. D. Stein*, Handbuch der Geographie und Statistik, Leipzig 1826, III. S. 224).

Krafau und Lemberg aus Wien, aus Süd- und Mitteldeutschland,<sup>50)</sup> nördlich an den Sudeten vorbei, und aus Polen und Danzig<sup>51)</sup> kam. Zwei ihrer Nester strebten auf das Schwarze Meer zu; der eine Chotin—Soroki—Bender nach der Hafenstadt Akkermann hin,<sup>52)</sup> der andere Jassy—Bender—Okzafow nach Kaffa. Von Sutschawa aus kam man über Kimpolung—Suchardpaß oder über Baia—Tölgespaß und Bistriß oder auch über Roman—Adjud<sup>53)</sup>—Ditozpaß, allerdings schon außerhalb des Balkans, an die walachische Straße heran, und innerhalb des balkanischen Gebietes traf man sie von Adjud aus in Buseu.<sup>54)</sup>

Diese zweite Leitverkehrslinie kam aus Kronstadt,<sup>55)</sup> durch den Buseuer- oder auf einem näheren Wege durch den Tömöserpaß, und führte nach Plojescht,<sup>56)</sup> dem Kreuzungspunkt der Querverbindungen mit den walachischen Donauhäfen. Von hier gelangte man nämlich unmittelbar nach Silistria, das auch aus Galaß—Braila<sup>57)</sup> zu erreichen war, oder über Bukarest<sup>58)</sup> nach Giurgewo, Simniza und Turnu Magurele oder schließlich über Piteshti—Krajowa<sup>59)</sup> nach Rernet und Kalafat. Und Piteshti seinerseits verkehrte durch den Törzburgerpaß mit Kronstadt und durch den Rotenturmpaß mit Hermannstadt. Sämtliche auf Hermannstadt, Kronstadt und

<sup>50)</sup> Moldauische Waren gingen nach Brandenburg (M. C., Histoire de la Moldavie et de la Valachie, Jassy 1777, S. 182; C. d'Hauterive, Memoriu asupra vecchei si actualei stari a Moldovei 1785, Bukarest 1902, S. 274/5). Bulgarische Aussteller waren auf der Braunschweiger Messe (Verzeichnis der hiesigen Meßverkäufer, welchem eine kurze Nachricht von hiesigen Messen vorgelegt ist, nebst einem doppelten Register und Posttabellen, Braunschweig 1789, S. 26), und auf der Frankfurter kauften Balkanhändler nordamerikanische Pelze (Beaujour 1801, S. 190).

<sup>51)</sup> Gewisse Nachrichten sprechen von der Handelsverbindung der Moldau mit dem Deutschen Orden, dem König Siegmund am Schwarzen Meere und an der unteren Donau eine dominierende handelspolitische Stellung zu verschaffen bestrebt gewesen ist (E. v. Hurmuzachi, Documente privitoare la istoria Românilr, Bukarest ab 1876 I. 2 Nr. 494, 501).

<sup>52)</sup> Ab 16. Jh. nur noch wenig benutzt. Ueber die Handelsbedeutung der berührten Orte (Nistor 1912, S. 19/20, 79).

<sup>53)</sup> Baia, Roman und Adjud hatten ebenfalls Jahreshmärke (Mehlau, Jahreshmärke S. 87).

<sup>54)</sup> Eine Straße längs des Sereth ist schon in einer Urkunde Romans I. aus 1392 erwähnt (Hurmuzachi II. 2. Nr. 196).

<sup>55)</sup> War der wichtigste Ort für die walachische Ausfuhr (F. S. Ungewitter, Die Türkei in der Gegenwart, Zukunft und Vergangenheit, Erlangen 1854, S. 90).

<sup>56)</sup> Foire (Description S. 121).

<sup>57)</sup> War geringer an Bedeutung als Galaß (Grisebach I. S. 25).

<sup>58)</sup> „Commerce considerable avec l'Allemagne. (Description S. 24). Vermittelte auch den zentralbalkanischen Austausch mit Moskau (B. Cončev, Iz stopanskoto minalo na Gabrovo, Sofija 1929, S. 214).

<sup>59)</sup> „Lebhaften Handel“ (Hüb S. 202).

Bistritz zustrebenden Nette der walachischen und moldauischen Strazen vereinigten sich im ungarischen Siedlungsgebiet zu einem einzigen Strazge, der über Prag den nach Siebenbürgen gerichteten großen Handelsverkehr Süddeutschlands und Wiens mit dem Balkan bewältigte.<sup>60)</sup>

Auch der nach den Zentralgebieten des Raumes und der türkischen Hauptstadt bestimmte deutsch-österreichische Warenversand<sup>61)</sup> durchlief Preßburg und Ofen, ging dann aber auf die thrakische Leitader über:<sup>62)</sup> Belgrad<sup>63)</sup>—Niš—Pirot<sup>64)</sup>—Sofia<sup>65)</sup>—Philippopol<sup>66)</sup>—Uşunđhowa<sup>67)</sup>—Adrianopol<sup>68)</sup>—Lüle Burgas—Konstantinopel. Von ihr nahmen zahlreiche Querverbindungen zur Donau ihren Ausgang. Von Belgrad erreichte man über Kladowo oder Saitšhar Widin (gegenüber Kalafat) und Lom. Niš stand mit ersterem Hafen über Kula und mit letzterem über den Paß

<sup>60)</sup> Seit dem 30jährigen Kriege auf diesem Wege vielfach zur Leipziger Messe (Messe S. 73/4; Ungewitter S. 90), aber auch mit Wien (Brief von E. Georgiev aus Galatz an Gerov in Giurgewo v. 13. 3. 1855, In: Jz archiva na Naiden Gerov, Sofija ab 1911, I. S. 90).

<sup>61)</sup> Eine wichtige Verbindungslinie mit Leipzig (Leipziger Adreß-Post und Reisekalender auf das Jahr Chrifte MDCCLIII, Leipzig 1753, S. 195).

<sup>62)</sup> B. Mutafčiev, Starijat drum prės „Trajanova vrata“, In: Spisanie na bülgarskata akademija na naukitė, Heft 55, Klon istoriko-filologičen-obšttestven 27, Sofija 1937; Die Donau-Reise, Regensburg 1760, S. 53/5).

<sup>63)</sup> „L'entrepot entre l'Allemagne et la Hongrie d'un côté, Constantinople et Salonique de l'autre“ (Description S. 16/7).

<sup>64)</sup> Jahresmarkt (Oesterreichische Monatschrift für den Orient, Wien 1876, 15. 1. 1876, S. 5).

<sup>65)</sup> 1378 schrieb bereits der türkische Heerführer Balascha in seinem Bericht an Sultan Murad I.: „Der Handel in der Stadt ist sehr entwickelt, und überall sehen wir Wege, auf denen ununterbrochen Kaufleute und Karawanen mit den verschiedensten Waren nach allen Richtungen gehen“ (D. Žičiev, Materiali za istorijata ni pod turskoto robstvo, In: Jubilėen sbornik na Sof. bülg. blagotvornitelno-Obrazevatelno druž „J. N. Dengkolu“, Sofija 1907, S. 51 f.). „Sich Leute aus allen Ländern trafen, aus Ungarn, der Walachei, aus der Moldau und selbst aus Polen“ (F. Fermentžiu, Acta Bulgariae ecclesiastica ab a. 1665 usque ad a. 1799, In: Monumenta spectantia historiam slavorum meridionalium XVIII., Zagreb 1887, S. 72).

<sup>66)</sup> Beschäftigte sich „fast insgesamt mit dem ungarischen Handel“ (F. Ferrière—Sauveboeuf, Reisen durch die Türkei, Persien und Arabien in den Jahren 1782 bis 1789, Leipzig 1790, S. 211), aber auch: „Reiste gestern ab nach Adrianopel und von dort nach Konstantinopel und Odessa“ (Brief N. B. Čalakis aus Philippopol an Gerov v. 8. 8. 1870, In: Aarchiva II. S. 756).

<sup>67)</sup> „annuel fair“ (G. Rhodes, A. personal narrative of a Tour of Military Inspection in various parts of European Turkey, London 1854, S. 56).

<sup>68)</sup> „Herrlicher Handelsplatz“ (B. M. Čhadži Čalifa, Rumeli und Bosna, Wien 1812, S. 1); The depot of Roumelia for all goods that come to Constanstinople from England, France, and Austria (G. Reppel, Narrative of Journey across the Balcan, London 1831, I. S. 254). Seine Verkehrsbedeutung (A. M. Perrot, Itinéraire de la Turquie d'Europe, Paris 1856, S. 26).

So. Nikola in Verbindung. Von Sofia aus kam man zu beiden durch den Petrochanpaß<sup>69)</sup> oder den Isker entlang über Braza,<sup>70)</sup> und von dort nach Orjehowa (gegenüber Recnet)<sup>71)</sup>. Philippopel verließen zwei wichtige Wege: der eine durch den Trojanpaß—Lowetsch,<sup>72)</sup> weiter nach Plewna—Nikopoli (gegenüber Turnu Magurele) oder nach Lewski—Schistowa (gegenüber Simniza),<sup>73)</sup> der andere in Richtung Kasanlik—Schipka—Gabrowa<sup>74)</sup>—Tirnowa<sup>75)</sup> ebenfalls auf Schistowa oder auf Ruzschuf (gegenüber Giurgewo)<sup>76)</sup> zu. Die Gegend um Adrianopel und Süle Burgas war der Ausgangspunkt von fünf anderen: Sliwen<sup>77)</sup>—Twardica—Tirnowa mit Anschluß an die vorgenannte, ferner die drei Routen Sliwen—Kazanpaß, Karnobat<sup>78)</sup>—Kalykawak und Aitos—Nadir Debent—Prowadia,<sup>79)</sup> welche, in Schumla<sup>80)</sup> vereinigt, nach Ruzschuf oder Tutrafan—Silistria weiterliefen, und endlich die Küstenstraße von Burgas<sup>81)</sup> durch den Akboaz nach Warna mit ihren Zweigen nach Basardschif—Silistria und Baltschif—Tultschea. Alle diese Queradern waren oberhalb und unterhalb des Balkangebirges miteinander verbunden durch je eine große von der thrakischen aus auf das Schwarze Meer zustrebende Straße: die donaubulgarische ver-

<sup>69)</sup> D. M. Popov, Lom, Lom 1927 S. 163.

<sup>70)</sup> Wurde benutzt auch für Reisen aus Sofia nach Wien (Brief A. Filatow aus Sofia an Gerov v. 5. 9. 1857, In: Archiva II. S. 493).

<sup>71)</sup> „Die Reisenden aus Braza, Monastir, Jannina und Uesküb, welche jedes Jahr nach der Walachei gehen, haben Orjehowo zum nächsten und bequemsten Hafen“ (Dunav, Rusčuf 19. 5. 1865, Nr. 12).

<sup>72)</sup> Bedeutender Fellhandel (F. Kaniš, Donau-Bulgarien und der Balkan, Leipzig 1882, I. S. 19).

<sup>73)</sup> Nach 1860 reiste man viel von Belgrad über Schistowa nach Konstantinopel (Dunavski lebëd, Belgrad 22. 11. 1860, Nr. 11 S. 45).

<sup>74)</sup> Der in Gabrowa ansässige etwa 85jährige Rusi Michov bestätigte die Bedeutung dieser Straße; vgl. auch Turcija, Carigrad 25. 11. 1872, Nr. 41. S. 3 und M. Arnauvov, Aprilov, Sofija 1935, S. 6.

<sup>75)</sup> Bericht eines Händlers, der aus Ruzschuf kam: „Hielt mich hier 2—3 Tage auf und reiste nach Gabrowa und von da nach Kasanlik“ (Bulgaria, Carigrad 13. 7. 1860 Nr. 69, S. 255) „Schwungvoller Zwischenhandel nach der Donau“ (Kaniš 1882, I. S. 161).

<sup>76)</sup> „Eine der berühmteren Handelsstädte“ (L. v. Stürmer, Skizzen einer Reise nach Konstantinopel, Pesth 1817, S. 113).

<sup>77)</sup> Industriestadt, Jahresmarkt (E. M. Cousinér, Voyage dans la Macédoine, Paris 1831, I. S. 15).

<sup>78)</sup> „Jährlicher Frühjahrs-Panajir“ (Kaniš 1882, III. S. 98).

<sup>79)</sup> Eine, reich geworden durch den Handel (N. Ganew, Provadija, Sofija 1929,

<sup>80)</sup> Wichtiger Knotenpunkt (A. Balbi's allgemeine Erdbeschreibung, Pesth 1842, S. 844, Handelsstadt (A. Balbi, Abrégé de Géographie, Paris 1869, S. 815).

<sup>81)</sup> „L'un des points les plus animés de la côte“ (X. Hommaire de Hell, Voyage en Turquie et en Perse, Paris 1854, I. S. 155).

ließ Sofia durch den Arabakonak nach Plewna, wo sie über Wraza<sup>82)</sup>—Pirot Anschluß nach Niš<sup>83)</sup> hatte, und lief ostwärts weiter über Lewski—Schumla nach Warna;<sup>84)</sup> die ostrumelische wandte sich von Philippopel über Kalofer<sup>85)</sup>—Kasanlik<sup>86)</sup>—Sliven—Karnobat—Mitos nach Burgas.<sup>87)</sup>

Auf der vierten Leitverkehrslinie, der makedonischen, wurden die aus Mitteleuropa<sup>88)</sup> kommenden Güter nach Makedonien und den südgriechischen Provinzen geleitet. Von Niš an unabhängig von der thrakischen, lief sie durch Wranja und Uesküb<sup>89)</sup> nach Saloniki<sup>90)</sup> Auf einem Umwege, der ebenfalls Uesküb zuführte, nahm sie in Priština<sup>91)</sup> die bosnischen Routen auf, welche aus Ragusa und Agram sowie aus Belgrad, über Waljewo—Wischegrad<sup>92)</sup> oder Schabak—Swornik,<sup>93)</sup> in Sarajewo<sup>94)</sup> zusammentrafen und weiter über Nowipasar<sup>95)</sup> in Skutari<sup>96)</sup> ans Adriatische Meer, in Niš unmittelbar an die Leitader und in Uesküb an deren Umwegslinie stießen.

<sup>82)</sup> „Noch heute, wie vor Alters, eine der berühmtesten Handelsstädte Bulgariens“ (R a n i š 1882, III. S. 252).

<sup>83)</sup> Auf diesem Wege zogen die Gabrowaer und Karlowaer nach Pirot (Brief Ch. P u l i e v s an Ch. G e o r g i e v in Bukarest v. 14. 9. 1845, In: Koppija na razni pisma 1853, S. 21, 219 im Besitz Ch. Ch. Šürmadžiev in Sofia).

<sup>84)</sup> „Leprincipalcentre“ (Hommage I. S. 165; Vremja Carigrad 16. 7. 1877, Nr. 29, S. 1).

<sup>85)</sup> Die Bewohner des nahen Karlowo hatten Handelshäuser in Rumänien, Konstantinopel und Wien (Ch. G. Fürgov, Karlovo, Sofija 1931, S. 10).

<sup>86)</sup> „Als ich von Kasanlik nach Sliven reiste, kam ich durch Stara Zagora“ (Lebäd 12. 12. 1859, Nr. 38, S. 159).

<sup>87)</sup> Ueber diesen Weg: N. Račov, Kalofür v minalo, Sofija 1929, S. 43.

<sup>88)</sup> „Die größten Kaufleute an ihr arbeiten mit Wien, Pest, Saloniki, Seres, Newrofof, Ufundschora, Prilep, Konstantinopel“ (Carigradski vëstnik, Stambol 7. 3. 1859, Nr. 421, S. 3). Von Saloniki nach Oesterreich und Deutschland Routen durch Bosnien, Widin, Sofia-Belgrad (H. H o l l a n d, Travels in the ionian isles ner, London 1819, II. S. 60/1).

<sup>89)</sup> „Welches eine Stadt von großem Kauff-Handel und die größte in diesen Landen ist“ (E. B r o w n, Durch Niederland, . . . ec gethane ganz sonderbare Reisen, Nürnberg 1711, S. 128).

<sup>90)</sup> Handelszentrum für Makedonien, Thessalien, Bulgarien, Albanien, Epirus (Siegreich Türkenfeind, Neue und acurate Vorstellung des großen Ottomannischen oder Türkischen Reichs, Nürnberg 1718, S. 382).

<sup>91)</sup> Handelsplatz, Jahresmarkt (H ü š S. 194/5).

<sup>92)</sup> Ueber Ušhiza, dem Mittelpunkt des Handels Westserbiens (A. v. B e s s e, Das Türkische Reich, Leipzig 1854, S. 76).

<sup>93)</sup> „Beträchtlicher Handel nach Belgrad und Semlin“ (H ü š S. 193).

<sup>94)</sup> „Hier lagern alle ausländischen Waren, die wichtige Artikel für Expedition und Zwischenhandel mit den übrigen bosnischen Städten bilden“ (U n g e w i t t e r S. 72), Transithandel mit Saloniki und Jannina (H ü š S. 190).

<sup>95)</sup> Jahresmarkt (B o u é 1889, II. S. 194; A. U b i c i n i, Les Serbes de Turquie, Paris 1865, S. 106).

<sup>96)</sup> Stapelplatz von ganz Albanien, z. T. auch von Bosnien, Serbien, Makedonien und Thessalien (F. de B e a u j o u r, Voyage militaire dans l'empire othoman, Paris 1829, S. 340; Türkenfeind S. 380; Chamamdžiev S. 501).

Von ihr liefen mehrere viel besuchte Querverbindungen auf die thrakische zu: von Branja über Radomir—Trn nach Sofia, von Uesküb über Küstendil—Samakow nach Tatar Pazardschik<sup>97)</sup> und von ihrem Endpunkte Saloniki über Seres,<sup>98)</sup> das auch einen direkten Weg nach Uesküb hatte, über Newrokop<sup>99)</sup> ebenfalls nach Küstendil, über Peshtera nach Philippopol und schließlich über Rodosto nach der Hauptstadt.<sup>100)</sup> Außerdem strahlten von ihr Straßen nach den Meeren hin aus, wie z. B. von Branja über Prischina—Prisren nach Skutari; die meisten hatten aber ihren Ausgangspunkt in Saloniki: nach W. Monastir<sup>101)</sup> — Ohrida<sup>102)</sup> — Elbasan<sup>103)</sup> — Durazzo<sup>104)</sup>, nach SW. Serfidsche — Jannina<sup>105)</sup> — Parga oder Arta<sup>106)</sup> — Zeitun<sup>107)</sup> und nach S. Tempepaß — Larissa<sup>108)</sup> — Pharsalos<sup>109)</sup> — Athen oder Korinth — Tripolis — Patras, Neapel und Pyrgos.

<sup>97)</sup> Von Konstantinopel ist man häufig über Adrianopel—Küstendil—Uesküb—Prischina—Sarajewo nach Agram gezogen (Kellner S. 6) sowie nach Triest und Italien (Beaujour 1829, S. 242, 401; A. Ch. Medžidiev, Dupnika, Dupnica 1935, S. 119). Hatte Jahresmarkt (J. Batakliev, Tatar-Pazardžik, Sofija 1923, S. 172).

<sup>98)</sup> „Hatte noch vor Decennien den Ruf, nach Ujundschora den bedeutendsten Markt der europäischen Türkei zu halten“ (A. Enjer, Der Markt von Serres, Wien 1876, S. 90).

<sup>99)</sup> Briefliche Quelle über den dortigen Jahresmarkt (Archiv des Museums in Warna, XIII. A. Nr. 201). Ihre Handelsrolle (L. Carboné, Rapport consulaire Salonique 1862, S. 433; J. de Beaujour, Tableau du commerce de la Grèce, Paris 1800, II. S. 173).

<sup>100)</sup> Berührte den Jahresmarkt Silivria (Silivria und seine Messe, In: Panorama, Prag 1849, S. 433; v. Schwegel, Volkswirtschaftliche Studien über Constantinopel und das anliegende Gebiet, Wien 1873, S. 21).

<sup>101)</sup> Erste Handelsstadt in Zentralmakedonien (Makedonija, Sofija 1922, I. S. 28), leitet den Einfuhrhandel von Ungarn und Illyrien (Tagebuch einer Reise durch Griechenland und Albanien, Berlin 1821, S. 262; Der Verkehr von Monastir, In: Austria, Wien 1851, S. 2174). Bezog seine Waren über Saloniki, Belgrad, Skutari und Durazzo (J. v. Keden, Die Türkei und Griechenland in ihrer Entwicklungsfähigkeit, Frankfurt 1856, S. 203).

<sup>102)</sup> Jahresmarkt (Boué 1889, II. S. 94). An Struga vorbei, ebenfalls Jahresmarkt (J. Pouqueville, Voyage de la Grèce, Paris 1826, III. S. 13).

<sup>103)</sup> „Faires“ (Description S. 60).

<sup>104)</sup> Handelsstadt (Ebenda).

<sup>105)</sup> Handelsstadt (J. Andreev, Kratka geografija, Buzurešt 1851, S. 197), Jahresmarkt (Boué 1889, II. S. 94).

<sup>106)</sup> „Principal entrepôt du commerce de l'Épire“ (Beaujour 1829, S. 289; Chamandžiev S. 501).

<sup>107)</sup> Jahresmarkt (Beaujour 1800, II. S. 173; Griechenland und die Griechen, Leipzig 1821, S. 118).

<sup>108)</sup> Reiche Handelsstadt (G. E. Dupničanin, Kratko semleopisanie, Buzurešt 1856 S. 34).

<sup>109)</sup> Jahresmarkt (J. L. S. Bartholdy, Voyage en Grèce fait dans les années 1803 et 1804, Paris 1887, I. S. 8).

Sie waren miteinander verbunden, und zwar die ersten beiden durch eine Küstenstraße Cattaro — Skutari — Alessio — Elbasan — Berat<sup>110)</sup> — Balona Janina, die dritte mit ihnen durch eine Querverbindung Larissa — Trikkala — Ingospaß — Janina; und sie waren auch an die makedonische Leitader angeschlossen, durch die Route Janina oder Trikkala — Florina — Monastir — Prilep,<sup>111)</sup> von der wiederum ein Nebenast an die albanische Küste führte.

2. Die eisernen. — Die Berechtigung dieser Aufgliederung des Verkehrsnetzes ist durch die Tatsache gestützt, daß in den Richtungen der trodenen Leitadern, wenn auch nicht topographisch genau sich mit ihnen deckend<sup>112)</sup>, die Schienen der Eisenbahnen gelegt waren. Der moldauischen folgt im wesentlichen die Strecke Sutschawa — Roman — Jassy — Bogoschani — Galatz (mit Abzweigungen von Jassy nach Ungheni); Teile und Nebenlinien der walachischen erkennt man wieder in den Verbindungen zwischen Plojeshti und Bukarest, ferner in den nach Galatz, Piteshti und Giurgewo<sup>113)</sup> führenden Linien, von denen die letzte in der Strecke Rustschuk — Warna (1867)<sup>114)</sup> ihre Fortsetzung hat; die thrakische Straße war 1873 von Konstantinopel bis Belowo fertig ausgebaut<sup>115)</sup> (sie hat eine Seitenlinie von Sejmen nach Jamboli); und die makedonische ist bis Mitrowiza befahren.<sup>116)</sup> Die restlichen drei Linien Tschernawoda — Konstanza (1860)<sup>117)</sup>, Kulleli — Dedeagatsch und Piräus — Athen (1869) dienen dem Verkehr mit der Küste.

Aus der Routenführung der Eisenstraßen ergibt sich, daß sie Handelszwecken haben dienen sollen, jedoch bestand am Ende der Türkenzeit, nach 18jährigem Bauen, noch kein geschlossenes Netz im ganzen Raume, höchstens in dessen Nordgebieten, und ein weiterer Gegensatz zu den trodenen Straßen liegt darin, daß sie des systematischen Anschlusses an das große europäische Verkehrsnetz noch entbehrten.

<sup>110)</sup> Offene Handelsstadt (Description S. 17; Andreev S. 196).

<sup>111)</sup> Jahresmarkt (Naprednik, Carigrad 30. 8. 1875, Nr. 57, S. 218).

<sup>112)</sup> Diesen Gedanken führt J. J. Gellert (Mittelbulgarien, Das kulturgeographische Bild der Gegenwart, Berlin 1937, S. 111) hinsichtlich der ostrumelischen Bahn aus. — Bauvorschläge machten A. Boué, Ueber die physische Möglichkeit, leicht Fahr- und Eisenbahnwege in der europäischen Türkei anzulegen, Wien 1850, S. 7; J. v. Hahn, Reise von Belgrad nach Salonik, Wien 1861; E. Naumann, Macedonien und seine neue Eisenbahn Salonik—Monastyr, München 1894.

<sup>113)</sup> Ueber die rumänischen Linien (Obédénare S. 212 f.).

<sup>114)</sup> A. Jširkov, Bulgarien. Land und Leute, Leipzig ab 1916, II. S. 72/3.

<sup>115)</sup> Andere Pläne nicht zur Ausführung gekommen; z. B. wurde am 6. 5. 1872 der Zeitung Turcija (Nr. 12, S. 4) von Ingenieuren berichtet, die Voruntersuchungen zum Bau eines Schienenweges von Warna nach Adrianopel vorzunehmen beauftragt seien.

<sup>116)</sup> Belgrad-Nisch erst am 10. 9. 1884 eröffnet (J. Raniž, Das Königreich Serbien und das Serbenvolk, Leipzig ab 1904, II. S. 538).

<sup>117)</sup> Istočno vreme, Carigrad 16. 7. 1877, S. 1.

3. Die nassen. — Schiffbare Binnengewässer gab es nur sehr wenige; so werden nach 1850 z. B. der Pruth (bis Skulewi, dem Hafen von Jassy), der Dnjestr, Sereth, Schiuls (bis Kraiowa), die Aluta (von Rimnik an), ferner die Unna (bei Nowi), Sawa (bis Sessel), Werbas (von Banjaluka an), Drina (erst bei Wischegrad), Morawa (bei Tschupria) und der Wardar (bei Weles), schließlich noch die Bojana (von Oboti an), der Egrisu (bei Seres) und die Marika (bis Adrianopel) in beschränkter Weise ausnutzbar genannt.<sup>118)</sup> Künstliche Wasserkommunikationen haben überhaupt nicht bestanden. Eine echte Ergänzung der trockenen Straßen bildete lediglich der Donaustrom, über dessen Uferstädte sich westwärts, durch Wien vermittelt<sup>119)</sup>, der Austausch mit Mitteleuropa, ostwärts über das Schwarze Meer<sup>120)</sup> der Handel mit Konstantinopel vollzog, die Verbundenheit von Binnen- und Seeschiffahrt bezeugend. Und die wechselseitige Abhängigkeit zwischen den nassen und trockenen Straßen fand ihren praktischen Ausdruck in dem lebhaften Verkehr der zahlreichen Häfen (die wichtigeren: Konstanza, Warna, Burgas, Rodosto, Enos, Saloniki, Volo, Arta, Durazzo, Skutari, Cattaro)<sup>121)</sup> als den Zielpunkten der Landrouten und den Anlegestellen der Schiffe. Bis in den Anfang des 19. Jh.s hinein haben Seeverbindungen vor allem mit den westeuropäischen Häfen bestanden, erst später wurden von Triest aus<sup>122)</sup> Fahrten an der adriatischen Küste entlang (1837) und bis nach Braila (1847)<sup>123)</sup> aufgenommen, wohin auch Schiffe aus Odessa<sup>124)</sup> gelangten (1846).

<sup>118)</sup> A. B. Schweiger—Perichenfeld, Die Donau als Völkerweg, Schifffahrtsstraße und Reiseroute, Wien 1896, S. 34, 39; F. v. Hellwald—L. C. Beck, Die heutige Türkei, Leipzig 1878, S. 144; Periodičesko spisanie na bulgarskoto knižovno družestvo, Sofija 1892, Bd. 39 S. 346; Ungewitter S. 72 179; Ristor 1912, S. 6. 31; Müller 1844, S. 7; G. Rasch, Die Türken in Europa, Prag 1873, I. S. 179; M. B. C. Collas, La Turquie en 1861, Paris 1861, S. 207; Jširkov I. S. 42; Boué 1889, I. S. 39/40, 57; Hüß S. 109/13, 120/6).

<sup>119)</sup> Abrechnungsversuch der Gebr. Šišmanovi in Widin; Cončev S. 340; Messe S. 76/7.

<sup>120)</sup> Ueber Braila und Galatz nach England, Marseille, Triest, Venedig, Genua, Livorno, durch Konstantinopel (N. Chopin—A. Ubicini Provinces danubiennes, Paris 1856, XI. S. 19).

<sup>121)</sup> Burgas Cončev S. 393/4) Rodosto war der Stapelplatz für alle Produkte des Marmarameeres und östlicher Stapelplatz der Adrianopeler Ebene (Bessé S. 71; Hüß S. 238), Enos der westliche (Grisebach I. S. 112). Saloniki war wichtigster Handelsort des Balkans nach Konstantinopel für Uebersee (Beaujour 1800, I. S. 71, II. S. 92). Durazzo war Stapelplatz für den Verkehr mit Desterreich über Triest (Müller 1844, S. 33).

<sup>122)</sup> Ueber Triest, das nach der französischen Revolution Marseille überflügelt hatte, (F. Pouqueville, Voyage en Morée, à Constantinople, en Albanie, Paris 1805, III. S. 183; M. A. Ubicini, Lettres sur la Turquie, Paris 1853, S. 407) nach Desterreich (Beaujour 1801, S. 159; Brief v. 6. 8. 1876 an E. Georgiev, In: Archiva I. S. 144) Deutschland, der Schweiz und Belgien (A. Biquesnel, Voyage dans la Turquie d'Europe, Paris 1868, S. 320).

<sup>123)</sup> A. Papadopoulo Bretos, La Bulgarie ancienne et moderne, Saint-Petersbourg 1856, S. 220.

<sup>124)</sup> Ungewitter S. 91.

#### IV. Die Bedingungen des Straßenverkehrs.

Die unabdingbaren Voraussetzungen eines jeden raumweiten Handelstransportes liegen darin, daß ausreichende Gewähr für die Unversehrtheit von Personen und Ware gegeben und der Zustand der Straßen ein der Beförderung zuträglicher ist.

1. Sicherheit im Lande. — Das Ausbleiben natürlicher Schicksalsschläge, politische Ruhe, verständnisvolle Handhabung der Wirtschaftspolitik und Ordnung auf den Straßen sind die vier wesentlichsten Faktoren, welche den Grad der Sicherheit des Handels bestimmen. Das Ausfallen eines von ihnen kann auf den betroffenen Straßen die kaufmännischen Unternehmungen ganz unterbinden, ihr zeit- oder gebietweises Fehlen wird ein Stagnieren des Verkehrs und seine Umleitung auf andere Routen veranlassen.

Der Balkan war oft von Mizernten,<sup>125)</sup> Erdbeben und Heuschreckenschwärmen heimgesucht. Als eine wahre Geißel hat aber vor allem das in kurzen Intervallen sich wiederholende Auftreten der Pest<sup>126)</sup> gewirkt; sie hat (im 19. Jh.) Oesterreich und Rußland Anlaß zur Errichtung eines Sanitätsordons an den Grenzen gegeben.<sup>127)</sup>

Politisch war der Raum immer nur für kurze Zeit befriedet; jahrzehntelang hintereinander ist einmal dieser, ein anderes Mal jener seiner Teile durch Kriege,<sup>128)</sup> Aufstände<sup>129)</sup> der unterdrückten und Revolutionen<sup>130)</sup> der benachbarten Völker nicht nur gefährdet, sondern geradezu gesperrt gewesen.

Nicht weniger hemmend machten sich die wirtschaftlichen Bevorrechtungen bemerkbar, welche die Pforte einseitig einer ausländischen Macht zu-

<sup>125)</sup> z. B. 1453, 1539, 1560, 1574/5, 1585.

<sup>126)</sup> z. B. 1476, 1547, 1553, 1555, 1629, 1635, 1653, 1719, 1829/30, 1834.

<sup>127)</sup> Oestreich sperrte sich gegen Serbien und die Walachei ab (Grisebach I. S. 21; Kaniß 1868, S. 93), Rußland seit 1836 gegen die Türkei am Donaulaufe (C. F. Wurm, Vier Briefe über die freie Donauschiffahrt, Leipzig 1885, S. 19, 27) Quarantänedauer abhängig vom Grad des Pestmehrs und der Warenart (Stürmer S. 34). Erschwerte den Handel (A. Müller, Die untere Donau, Regensburg 1841, S. 156, 214, auch bei der Durchfuhr (Sahn 1861, S. 11).

<sup>128)</sup> Pestnähmefeldzüge bis 1529, dann 1571/3, 1591/1606, 1620, 1645/69, 1672/8, 1682/99, 1710/1, 1714/8, 1732/9, 1768/74, 1782/4, 1787/92, 1807/12, 1828/9, 1853/6, 1877/8.

<sup>129)</sup> Serbischer Befreiungskampf 1804/17, der griechische 1821/9, außerdem die lokalen Erhebungen in Bulgarien, Thronkämpfe in Rumänien und andere innere Fehden in Montenegro (N. Jorga, Relațiile Comerciale ale Terilor Noastre cu Lembergul, București 1900, S. 91; Müller 1844, S. 55).

<sup>130)</sup> z. B. die ungarische von 1849 veranlaßte den Handel zu Umwegen (Ungewitter S. 92/3).

gestehen mußte<sup>131)</sup> oder sich selber vorbehielt.<sup>132)</sup> Die Zollregelung widersprach den Ansprüchen des Handels, und ganz besonders des Transites:<sup>133)</sup> die Erhebung der Abgaben und Gebühren<sup>134)</sup> erfolgte ziemlich willkürlich und schikanös<sup>135)</sup>, und noch zu Boués Zeiten bestanden die Binnenzölle<sup>136)</sup> fort. Außerdem veränderte sich ständig der innere Wert des Geldes<sup>137)</sup> und Kredit fehlte so gut wie ganz.<sup>138)</sup>

Mit noch größerer Unmittelbarkeit hat sich die mangelnde Ruhe und Ordnung auf den Straßen ausgewirkt. In den Häfen scheinen (besonders im 17. und 18. Jh.) Piraten stark gehaust zu haben<sup>139)</sup>, und auf den Landstraßen und zwar in erster Linie auf den für den Fernhandel wichtig-

<sup>131)</sup> z. B. durch den Frieden von 1829 bis zum Donauvertrag Metternichs von 1840 war Handel und Schifffahrt auf der Donau unter Kontrolle Rußlands (Wurm, S. 19, 31).

<sup>132)</sup> Bis 1829 hatten die Türken in der Moldau das Vorkaufsrecht (Nistor 1911, S. 218/20); die Moldau hatte jährlich 100 000 kg Getreide (N. Jorga, Documente și Cervețari asupra istoriei financiare și economice a Principatelor Române, București 1902, S. 7) und 20000 Oka Salpeter (Müller 1841, S. 251) nach Konstantinopel zu liefern, beides zu niedrigem Preise (Herrn Baron von Tott's Nachrichten von den Türken und Tataren, Frankfurt ab 1787, I. S. 25) Deshalb Schleichhandel, von den Wachtschiffen begünstigt (Ebenda II. S. 170).

<sup>133)</sup> Waren sogar in den einzelnen Städten verschieden hoch, sodaß die Kaufleute ihre Waren lieber große Umwege machen ließen, als daß sie dieselben durch die Türkei schickten (Baiconianu S. 15/7; Boué 1889, II. S. 102).

<sup>134)</sup> Seit 16. Jh. bestand ein ganzes System (J. v. Hammer, Des Osmanischen Reichs Staatsverfassung und Staatsverwaltung, Wien 1815, I. S. 290).

<sup>135)</sup> Besonders in Widin, wo der Pascha die ganze Ausfuhr beherrschte; deshalb Verlassen der Donau zugunsten der thrakischen Handelsstraße (Ungewitter S. 85). Bei der Durchreise auf der Donau Durchsuchungen (N. E. Klemanns Reisen, Wien 1773, S. 25). In Usundschowo klagten die Kaufleute über Quälereien durch die armenischen Zollpächter (Reden S. 162/3).

<sup>136)</sup> Infolgedessen handelten Paschas nach ihren Privatinteressen. 1838 verordnete z. B. der Rumeli Vali, alle in sein Paschalik einzuführenden Waren hätten den Hafen von Durazzo zu passieren, was den Verlauf der gewohnten Handelswege vollständig geändert hätte (Boué 1889, II. S. 102).

<sup>137)</sup> Zwischen Stadt und Land 3% Kursunterschied (Reden S. 165; Beaujour 1800, S. 180).

<sup>138)</sup> Zinsen in Serbien 20%, Albanien 48% (C. Robert, Die Slawen der Türkei, Dresden 1844, I. S. 36), durchschnittlich für Privatpersonen 25—30% (Hüb S. 168). Trotzdem fehlte es aber nicht an Vertrauen (G. A. Olivier's Reise durch das Türkische Reich, Aegypten und Persien, Weimar 1805, I. S. 264/5).

<sup>139)</sup> Zeitweise bis zu 80 Raubschiffe im Archipel (Prokesch II. S. 538; G. St. Sauer, Beschreibung der ehemaligen venetianischen Besitzungen auf dem festen Lande und an den Küsten von Griechenland, Weimar 1801, S. 268; P. Masson, Histoire du commerce dans le levant au XVII. e siècle, Paris 1896, S. 24).

sten<sup>140)</sup>, wo die Natur vielfach für Verstecke und Hinterhalte vorgesorgt hatte, waren Bandenüberfälle<sup>141)</sup> eine alltägliche Erscheinung; davon zeugen die Reiseberichte<sup>142)</sup>, die Klagen in der Presse<sup>143)</sup> und die Volkslieder<sup>144)</sup> dieser Zeit. Das Motiv der Tat war ein verschiedenes. Die Bewohner der albanischen Küste, des Peloponnes und der Kykladen<sup>145)</sup> sowie das unbesoldete Kriegsvolk (bis Ende des 18. Jh.s)<sup>146)</sup> und die Tscherkessen<sup>147)</sup> unternahmen Ueberfälle, um den Raub gegen klingende Münze einwechseln zu können; in ihrer Person verschmolz Räuber- und Händler-tum zu einer eigenartigen Mischung.<sup>148)</sup> Türkische Verwaltungsbeamte,

<sup>140)</sup> Die von Seres ausgehende, die thrakische mit ihren Abzweigungen nach Dupnica, zwischen Braza—Widin, Plewna—Lowetsch, über den Schiplapaß, Jam-boli—Karnobat, Schumla—Kustschuk, die Routen Jannina—Arta, Skutari—Prisren. In den Städten brauchten dagegen „Häuser nur wenig verwahrt“ zu werden (Ch. W. Büdcke, Beschreibung des Türkischen Reiches, Leipzig ab 1778, I. S. 307).

<sup>141)</sup> 18 Mann Bülgeria 4. 7. 1859, Nr. 15, S. 59), sogar 25 (Carigradski 28. 4. 1856, Nr. 274. S. 4) stark und meist beritten (Ebenda 4. 6. 1849, Nr. 51, S. 1).

<sup>142)</sup> Hans Dernschwam's Tagebuch einer Reise nach Konstantinopel und Kleinasien (1553/55), München 1923, S. 246; Vier Briefe aus der Türkei von Dghier Ghiselin von Busbed, Erlangen 1926, S. 74; Brown S. 123; Türkische und Ungarische Chronica, Nürnberg 1663, S. 19/20, 218; P. Lucas, Voyage fait par ordre du roy dans la Grèce, l'Asie mineure, la Macédonie et l'Afrique. Paris 1712, I. S. 279; G. C. B. Driesch, Historische Nachricht von der Röm. Kaiserl. Groß-Botschaft nach Constantinopel, Nürnberg 1723, S. 34, 453, 511; Bouqueville 1805, II. S. 57; Dersj. 1826, III. S. 46; Dersj. 1824, I. 2. S. 8, 276; R. Walfsh, Reise von Konstantinopel durch Rumelien, das Balkengebirge, Bulgarien, die Walachei, Siebenbürgen und Ungarn, Dresden 1828, I. S. 114; Boué 1854, I. S. 128, 132, 151/2; 434; Sahn 1861, S. 98; S. Barth, Reise durch das Innere der Europäischen Türkei, Berlin 1861, S. 62; Kaniß 1882, III. S. 12).

<sup>143)</sup> „Das Räubertum hat sich zum höchsten Punkt entwickelt“ (Turcija 23. 12. 1872, Nr. 45, S. 3). „Der Mensch kann nicht von einem Dorf zum andern ruhig gehen“ (Carigradski 12. 5. 1856, Nr. 276, S. 3). „Ein graufiges Bild von geschlachteten Menschen — das sind die Wege zwischen Plewna und Lowetsch mit Trojan, zwischen Braza und Widin mit Berkowiza“ Nova Bülgerija, Gjurgevo 5. 6. 1876, Nr. 3, S. 11).

<sup>144)</sup> „Ueber dieses Rauben und Morden ... nicht nur die Volkspoesie und Chroniken Aufzeichnungen, auch verschiedene Kirchen- und private Rechnungsbücher offizielle Klagen bei den türkischen Behörden“. (Archiv Nationalbibliothek Sofia II. B. 350) Volkslieder (Sbornik na narodni umotvorenija, nauka i knižnina, Sofija XXVII, S. 268, XXXI. S. 176).

<sup>145)</sup> Profesch II. S. 538.

<sup>146)</sup> „Das ewig dienen muß und khaine besoldung hat“ (Dernschwam S. 246), auch in der Donaugegend (Hurmuzachi XII. Nr. 130).

<sup>147)</sup> Als sie sich nach 1850 bei Schumla niederließen, häuften sich die Ueberfälle sofort (Den, Carigrad 1876, Nr. 38, S. 2).

<sup>148)</sup> Als Beruf der Bewohner solcher Orte pflegt angegeben zu werden: Raub, Handel, Plünderung und Seefahrt (Süß S. 11).

welche sich fern der Zentralgewalt wußten, sahen darin ein Mittel der Bereicherung. Bei den mohammedanischen Scharen der Kurdzäljen (um die Wende zum 19. Jh.)<sup>149)</sup> überwog die Lust am Plündern und Morden, und auch die Serben folgten einer gewissen inneren Neigung.<sup>150)</sup> Für die Haiduken<sup>151)</sup> und Klephten<sup>152)</sup> war der Straßenraub eine Waffe in ihrem Kleinkriege gegen die politischen Herren. Es ist ein Lehrbeispiel für die zerstörenden Wirkungen eines fortwährenden Gegeneinanderstehens von Staat und in ihm zusammengeschlossenen Völkerschaften, daß das Rauben, infolge des Zusammenhaltens einerseits der türkischen Täter mit den Behörden gegen die andersvölkische Bevölkerung und anderseits der christlichen Täter mit ihren Volksgenossen gegen die türkische Obergewalt, zur Grundlage eines Erwerbes, in erster Linie aber zur Ausdrucksform eines innerpolitischen Kampfes hat werden können.

Trotzdem waren die Straßen nicht jederzeit und überall gefährdet. Mehrere Reisende bezeugen, man habe zeitweise unbehindert reisen können<sup>153)</sup>, und der Grad der Unsicherheit sei zur selben Zeit in den einzelnen Gegenden ein verschiedener gewesen.<sup>154)</sup> Immerhin herrschte Ungewißheit; man konnte nicht genau voraussehen, ob man unterwegs würde Gefahren zu bestehen haben oder nicht.

So lagen die Verhältnisse, obwohl die Tat sehr streng geahndet wurde. Ihre Vergeltung bestand (seit dem 16. Jh.) in der Todesstrafe, welche (noch im 19. Jh.) durch Aufhängen oder Pfählen vollzogen wurde.<sup>155)</sup> Die Wiedergutmachung war vorgesehen durch solidarische Haftung aller Einwohner derjenigen Gemeinden, in deren Bannkreis der Ueberfall verübt

<sup>149)</sup> In Albanien plünderten die Beiz Durchziehende aus, „wenn sie nicht einen Geleitsbrief von ihnen erkaufte“ (Bouqueville 1824, I. 1. S. 320).

<sup>150)</sup> Den tapferen Serben eine Vorübung zum Kriege (G. Jireček, Geschichte der Serben, Gotha ab 1911, II. S. 86).

<sup>151)</sup> Nur im Sommer, winters lebten sie als friedliche Bauern (Kasch I. S. 218/9; H. W. Wilhelm, Hochbulgarien, Kiel ab 1935, I. S. 117). Es scheinen allerdings auch gewöhnliche Straßenräuber darunter gewesen zu sein (Boué 1889, I. S. 432/3).

<sup>152)</sup> Die griechischen Freischaren gegen die Fremdherrschaft. Die Griechen mehr als andere türkische Untertanen zum Räuberhandwerk geneigt (J. Baker, Die Türken in Europa, Stuttgart 1879, S. 80), ganze Dörfer geschlossen (Bouqueville 1824, I. 2. S. 229), vor allem in Thessalien (Ebenda II. 1. S. 29).

<sup>153)</sup> Boué 1889, I. S. 430; Walsh I. S. 140.

<sup>154)</sup> In Griechenland grenzten die gefährlichsten Gegenden an die friedlichsten, nur Nordalbanien war absolut verrufen (Grisebach I. S. 137, 344).

<sup>155)</sup> Ebenda II. S. 180; Boué 1889, II. S. 224; E. Niebuhr's Reisebeschreibung nach Arabien und anderen umliegenden Ländern, Hamburg 1837, III. S. 159; Der Neu-eröffneten ottomanischen Pforten Fortsetzung, Augspurg 1701, S. 657.

war,<sup>156)</sup> wobei man erfahrungsgemäß damit rechnen durfte, daß die Interessenübereinstimmung bei den Haftenden und Schuldigen auch tatverhindernd wirken werde.<sup>157)</sup>

Echte Vorkehrungen gegen den Straßenraub bestanden einmal in gelegentlich im Bedarfsfalle ergriffenen Maßnahmen, wie z. B. daß man den Reisenden und den Jahresmärkten eine militärische Bedeckung gab, daß Streifen zur Ausrottung der Banden organisiert wurden<sup>158)</sup> oder daß man besonders berücktigte in den Staatsdienst übernahm.<sup>159)</sup> Außerdem war ein einheitliches, ständiges Straßensicherungssystem eingerichtet. Schon in der frühen Türkenzeit hatte man die christliche Raja einiger Gegenden als Piratenabwehr, Militärpolizei auf den Landstraßen, Wald-, Paß- und Rastwächter eingesetzt<sup>160)</sup> und ihnen als Entgelt bestimmte Freiheiten zugestanden, wodurch diese sich als privilegierte Klassen aus der übrigen Bevölkerung heraushoben, was anregend zur Besiedelung ihrer Orte gewirkt hat. Die größte Bedeutung haben die Paßwächter erlangt, welche anfangs als fliegende, später als ständige Posten<sup>161)</sup> einen geregelten Dienst an den gefährdeten Wegstellen versahen, indem sie, in Hütten stationiert, zur Warnung der Vorüberziehenden trommelten, die Pauke schlugen oder schos-

<sup>156)</sup> In Serbien nach Befreiung abgeschafft (Boué 1889, II. S. 229).

<sup>157)</sup> Je mehr man dem Fremden Ansehen und Einfluß zuschrieb (Grisebach I. S. 136).

<sup>158)</sup> E. Curipeschik, Itinerarium der Botschaftsreise des Josef von Lamberg und Niclas Jurischik durch Bosnien, Serbien, Bulgarien nach Konstantinopel 1530, Innsbruck 1910, S. 41; Driesch S. 453; Des Abt Joseph Boscovich Reise von Constantinopel durch Rumänien, Bulgarien und die Moldau nach Lemberg in Pohlen, Leipzig 1779, S. 26; Bulgarija 11. 9. 1861, Nr. 14. S. 112, 30. 5. 1859, Nr. 10, S. 40.

<sup>159)</sup> Wegen ihrer anerkannten, militärischen Brauchbarkeit (Grisebach I. S. 336).

<sup>160)</sup> Kürekçii und gemidžijani wohnten an den Meeresküsten und Donauufern, beobachteten die fahrenden Schiffe und schützten sie vor Piraten (J. Jurdanov, Istorija na bülgarskata turgovija do osvoboždenieto, Sofija 1938, S. 99) Die Martolosen, militärpolizeilichen Charakters, hatten nach einem Ferman von 1682 in den Kreisen Sofia und Pirots die Räuber zu verfolgen (Izvestiia an istorič druž, Sofija II. S. 193, 195). Die Kürdžii sicherten die Gehölze und Wälder und machten die geheimen Schlupfwinkel der Räuber ausfindig gemeinsam mit den Dervendžii (A. Hajek, Bulgarien unter der Türkenherrschaft, Berlin 1925, S. 18), deren Hauptaufgabe der Schutz der Gebirgsübergänge war. Und die Kichaji bewachten nachts die Reisenden und Waren bei ihrer Rast (Periodičesko VII. S. 114).

<sup>161)</sup> 1443 (Bertrandon de Broquière, Voyage d'outremer et retour de Jerusalem en France par la voie de terre, Paris 1804, S. 591) schon stehende, und 1553 befahl der Sultan Soliman, in die Wachen hätten sich die Gaugenosfen zu teilen (De rebus gestis hungarorum ab inclinatione regni Antonius Wrancius, In: Monumenta Hungariae Historica, Scriptorum II, Pest 1857, S. 318).

sen.<sup>162)</sup> Seit 1721 hatten sie auch Grenzwachen zu stellen und die Transportbegleitung zu übernehmen,<sup>163)</sup> Ende des 18. Jh.s traten an die Stelle dieses Institutes Karaule<sup>164)</sup>, d. h. mit staatlicher Polizei besetzte<sup>165)</sup> Wachstationen, die je einen eigenen Namen führten,<sup>166)</sup> ein verschiedenes Aussehen hatten und auch verschieden groß waren.<sup>167)</sup> Die Erklärung, die Bezeichnung Bekleme<sup>168)</sup>, welche wir gleichzeitig angegeben finden, sei nichts weiter als ein Synonym, wurde von allen in Eski Dschumaja Befragten bestritten: Karaule hätten die größeren, mit Polizei besetzten ständigen Wachtgebäude an den belebten Routen und Uebergängen sowie an den gefährdetsten Grenzen geheißt, aus denen sich vielfach Städte entwickelt haben,<sup>169)</sup> aber zwischen diesen, in kleineren Entfernungen, habe man an den zu periodischen Märkten führenden Straßen für deren Dauer noch kleine Schutzhütten, Bekleme genannt, errichtet, für die man die umwohnende Landbevölkerung aufgeboten habe. Ein Beleg für diese aus der Erinnerung geschöpfte Behauptung ist nicht zu finden gewesen, aber es ist dennoch die Möglichkeit nicht von der Hand zu weisen, daß zur Zeit der — durch die wirtschaftliche Belebung erforderten — Einsetzung unständiger Posten<sup>170)</sup> auch eine derartige Unterscheidung platzgegriffen haben kann.

2. Geeignete Beschaffenheit der Straßen. — Die mangelnde Sicherheit wird zweifellos auf den Willen zur Erhaltung und zum Neubau von Verkehrswegen lähmend eingewirkt haben. Aber durch diese

<sup>162)</sup> Ebenda; Der n s c h w a m S. 6, 246, 260; Des edlen Herrn Heinrich B l u n t Morgenländische Reise, Helmstädt 1687, S. 11; B r o w n S. 151; M. G u y s, Voyage litteraire de la Grèce, Paris 1776, II. S. 268; L ü d e k e I. S. 340; Bouqueville 1824, I. 2. S. 264, II. S. 324.

<sup>163)</sup> Die bisherigen Obliegenheiten der Martolosi (Izvestija II. S. 193, 195) Derwenzi im 18. Jh. entlassen, 1786 die Bewohner von Klisura von diesen Pflichten schon befreit (Nationalbibliothek Wien Nr. 8669, fol. 51 V.); aber in Sliven haben sie noch bis 1880 bestanden (S. T a b a k o v, Grad Sliven, Sofija 1911, I. S. 253, 358).

<sup>164)</sup> Karaul (Karawul, Karaghul), aus dem Russischen entlehntes Wort, besagt: Jäger, der von fern das Wild beobachtet (E n z y k l o p ä d i e II. S. 815; J. M i l o s i c h, Etymologisches Wörterbuch der slawischen Sprachen, Wien 1886, S. 112).

<sup>165)</sup> 4—10 (R a n i š 1882, I. S. 79, 320; R o b e r t II. S. 192).

<sup>166)</sup> z. B. R a d a n n e, Laghut-kursu, Wurbuschte (B a r t h S. 8, 19).

<sup>167)</sup> Hütten aus Laub oder Nadelholzbaumrinde oder mit aus Zweigen geflochtenem Dach; quadratische einstöckige Steingebäude mit offener Galerie; Holzbau in Form eines viereckigen Türmchens; ebenso, aber ohne Eingang vom Erdgeschoß aus (B o u é 1889, I. S. 518/9).

<sup>168)</sup> Aus beklemen, warten oder hüten, gleichbedeutend mit Karaul (Bülgarski tülkoven rěčnik, Sofija ab 1927, I. 2. S. 135).

<sup>169)</sup> G. G u n č e v, Vakarel, antropogeografski proučvanija In: Codišnik Sof. Univ. XXIX, 8. ist. fil. Fak., Sofija 1933, S. 88.

<sup>170)</sup> R a n i š 1882, III. S. 323/4; Oesterreichische Monatschrift 15. 5. 1876, S. 74.

Feststellung wird nur zugegeben, daß in dem Zustand der Straßen eins der Kriterien für die Kulturhöhe eines Landes zu ersehen ist.

Bis zum 16. Jh. hören wir noch keine Klagen. Zwar nennt *Dernschwam*<sup>171)</sup> die thrakische, über die er reiste, nur „zum teil erhalten“ und stellenweise schon im Verfallen begriffen; aber bereits *Gerlach* (1573) spricht von Ausbesserungsarbeiten an ihr. Vom 17. Jh. an bis in die ersten Jahrzehnte des 19. Jh.s hinein sollen die Straßen dann derart zergangen gewesen sein, daß der Verkehr sich seitwärts neue Wege bahnen oder Umwege machen mußte. Wir lesen weiter in den Reiseberichten, speziell bei schlechtem Wetter sei kaum des Fortkommens gewesen. Wohl seien hier und da Pflasterungen vorgenommen worden, jedoch derart unsachgemäß, daß sie nur für kurze Zeit eine Besserung bedeutet hätten.<sup>172)</sup> Erst gegen Mitte des 19. Jh.s hat, nach den vorliegenden Angaben,<sup>173)</sup> der Straßenbau relativ Gutes vollbracht, aber nur in Donaubulgarien<sup>174)</sup> und in Serbien,<sup>175)</sup> während anderswo die Bautechnik und Trasse den Anforderungen des Verkehrs nicht gerecht zu werden verstand: es wurde nicht geschottert, sondern man fügte lediglich unsymmetrische Steine verschiedener Art und Größe zusammen, die Straßen liefen gradlinig über Berghöhen hinweg und ließen die Siedlungen unberührt.<sup>176)</sup> Die schlechtesten Straßen haben am Ende der Türkenzeit Makedonien, die adriatische Küste und die Fürstentümer nördlich der Donau gehabt, und auch in Griechenland lag noch alles im Argen.<sup>177)</sup>

An Orientierungsmitteln hat es ganz gefehlt; Richtungs- und Entfernungsweiser gab es nur an der siebenbürgischen Grenze, sonst überall mußte man sich natürlicher Merkmale, wie z. B. der Steine und Flüsse, bedienen oder sich an die üblichen Rastplätze halten.<sup>178)</sup> Brücken erwähnt bereits *Dernschwam*,<sup>179)</sup> und zwar steinerne; später wurden zumeist höl-

<sup>171)</sup> *Dernschwam*, S. 12.

<sup>172)</sup> *S. Schweigger*, Gezwente neue nützliche und anmuthige Reiß-Beschreibung, Nürnberg 1664, S. 44; *Driesch*, S. 83; *Baltimore*, Reise in den Orient in den Jahren 1763 und 1764, Leipzig 1768; S. 110; *Klemann*, S. 145; *Stürmer* S. 44; *Walsh* I. S. 8; *Boué* 1889, II. S. 32.

<sup>173)</sup> *Chausseeweg Sofia—Widin* (Bulgarka pčela, Braila 4. 10. 1863, Nr. 19. S. 3), *Widin—Belogradschik*, *Lom—Balkan* (Dunav 6. 3. 1866, Nr. 54. S. 107), *Rustschuk—Schumla—Warna* (Ebenda 3. 3. 1865, Nr. 1. S. 1), *Rustschuk—Tirnowa* (Ebenda 9. 6. 1865, Nr. 1).

<sup>174)</sup> *Müller* 1841. S. 224.

<sup>175)</sup> *Hahn* 1861, S. 7, 65.

<sup>176)</sup> *Walsh* S. 847; *Müller* 1844, S. 31; *Kanitz* 1882, II. S. 11.

<sup>177)</sup> *Hüb* S. 292; *Müller* 1841, S. 249; *Keden* S. 182; *Rasch* I. S. 181  
*Müller* 1844, S. 31.

<sup>178)</sup> *Driesch* S. 448; *Walsh* II. S. 137; *R. Kunisch*, Eine Fahrt nach dem Orient, Berlin 1869, S. 79.

<sup>179)</sup> *Dernschwam* S. 22; *S. Schweigger*, Eine neue Reißbeschreibung aus Deutschland nach Constantinopel und Jerusalem, Nürnberg 1608, S. 44.

zerne,<sup>180)</sup> manche sogar mit unnötigem Aufwand, errichtet.<sup>181)</sup> Aber sie wurden nicht erhalten, waren wenig solid, ihre Joche hatten keinen Schutz gegen die Wellen, Geländer fehlten meist ganz,<sup>182)</sup> vor allem waren sie zu gering an Zahl, besonders in Bulgarien.<sup>183)</sup> Zur Überquerung der Binnengewässer war aus diesen Gründen das Übersetzen mit Fähren und das Durchschreiten von Furten vielfach die einzige Möglichkeit.<sup>184)</sup>

Für ein Befahren der Flüsse waren die Voraussetzungen noch nicht geschaffen; so blieben z. B. die vom Sturm zusammengetriebenen Baumstämme jahrelang unbeseitigt in der Morawa und Sawa liegen,<sup>185)</sup> und es wurde auch nichts gegen die Sandbänke unternommen.<sup>186)</sup> Selbst am Donaustrom erfolgte erst 1829 die Schiffbarmachung der Mündungen, fünf Jahre später beseitigte man die gefährlichsten Riffe zwischen Belgrad und Widin, aber noch bis zu den Dammbauten und der Vertiefung der Fahrinne (1861) verursachte das Passieren der Sulina vollbeladenen Fahrzeugen nicht nur langes Warten, sondern dazu besondere Kosten,<sup>187)</sup> alles Umstände, welche den Wert dieser Handelsstraße erheblich verminderten. Auch wichtige Häfen, z. B. Konstanza und Enos, waren der allmählichen Versandung ausgesetzt.<sup>188)</sup>

Das modernste, jüngste Verkehrsmittel, die Eisenbahnen, befand sich ebenfalls in ungeeignetem Zustande; sie waren derart unsachgemäß angelegt, daß die Schienen vielfach überschwemmt wurden und die Waggons stark schleuderten.<sup>189)</sup>

<sup>180)</sup> Einige gab es schon früher (Euripeſchik, S. 54/5).

<sup>181)</sup> Mit 50 Bogen (John Jackjohn's Tagebuch einer im Jahre 1797 unternommenen Landreise aus Ostindien nach Europa, Weimar 1803, S. 168).

<sup>182)</sup> „Schon vor zwanzig Jahren eingestürzte Bögen noch immer nicht wieder hergestellt“ (W. Macmichael, Reise von Moskau nach Constantinopel, in den Jahren 1817 und 1818, Jena 1819, S. 132/3) „Zahlreiche gemauerte Bögen von ungleichem Durchmesser sind unregelmäßig aneinander gefügt, einige so spitz, wie gotische Portale. Die höchsten liegen in der Mitte und bis dahin muß man in wahren Abjäten steil hinauf, an der andern Seite auf dieselbe Art wieder hinabsteigen“ (Grisebach II. S. 334) „Ein Kamm, der sie in der Mitte theilt, zeigt den Fuhrwerken den Weg (Bouqueville 1824, I. 2. S. 254).

<sup>183)</sup> Boué 1889, II. S. 45.

<sup>184)</sup> Oft tagelanges Warten darauf (Macmichael S. 121).

<sup>185)</sup> Boué 1889, II. S. 26.

<sup>186)</sup> Ebenda II. S. 26.

<sup>187)</sup> 299 Schiffe warten auf das Steigen des Wassers, um ins Meer hinauszufahren (Carigradski 30. 5. 1853, Nr. 123. S. 3). „Die Lichterungskosten, um über die Sulinabarre hinwegzukommen, betragen damals beinahe die Hälfte der Frachtkosten von Triest oder Marseille nach Galac oder Jbraila (Ranič 1868, S. 392).

<sup>188)</sup> Divier III. S. 400; Müller 1844, S. 58; Rasch II. S. 16; Grisebach I. S. 144; Ungewitter S. 25.

<sup>189)</sup> Rasch I. S. 212.

## V. Die Transportmittel.

In Uebereinstimmung mit der Ueberlegung, daß die Wahl der Transportmittel unter Berücksichtigung der Beschaffenheit der Straßen erfolge, bediente sich der Handel besonderer Tiere, Fuhrwerke und Binnenwasserfahrzeuge, welche nach Art und Gestalt am geeignetsten erschienen, während die Seeschiffe und Eisenbahnwaggonen in ihren Formen von den damals überall üblichen kaum abwichen und deshalb bei unserem Versuche, die charakteristischen Transportmitteltypen darzustellen, durch welche der Verkehr seine eigenartige Note erhielt, bewußt übergangen werden dürfen.

1. Tiere. — Auf den Gebirgspfaden war man so gut wie ausschließlich auf die Muskelkraft der Tiere angewiesen; sie brachten alle Warensendungen aus den Küstenplätzen an den Meeren ins Innere, ebenso aus Bosnien, wo 95% des ganzen Straßennetzes nur Saumwege waren.<sup>190)</sup> Aber selbst auf den zergangenen Routen in den Ebenen erwiesen sie sich als geeignet.<sup>191)</sup>

Es gibt kaum einen Reisebericht, der nicht erwähnt, sein Verfasser sei des öfteren Tieren im Dienste des Handels begegnet. Vergleichen wir, um nur einige herauszugreifen, Wennern, Driesch, Walsh und Spencer miteinander,<sup>192)</sup> so erhalten wir Gewißheit über die verwendeten Arten: zum Tragen: Kamele, Maultiere und Pferde und zum Ziehen Büffel, weißliche Ochsen und ebenfalls Pferde. Während man Maultiere, Büffel und Ochsen überall treffen konnte, war dies bei den übrigen beiden Tierarten nicht der Fall.

Pferde waren zu Zeiten von Kriegszügen unentbehrlich, konnten deshalb nur bei Friedenszustand anderen Zwecken dienen; außer in der Walachei,<sup>193)</sup> wo, wie die umfangreichen Lieferungen nach Mitteleuropa beweisen, ein Ueberfluß an ihnen geherrscht hat. Eine wie große Bedeutung sie für den Handel gehabt haben, geht daraus hervor, daß die Pferdelaft als Zollbemessungsgrundlage genommen wurde.<sup>194)</sup>

<sup>190)</sup> J. Koskiewicz, Studien über Bosnien und die Herzegowina, Leipzig 1868, S. 58; W. A. Duckett, La Turquie pittoresque, Paris 1855, S. 183; Reden S. 182.

<sup>191)</sup> Griebach II. S. 353; Boué 1889, II. S. 28, 32/3.

<sup>192))</sup> A. Wennern, Ein ganz new Reisebuch von Prag auß biß gen Constantinopel, Nürnberg 1622, S. 39; Driesch S. 80; Walsh I. S. 131; E. Spencer, Travels in European Turkey in 1850, London 1851, II. S. 347.

<sup>193)</sup> Nistor, 1912, S. 33.

<sup>194)</sup> Nistor 1911, S. 147; Carigradski 5. 10. 1857, Nr. 349, S. 3.

<sup>195)</sup> Schon Dernschwam (S. 242) sah es 1553, Bratislaw (Des Freyherrn von Bratislaw merkwürdige Gesandtschaftsreise von Wien nach Constantinopel, Leipzig 1786, S. 60) 1591, Boscovich (S. 8) 1762, auch Ungewitter (S. 36) noch 1854, aber Jireček (1891 S. 39) nur in der Gegend von Burgas und Adrianopel.

Das Kamel kam und ging mit den Türken.<sup>195)</sup> Man bevorzugte es weniger wegen seiner Leistung, in der es vom Pferde übertroffen wurde,<sup>196)</sup> als wegen seiner Anspruchslosigkeit,<sup>197)</sup> und weil es leicht zu behandeln war. Auf tiefen Wegen konnte es aber nicht gut schreiten; deshalb sah man es nördlich vom Balkengebirge und auf den grundlosen Straßen im griechischen Süden kaum, desto mehr aber auf der thrakischen Leitlinie.<sup>198)</sup>

Das Beschlagen des Lastviehs war zur Pflicht gemacht.<sup>199)</sup> Dieses Gewerbe wurde im Nebenberuf von Bauern, Fuhrleuten und Postangestellten ausgeübt,<sup>200)</sup> wodurch die vielfachen Klagen, die Hufeisen seien schlecht genagelt und überragten den Huf, erklärlich werden. Zum Reiten bediente man sich der türkischen Sättel; man saß in ihnen, da sie vorn und hinten erhaben waren, bequem, und weil in dem viereckigen Steigbügel der ganze Fuß Platz hatte, noch fester als in den westeuropäischen.<sup>201)</sup> Die Ware wurde den Tieren, in Ballen aus hanfenen oder Stoffsäcken, in geflochtenen Körben oder in hölzernen Truhen verpackt,<sup>202)</sup> auf den Rücken geladen.<sup>203)</sup> Besonders geschickt im Befrachten scheinen die Gebirgsbewohner Ostserbiens gewesen zu sein.<sup>204)</sup>

<sup>196)</sup> Die Angaben über die Tragfähigkeit der Tierarten gehen sehr stark auseinander: Kamele 4 Zt. (Ungewitter S. 36), 6 Zt. (X. Heuschling, L'empire de Turquie, Brüssel 1860, S. 191), 14 Zt. (Schweigger 1608, S. 264), 15. 4. Zt. (eine Rechnung aus dem Jahre 1866, im Besitz von B. Rašeev in Gabrovo) und 17. 25 Zt. (Biquessel S. 323); Pferde 6—7 Zt. (F. H. v. d. Hagen, Malerische Reise in einigen Provinzen des osmanischen Reichs, aus dem Polnischen des Herrn Grafen Eduard Raczyński, Breslau 1828, S. 237), 11. 5 Zt. (Biquessel S. 323) und 6. 4—12. 9. (Raniß 1868, S. 576).

<sup>197)</sup> „Sein doppelter Magen und sein Wasserbehälter machen, daß es mehrere Tage lang ohne Nahrung und Trinken leben kann“ (Oliver II. S. 164; Büdcke I. S. 57) „Verlangt die geringste Pflege, kein anderes Tier gehorcht seinem Lenker so gut; es braucht weder Kamm noch Striegel, man reinigt es mit Bürsten“ (Busbed S. 108).

<sup>198)</sup> Niebuhr III. S. 202; Charalambi Angel Alex, 1845 in Schistowa geboren; Reden S. 183; Ungewitter S. 32.

<sup>199)</sup> Hammer I. S. 153.

<sup>200)</sup> Boué 1889, II. S. 51.

<sup>201)</sup> Ebenda S. 54.

<sup>202)</sup> In Ballen kam trockenes Obst, Seife, Schnüre, Seide; in die Körbe Schuhe; und in die Truhen Kerzen, Metallwaren (Cončev S. 488).

<sup>203)</sup> „Der cammel is von alsolcher natuyr, dat er neder veldt off sijn knee ind senckt sich voert bys off den buych ind leyst sich laden. as idr geladen, is steyt it hoeschlichen off mit den vursten beynen ind dan mit den hyndersten ind geyt voert sijnre straessen. as idt dan kumpt off die stadt dan idt blijuen sal, so schreyen idt die heyden an, so veldt idt off sije knee ind voert off sijnen buych ind legst sich ontladen ind so blijfft er dan sittzen (Die Pilgerfahrt des Ritters Arnold von Harff, Gölz 1860, S. 116) „Ist ihnen die Last zu schwer, so zeigen sie es durch Schnauben an und verweigern das Aufstehen“ (Busbed S. 108).

<sup>204)</sup> Raniß 1868, S. 49.

2. Landfahrzeuge. — Die Verwendung von Fuhrwerken war wegen der Beschaffenheit der Straßen fast ausschließlich in den Ebenen möglich, und auch dort nur streckenweise, weil nichts geschehen war, die unterbrechenden Höhenzüge überfahrbar zu machen.<sup>205)</sup> Als einzige Gebirgswege hatten die nach Kronstadt und Hermannstadt führenden einigen Fahrzeugverkehr, aber man mußte meist einen erheblichen Vorspann zu Hilfe nehmen.<sup>206)</sup>

Die Gebrauchsfähigkeit dieses Transportmittels war also stark beschränkt.<sup>207)</sup> Die Moldau und Walachei machten den ausgiebigsten Gebrauch von ihm; auf den bosnischen Strecken traf man es dagegen nicht, und auch in Serbien war es um die Zeit der Befreiung noch recht selten.<sup>208)</sup> Man hat sich wohl — das kommt noch hinzu — an seine Verwendung erst recht spät gewöhnt;<sup>209)</sup> Dernschwam<sup>210)</sup> erwähnt zwar schon die Existenz von Fuhrwerken, aber sie waren doch erst um die Zeit des Krimkrieges derart verbreitet, daß die Wagenlast — neben der Pferdelast — zur Grundlage der Zollbemessung genommen war.<sup>211)</sup>

Im Anfang der Türkenzeit finden wir nichts weiter als den lateinischen Vermerk,<sup>212)</sup> es seien den Reisenden Wagen begegnet. Alle spezielleren Angaben über deren Aussehen sind jungen Datums (19. Jh.) und weichen überdies in der Schilderung der Unterschiede der verschiedenen Arten nicht unerheblich voneinander ab.

Die Bauart wurde den Wegverhältnissen angepaßt. Sie war deshalb am leichtesten nördlich und südlich von der Donau. Die dortige Karutza stellen wir uns als ein vierrädriges, drei Fuß hohes, zwei Fuß breites und nicht ganz vier Fuß langes, schmales Gefährt mit Pferdegespann vor<sup>213)</sup>.

<sup>205)</sup> Boué 1889, II. S. 39; Roskiewicz S. 59/60; Raniß 1868, S. 576; Tuma S. 161.

<sup>206)</sup> Vor einem Wagen 20 Pferde oder 5—6 Paar Ochsen (C. Fireček, Die Handelsstraßen und Bergwerke von Serbien und Bosnien während des Mittelalters, Prag 1879 S. 59).

<sup>207)</sup> Horton I. S. 312.

<sup>208)</sup> A. Marmier, Du Rhin au Nil, Paris 1856, I. S. 240; Raniß 1868, S. 576.

<sup>209)</sup> Lüdtke I. S. 339; Stürmer S. 119; C. A. B. Gruber, Das osmanische Reich, Wien 1811, S. 174.

<sup>210)</sup> Dernschwam S. 15.

<sup>211)</sup> Nach Warengüte gestuft (Carigradski 5. 10. 1857, Nr. 349, S. 3).

<sup>212)</sup> Dernschwam, S. 15; Busbeck S. 25.

<sup>213)</sup> căruța war der Typ eines leichten Gefährtes (B. Barcianu, Wörterbuch der rumänischen und deutschen Sprache, Hermannstadt 1900, S. 104), eine „véritable arche de Noé“ (St. Bellanger, Le Keroutza, Voyage en Moldo-Valachie, Paris 1846, II S. 9), konnte also trotz Boué (1899, II. S. 52) schon deshalb mit der Araba nichts gemein haben.

Die Taliga<sup>214)</sup>, ebenfalls ein Pferdefuhrwerk, *Cončevs*<sup>215)</sup> Serket gleichzusetzen, scheint tatarischen Ursprungs zu sein und durch die Türken erhebliche Umgestaltungen erfahren zu haben. Auf einem starken Pfosten, der die Achse ihrer außerordentlich hohen Räder verband, ruhte der Wagenkasten. Sein Borderteil ragte — zwecks leichteren Wendens — bei der Frachttaliga höher und war breiter als der hintere; bei der Personentaliga erhob sich auf dem aus zwei zusammengefügtten Brettern gebildeten Bodenstück ein Korb aus zwischen Reifen geflochtenen Weidenruten, der außen mit einer Lederdecke überzogen und innen nicht selten mit türkischrotem Tuch ausgeschlagen war, und in den man seitwärts mit Hilfe von Tritten hineinfletterte.<sup>216)</sup> Hilberg erwähnt im Gegensatz zu Kaniz<sup>217)</sup> noch vierscheibige kleine Fenster zwischen Korb und Decke. Weder bei der Taliga noch bei der Karutza war die Trennung der Transportzwecke durchgeführt; sie war vielmehr erst eine Späterscheinung. So kam z. B. etwa um 1850 eine Kutsche, ähnlich dem Wiener Fiaker, in die Walachei und diente als reines Personenuhrwerk.

In den Ebenen der Mitte und des Südens verkehrten schwerere, von Ochsen und Büffeln fortbewegte Fahrzeuge. Ausschließlich der Warenbeförderung stand eine primitive Karrenart zur Verfügung,<sup>218)</sup> mit zwei oder vier speichenlosen und niedrigen Rädern und einem ungefügten Wagenkasten, aus Flechtwerk bei den Bauern und aus Holz bei den Fuhrleuten, hinter dem sich, wenn es eine Tarnica war, ein erhöhter Sitz für zwei Personen befand. Lasten und Personen beförderte die sehr gebräuchliche Araba,<sup>219)</sup> und aus diesem doppelten Verwendungszweck erklären sich die widersprechenden Beschreibungen ihres Aussehens.<sup>220)</sup> In beiden Fällen

<sup>214)</sup> Telegah (A. Hilberg, Nach Eski-Djumaia, Wien 1876, S. 17/8), Falega (Oesterreichische Monatschrift 15. 5. 1876, S. 73), Telëga (Tolkovyj slovar živogo velikorusskago jazyka, S. Petersburg 1912, IV, S. 741) oder Tolëga (A. S. Surokina, Slovar drevnago slavjanskago jazyka, S. Petersburg 1899, S. 847).

<sup>215)</sup> Beide im Aussehen vollkommen übereinstimmend (Cončev S. 492).

<sup>216)</sup> Hat also ganz anderes Aussehen als Karuze; deshalb abzulehnen R. Gerov, Rěčnik na bŭlgarski jazik, Plovdiv ab 1895, II. S. 353, V. S. 321).

<sup>217)</sup> Hilberg S. 17/8; Kaniz 1882, III. S. 289.

<sup>218)</sup> E. A. Duißmann, Reisebriefe aus Ungarn, dem Banat, Siebenbürgen, den Donaufürstenthümern, der Europäischen Türkei und Griechenland, Stuttgart 1850, S. 342; Kaniz 1868, S. 582; Boué 1889, II. S. 51/2; (Cončev S. 486).

<sup>219)</sup> Araba oder Arba (Gerov I. S. 11), Arraba (Description S. 175), Aruba (Walfsh I. S. 8). Es ist nicht, wie Gerov annimmt, ein arabisches, sondern ein türkisches Wort (J. W. Redhouse, A Turkish and English Lexikon, Constantinople 1921, S. 56).

<sup>220)</sup> „From a waggon to a child's go-east, perambulator, or tovcart (Ebenda) Voitures dorées ayant la forme d'un berceau (E. Boré, Correspondance et mémoires d'un voyageur en Orient, Paris 1840, I. S. 103) oder eines „halbflugelförmigen Korbes“ (Zuma S. 161).

stand der Wagenkasten, in den man von hinten einstieg, auf Bohlen über den zwei plumpen, hohen Rädern, und das Ziehen erfolgte mittels Stricken. Nicht immer, aber doch gewöhnlich trug er ein gewölbtes Verdeck, das entweder massiv hölzern war oder aus mit einem festen Tuch umspannten Holzreifen bestand. Nahm die Araba Personen auf,<sup>221)</sup> dann war es mit Blumen bemalt,<sup>222)</sup> beiderseits besenstert und hinten sowohl wie vorn, dem Kutschersitz zu, mit einem Vorhang abgeschlossen.

Es entspricht demnach nicht den tatsächlichen Verhältnissen, daß die Araba der einzige Wagen gewesen sei, der während der Türkenzeit gefahren ist;<sup>223)</sup> aber eine erhebliche Primitivität aller Arten läßt sich nicht ableugnen, welche man nur mit der Unentwickeltheit des Wagnereigewerbes, das einen Nebenerwerb der Hufschmiede bildete,<sup>224)</sup> erklären kann. Ausnahmslos waren die Fuhrwerke aus Holz gebaut, ohne Verwendung auch nur des kleinsten Stückchens Metall, nicht einmal am Zuggeschirr oder am Rade. Tellern ähnlich, oft polygonal und aus dünnen Bohlen waren sie verfertigt. Auf zwei gekreuzten Hölzern, gewissermaßen als Achsen, lag der Wagenkasten unmittelbar auf.<sup>225)</sup>

3. Wasserfahrzeuge. — Die meisten Flüsse trugen nichts weiter als Flöße und einige Rähne. Auf der Mariza beispielsweise bestand der gesamte Verkehr lediglich im Schleppen, dem der Bau der thrakischen Eisenbahnlinie hinderlich geworden ist;<sup>226)</sup> zu einer Dampferverbindung ist es auch auf diesem Fluß nicht gekommen. Der Donaustrom war wohl seit 1834 von Dampfbooten befahren, jedoch blieb ihre Zahl zurück hinter den heimischen Binnenschiffen, welche (in der Talrichtung in Orschowa, in der Bergrichtung in Braila) den von jenseits des Balkans gekommenen Schiffen die Ladung entnahmen, um sie in die Binnenhäfen zu bringen.<sup>227)</sup>

<sup>221)</sup> Platz für 6 (Boué 1889, II. S. 52) bis 10 Personen (Description S. 175).

<sup>222)</sup> Ueber ihre geschmückte Ausstattung ausführliche Schilderung bei J. M. Berton, Les Turcs dans la balance politique de l'Europe au dix-neuvième siècle, Paris 1822, S. 201; auch Boué (1899, II. S. 52).

<sup>223)</sup> Description S. 175.

<sup>224)</sup> Boué 1889, II. S. 51.

<sup>225)</sup> Walsh II. S. 7/8; Prokesch I. S. 356; Tuma S. 161.

<sup>226)</sup> „Aus Adrianopel schreibt man, eine dort heimische Gesellschaft sei errichtet, um eine Dampfschiffahrt auf der Mariza einzurichten. Die kleinen Dampfer dieser Gesellschaft werden keine andere Last tragen als Maschinen und Kohlen für eigenen Bedarf, aber sie werden flache Schiffe schleppen“ (Bulgarski knižici, Carigrad-Galata 1858, Heft 1, S. 59; N. A. Bogorov, Nėkolko dena raschodka po bėlgarskitė mėsta, Bukureřt 1868, S. 22) „Aber der Bau der Eisenbahnlinie bei unserer Stadt lieř vom Verkehr dieser Flußfahrzeuge abhalten, weil der Bau einiger Brėcken über diesen Fluß erforderlich geworden war“. (Edirne, Odrin 9. 11. 1876, Nr. 448).

<sup>227)</sup> Ungewitter S. 83; Mėlelr 1841, S. 262.

Streckenweise (bei Orschowa, zwischen Semendria und Belgrad) war die Gegenwirkung des Wassers derart stark, daß bis zu 100 Menschen oder 30 Paar Ochsen eingesetzt werden mußten, um ein vollbefrachtetes Fahrzeug aufwärts zu ziehen.<sup>228)</sup> Man sah auf dem Strome die großen serbischen Ruderschiffe, dann aber vor allem verschiedene Arten von Seglern: „stattliche, rasch segelnde Briggs“;<sup>229)</sup> ferner die sog. Gamilar, plump und mit breitem Borderteil;<sup>230)</sup> und am häufigsten den Raif, im Verhältnis zu seiner Länge etwas schmal, bei guten Windverhältnissen aber ziemlich schnell und deshalb sehr gebräuchlich. Vom Typ des Kutters, mit buntbemalten hohen Borden und Masten, gekrümmtem Borderteil, schräg überdachtem Verdeck und einer kleinen Kammer mit rundem Dach in der Mitte,<sup>231)</sup> war der Raif ein Fahrzeug, das zur Beförderung von Massengütern und zum Be- und Entladen der Seeschiffe in den Häfen<sup>232)</sup> benutzt wurde.

Für den Querverkehr standen Fahren in zwei Arten zur Verfügung: Brahme und freifahrende Boote. Der Brahm bestand aus zwei schmalen, langen Fahrzeugen, welche durch darüber gelegte Bretter unter Freilassung von so viel Zwischenraum verbunden waren, daß die Wellen freies Spiel behielten; er wurde entweder an Seilen oder an Ketten, welche quer über den Fluß gespannt wurden, fortbewegt.<sup>233)</sup> Das Fährboot war nichts weiter als ein aus einem Baumstamm gehauener Kahn, welcher, von einem Steuerruder gelenkt, dem Strome überlassen wurde, der ihn ans gegenüberliegende Ufer trieb, wie Grisebach in Albanien beobachtet hat, oder mittels Stangen hinübergestoßen wurde, wie wir aus Rumänien hören.<sup>234)</sup>

Die Wasserfahrzeuge für den Bedarf des osmanischen Reiches sind zum guten Teil auf dem Balkan gebaut worden; zu Brognards<sup>235)</sup> Zeiten

<sup>228)</sup> Diese Leute verdienten, je nach Handelslage, 37—75 Frcs. im Monat (Ranič 1868, S. 10. 359. 384/5; Boué 1889, II. S. 88; Müller 1841, S. 194; C. W. Wucher, Reise in den Orient Europa's und einen Theil Westasiens, Elberfeld ab 1860, I. S. 142).

<sup>229)</sup> Müller, 1841, S. 245.

<sup>230)</sup> Boué 1889, II. S. 46.

<sup>231)</sup> Tolkovyj slovar II. S. 252; Niebuhr III. S. 177.

<sup>232)</sup> Ranič 1882, I. S. 12; Rajč II. S. 16.

<sup>233)</sup> Niebuhr III. S. 200; Ristor 1912, S. 25.

<sup>234)</sup> Es besorgte das Ueberfahren eine privilegierte Rajaklasse (D. Ichčiev, Materiali za istorijata ni pod turskoto robstvo, In: Izvestija na istor. druž. Sofija 1906, S. 179/81) Grisebach II. S. 344; Hurmuzachi II. 2. Nr. 520, S. 688.

<sup>235)</sup> Diese Gegenden waren seinerzeit noch stark bewaldet; in Misivria große Rähne zu je 80—100 Lasten, in Anchialos kleine Schiffe gebaut (J. Săfăzov, Bulgarische Wirtschaftsgeschichte, Berlin 1929, S. 251). Der Verkauf von Baumaterial an Private war verboten.

in Anchialos und Misiwria, und Autoren des 19. Jh.s berichten von Werften an der Donau: nach Biquesnel<sup>236)</sup> haben Griechen in Semendria eine Brigg gebaut, Hüß<sup>237)</sup> sprach von Braila, Ungewitter<sup>238)</sup> gibt an, 1847 seien in Tultschea 25 Fahrzeuge vom Stapel gelassen worden, und Alev erinnert sich an Schiffsbauer in Schistowa, Pom und Widin.

## VI. Die Hauptformen der Straßenbenutzung.

Welche Erwägungen haben wohl die Wahl auf diese oder jene Art von Transportmitteln fallen lassen, und in welcher Weise hat man sich ihrer bedient? Erst in den letzten Jahrzehnten der Türkenzeit sind einige Verkehrsanstalten entstanden, welche dem Benutzer die Wahl nicht mehr frei ließen. Während des größten Theiles des Zeitabschnittes waren also die Kaufleute gezwungen, das Selbstorganisieren ihrer Reisen und Warenbeförderungen in die Hand zu nehmen. Die besondere Form ihrer Züge gab dem Straßenbild ein charakteristisches, eigentümliches Gepräge und beherrschte es derart ausschließlich, daß bestimmte Vorkehrungen zur Erleichterung getroffen worden sind, welche vorbildlich waren im Vergleich zu den später seitens der Transportanstalten bereitgestellten.

1. Die Formen des Reisens. — Das Reisen entsprach den Anforderungen und Anschauungen der damaligen Zeit. Der Kaufmann reiste persönlich oder schickte seine Beauftragten, um Handelsgeschäfte anzuknüpfen oder zu erfüllen, und wer sich auf diesen Beruf erst vorbereiten wollte, begleitete einen Geschulden, um durch Beobachten und Erleben erfahren zu werden.<sup>239)</sup>

Die Reisen auf dem Meere galten als unsicher,<sup>240)</sup> teuer und langwierig. Auf der Donau waren sie bis 1861 unbequem; man hat nämlich das Fahrzeug des öfteren wechseln müssen, weil die Klippen und Untiefen des Stromes einen durchgehenden Verkehr zwischen Oszident und Orient nicht zuließen.<sup>241)</sup>

Die erste Bahnlinie wurde 1860 in Betrieb genommen, also begann die Benutzung dieser Straßen knapp vor dem Ende der Türkenzeit; sie konnten überdies infolge der Beschränktheit des Netzes für den raumweiten Verkehr nichts mehr als Ergänzungscharakter haben.

<sup>236)</sup> Boué 1889, II. S. 47.

<sup>237)</sup> Hüß S. 186.

<sup>238)</sup> Ungewitter S. 92.

<sup>239)</sup> Hagen, S. 244.

<sup>240)</sup> Unsicherer als die Landreisen (Baltimore S. 3).

<sup>241)</sup> R. Koch, Reise längs der Donau nach Konstantinopel und Trebisond, Weimar 1847, S. 7.

Man reiste daher in erster Linie auf den Landstraßen. Die Inanspruchnahme der Pferdepост findet man schon 1631 bei *Neiſſchiſ*<sup>242)</sup> erwähnt, ein Anspruch auf ihre Benutzung hat damals jedoch noch nicht bestanden, sondern diese wurde in jedem Einzelfall durch einen besonderen Erlaubnisſchein geſtattet<sup>243)</sup> und war dann entgeltlos. Man mußte ſich die Begleitung eines Janitſcharen gefallen laſſen, was läſtig empfunden wurde,<sup>244)</sup> obwohl die Sicherheit des Reiſens dadurch erhöht werden ſollte. Später — wann, ſteht nicht feſt, beſtimmt aber ſchon 1816, als *Stürmer* reiste — war die Benutzung Privaten freigegeben, allerdings gegen einen ziemlich hohen Preis,<sup>245)</sup> ſofern man nicht durch Vorweiſen eines guten Paſſes die Koſtenberechnung zu beeinflussen in der Lage war.<sup>246)</sup> Mit der 1847 eingeführten Wagenpoſt reiste man auch nicht billiger, ja ſogar noch unbequemer.<sup>247)</sup> Die dennoch recht rege Inanspruchnahme dieſer Anſtalt entſprang dem Wuſch nach Schnelligkeit des Vorwärtſkommens.<sup>248)</sup>

Da die Poſt nur auf wenigen Hauptſtrecken verkehrte, war der Reiſende auf allen anderen noch immer ganz auf ſich allein angewieſen. Beſaß er eigene Transportmittel, dann ließ er ſich einen Tataren als Führer ſtellen, der unterwegs diktatoriſch für alles ſorgte;<sup>249)</sup> ihn zu erhalten, war leicht für Inhaber von Paſſen höheren Ranges, wie ſie z. B. gerade Kaufleute erhielten, welche zur Zufuhr von Waren berufen waren. Andernfalls mietete man ſich welche, was ſich gewöhnlich mangels geeigneten Rücktransportes teurer ſtellte,<sup>250)</sup> und kam dann langſamer voran, weil entliehenes Gut mehr geſchont ſein wollte. Der Moslemin ritt allerdings

<sup>242)</sup> G. Ch. v. *Neiſſchiſ*, Sieben-jährige und gefährliche Neu-verbesserte Europae-Asiat- und Africanische Welt-Beschauung, Nürnberg 1673, S. 49.

<sup>243)</sup> *Klemann* S. 43; *Reden* S. 160.

<sup>244)</sup> Janitſchar plagt die Bauern, die deſhalb den Reiſenden meiden (*Niebuhr* III. S. 156).

<sup>245)</sup> Auf den einzelnen Strecken verſchieden hoch, grundſätzlich aber beſtehend aus der Gebühr für die Pferde des Reiſenden und des Begleiters ſowie aus einem Trinkgeld für letzteren (*Walſh* I. S. 156; *M. Blanqui*, Voyage en Bulgarie pendant l'année 1841, Paris 1843, S. 104; *Boué* 1889, II. S. 481).

<sup>246)</sup> *Macmichael* S. 117.

<sup>247)</sup> „Le malheureux voyageur doit faire, à défaut d'habitude, les plus merveilleux efforts d'équilibre, pour n'être lancé à tout moment sur la route“ (*Commaire* I. S. 189; *Walſh* II. S. 47).

<sup>248)</sup> Allerdings mußte man an manchen Poſtstationen ſogar tagelang warten, um ein Pferd zu bekommen (*Ebenda* S. 187).

<sup>249)</sup> War bei Todesſtrafe verpflichtet, die Reiſenden lebend an den Beſtimmungſort zu bringen oder unanſechtbarer Beweiſe ſeines natürlichen Ablebens vorzulegen (*Boué* 1889, II. S. 481; *Ungewitter* S. 157).

<sup>250)</sup> *Bratislaw* S. 59; *Stürmer* S. 225; *Boué* 1889, II. S. 479.

nur und überließ das Fahren den Frauen,<sup>252)</sup> und der Ausländer tat es nicht viel anders, weil er sich mit der hochenden Stellung auf dem Boden der Landfahrzeuge nicht abzufinden vermochte.<sup>252)</sup>

Ein solches selbständiges Reisen war allerdings wegen der Gefahren auf den Straßen ein Wagnis und deshalb eine Seltenheit. Gewöhnlich schloß sich der Einzelne an eine größere Reisegruppe (z. B. Gesandtschaft) oder Warentransportkolonne an;<sup>253)</sup> in deren Mitte hatte er das Gefühl der Geborgenheit, sparte Kosten und kam in freundlicheren Kontakt mit der Bevölkerung, erreichte freilich um ein Drittel langsamer sein Ziel.<sup>254)</sup>

2. Die Formen der Warenbeförderung. — Die Versendung von Waren auf dem Wasserwege ist gewiß nicht unbedeutend gewesen, seitdem nach einem Stagnieren (15. und 16. Jh.), das durch kriegerische Verwicklungen und durch die Ausschaltung der italienischen Stadtrepubliken aus dem Balkanhandel hervorgerufen war, Westeuropa (17. und 18. Jh.) sich lebhaft zu interessieren begann. In einer früheren Studie<sup>255)</sup> ist die Wichtigkeit des Plazes von Saloniki gewürdigt worden und an gleicher Stelle wurde, gestützt auf Brognard und Penjsonel, vermerkt, daß den Warnaer Hafen täglich bis zu 12 Schiffe jeder Größe angelaufen und daß am Ufer der Donau zahlreiche Schlepper gelegen haben. Aber erst die Einführung der Dampfkraft verhalf den nassen Straßen zur Ueberlegenheit über die trockenen. Nicht den Binnengewässern, weil nämlich die Frachten auf der Donau und das Flößen derart hoch berechnet<sup>256)</sup> wurden, daß man diese Unkosten nur bei wenigen Waren in den Preis einkalkulieren konnte, vielmehr der Seeschifffahrt, die wegen ihrer niedrigen Frachttarife<sup>257)</sup> den Vorzug genoß, besonders seitdem

<sup>251)</sup> „Les voitures ne sont que pour les femmes: le Mahometan les dedaigne par lui-meme. La carosse, disent les courtisans et les militaires, est le symbole de luxe et de la molesse“ (M. de M. d'Ohsson, Tableau général de l'empire othoman, Paris ab 1790, II. S. 156). Das kommt auch darin zum Ausdruck, daß Araba und Taliga so eingerichtet waren, daß das Wageninnere fremden Blicken entzogen blieb (Ranik 1882 III. S. 289; Berton S. 201).

<sup>252)</sup> Boué 1889, II. S. 52; Berton (S. 201).

<sup>253)</sup> Ebenda S. 93; Walsh II. S. 122.

<sup>254)</sup> Niebuhr III. S. 156; Boué 1889, II. S. 478.

<sup>255)</sup> Mehlan; Jahresmärkte, S. 88/120.

<sup>256)</sup> „Ich ziehe es vor, die Maschinen, welche wir für unsere Baumwollfabrik in Philippopol benötigen, in England zu kaufen. Sie kommen leichter und mit weniger Frachtkosten zu Meer nach Enos als aus Wien auf der Donau nach Philippopol“ (Brief I. Bogorovs aus Wien an Gerov 3. 1. 1867, In: Archiva, I. S. 26).

Flinabflößen von Getreide nach Enos je kg 35 Piafter (Barth S. 44).

<sup>257)</sup> „Baumwolle . . . von Triest aus mit dem Dampfer zu billigerem Preise hierher bringt“. (Brief v. 13. 12. 1854 aus Bukarest nach Karlowo, Nationalbibliothek Sofia 15 B 9102). „Von Galatz aus wird nach Danzig um etwa 30 Prozent wohl-

durch den Bau der Eisenbahnen die Güter sehr schnell auf die Binnenmärkte gelangten. Die Warentransporte haben sich demzufolge während des größten Teiles der Türkenzeit auf den trockenen Straßen bewegt. Da nun aber für diesen Verkehr keinerlei Anstalten bereitstanden, war seine Form vom Handel selber geschaffen und auf seine Bedürfnisse ausgerichtet worden.

Das Gebot der Sicherheit ließ den Gedanken der Gemeinschaftszüge verwirklichen, welche seit dem Jahre 1398 nachweisbar sind und noch 1874 von Jireček gesehen wurden.<sup>258)</sup> In der Nähe großer Handelsorte oder auch an anderen allgemein bekannten Plätzen machten zum Abzug Bereite halt und warteten, bis ihnen die Beteiligung ausreichend erschien. Dann begannen sie gemeinsam ihren Weg.<sup>259)</sup> Sobald sich diese Übung eingespielt hatte, ging das Verlassen der Hauptmärkte ganz regelmäßig zu bestimmten Terminen vorstatten.<sup>260)</sup>

Karawanen<sup>261)</sup> nannte man diese Gemeinschaftszüge, was im Persischen soviel wie „Schützer der Geschäfte“ bedeutet.<sup>262)</sup> Man scheidet sie nach den verwendeten Transportmitteln in Saumtierkarawanen, diese wiederum nach der Belastung in leichte und schwere,<sup>263)</sup> und in die Spätform der Wagenkarawanen. Es wurden, entsprechend den festgelegten Verbreitungsgebieten, nördlich vom Balkangebirge Pferde, 40—200 in einem Zuge, und im Süden überwiegend Kamele, bis zu 60, verwendet.<sup>264)</sup>

---

feiler als direkt mit der Eisenbahn auf den fünffach längeren Seewege um ganz Europa verfrachtet, und so ist es erklärlich, daß zuweilen sogar Breslau Getreide aus Jassy über Hamburg bezieht“ (P. Dehn, Deutschland und Orient in ihren wirtschaftspolitischen Beziehungen, München 1884, I. S. 127).

<sup>258)</sup> E. Jireček, Geschichte der Bulgaren, Prag 1876, S. 221, 415.

<sup>259)</sup> P. Lucas, Voyage fait an 1714 par ordre de Louis XIV., Paris 1714, I. S. 27; Niebuhr III. S. 159, 168; Walsh I. S. 141.

<sup>260)</sup> Rustschuk—Konstantinopel monatlich zweimal (Stürmer S. 93), Konstantinopel—Adrianopel achtmal (Niebuhr III. S. 159).

<sup>261)</sup> Kearban, Kiarwan (M. Otter, Voyage en Turquie et en Perse, Paris 1748, II. S. 9; H. Bamberg, Sittenbilder aus dem Morgenlande, Berlin 1876, S. 210), aus dem pers. Kār-bān (Enzyklopädie II. S. 837), ins Arabische in der Form cairawan übergegangen, im 14. Jh. durch den levantinischen Handel der Italiener als carauana, garaunus herübergebracht und in slawischer Umformung zu Karawane (W. Heyd, Geschichte des Levantehandels im Mittelalter, Stuttgart 1879, I. S. 198) geworden.

<sup>262)</sup> Enzyklopädie II. S. 837; Der nschwam S. 36; W en n e r n S. 39.

<sup>263)</sup> „Caravanes pesantes composées de chameaux qui portent de cinq à six quintaux de marchandises, et en caravanes légères dont la charge ordinaire n'ex-cède pas trois quintaux par chameau“ (Heuschling S. 191).

<sup>264)</sup> J. H. Stöwer, Historisch-Statistische Beschreibung des Osmannischen Reiches, Hamburg 1784, S. 258; M. Morris, Relation des voyages de Sidi-Aly, Paris 1827, S. 57; Ristor 1912, S. 33; Cousinéry S. 58/9; Lüdeke, I. S. 57, 339; Medžidiev S. 119.

Gerade die Vorstellung von den Zügen der Kamele hat Stürmer<sup>265)</sup> den Ausdruck „merkantilistische Armeen“ des Orientes prägen lassen. Voraufritt der Baschi, als der Älteste, Angesehenste der Beteiligten und vielleicht auch als früherer Soldat der Führer, der die Durchführung des Transportes zu leiten hatte und der Vertreter den obrigkeitlichen Gewalten gegenüber war. An seiner Seite schritt meist ein Packpferd oder ein Esel, damit es die Lasttiere anführe und ihren Schritt bestimme.<sup>266)</sup> Dahinter die Kamele, eins in den Fußstapfen des anderen, eine lange Kolonne.<sup>267)</sup> Und neben ihnen, je 10—12 Tiere überwachend, die Treiber, oft Walachen. Alle Mitziehenden, auch die angeschlossenen Reisenden und selbstverständlich die Kaufleute und deren Beauftragte, bis an die Zähne bewaffnet.<sup>268)</sup>

Im Laufe des 17. Jh.s tauchten neben den Kaufmanns- als neue Form die Spediteurkarawanen auf. Der ausländische Kaufmann wollte der Unsicherheit wegen seinen Standplatz nicht verlassen,<sup>269)</sup> und auf Seiten des inländischen Handels lag es im Zuge der Entwicklung, daß er sich von der Beförderung der Güter zu befreien und diese an ein besonderes, selbständiges Gewerbe abzutreten bestrebt war.

Das waren die sog. Kiradžis<sup>270)</sup>, der Nationalität nach Angehörige der verschiedensten Völker und Volksgruppen, am häufigsten Walachen.<sup>271)</sup> Cončev<sup>272)</sup> charakterisiert sie als umherziehende Kleinhändler und hat damit im Kern recht. Sie waren nämlich allem Anschein nach ursprünglich Wanderhändler — vielleicht auch Bauern<sup>273)</sup> — gewesen und hatten die Transportbesorgung als zusätzliche Beschäftigung hinzugenommen. Später hat das Herleihen ihrer Pferde, Maulesel oder Wagen an die Kaufleute für deren Transportzwecke und ihr Tätigwerden als eine Art von Spediteuren den Hauptteil ihres Erwerbes ausgemacht, dem sie in — auch genossenschaftlich zusammengeschlossenen Kleinbetrieben — nachgingen. Und

<sup>265)</sup> Stürmer S. 224.

<sup>266)</sup> Bošovich S. 16; Lüdecke I. S. 58; Stürmer S. 99.

<sup>267)</sup> Die Angabe (Enzyklopädie II. S. 837), sie seien in Reihen zu sieben Tieren geordnet gewesen, bezieht sich nicht auf unseren Raum.

<sup>268)</sup> Lüdecke I. S. 317.

<sup>269)</sup> Beaujour 1800, II. S. 174.

<sup>270)</sup> Kiradži ist, wer gegen Lohn fährt (Gerov II. S. 365). So — oder nach Reden (S. 158) Katergi —, war die Bezeichnung im türkisch und slawisch besiedelten Gebiete, Agoiati im albanischen, Alogiati im griechischen (Reigebaur S. 382) und carausi im Rumänischen (Nistor 1912, S. 33).

<sup>271)</sup> Der Walache hieß als solcher in Konstantinopel Mezzovit (Bouquille 1824, I. 1. S. 124), es beschäftigten sich so aber auch Zinzaren, Serben, Bulgaren (Boué 1889, II. S. 479), Griechen, Türken, einige Deutsche (Wußer I. S. 35) und die Vorstadtbevölkerung der rumänischen Handelsorte (Nistor 1912 S. 33).

<sup>272)</sup> Cončev S. 189, 439.

<sup>273)</sup> Wilhelm I. S. 282.

als Endstadium einer ganz folgerichtigen Entwicklung verbanden sie die Reisen wieder mit eigenen Handelsgeschäften, wofür ein besonders aufschlußreiches Beispiel in den Banskoer Fernkaufleuten vorliegt, welche aus Kiradzis hervorgegangen sind.<sup>274)</sup>

Ihre Karawanen entsprachen denen der Kaufleute. Bis zu 69 Fuhrwerke oder Pferde legten gemeinsam den Weg zurück.<sup>275)</sup> Geführt wurden auch sie — nur nicht die Gabrowaer Kiradzis<sup>276)</sup> — von einem Baschi und begleitet wurden sie von Beauftragten der Auftraggeber. Der Frachtpreis war berechnet unter Berücksichtigung von Jahreszeit, Wetter, Entfernung, Sicherheit der Straßen, verlangter Geschwindigkeit, Warengattung sowie =gewicht und schwankte unter dem Einfluß dieser Faktoren stark.<sup>277)</sup>

3. Die Unterwegsrast. — Als Ohsson sein Tableau verfaßte, gab es noch keine Gasthäuser.<sup>278)</sup> Bei der Bevölkerung unterzukommen, war der beschränkten Wohnverhältnisse wegen nicht möglich, und seitens der Türken wurde ein Eintreten von Christen bei Mohammedanern nicht gern gesehen.<sup>279)</sup> Für den Kaufmann stellte sich aber die Frage, wo er Konak<sup>280)</sup> halten könne, recht oft; denn bei der geringen Tagesleistung<sup>281)</sup> infolge der Wegverhältnisse erforderte ein Transport viel Zeit.<sup>282)</sup>

<sup>274)</sup> J. Batakliev, Grad Bansko In: Godišnik na sofijskija universitet, istoricofilologičeski fakultet, XXV 1928—1929, Sofija 1919, S. 19.

<sup>275)</sup> N i s t o r 1912, S. 35; Spencer I. S. 65.

<sup>276)</sup> Cončev S. 488.

<sup>277)</sup> J. B. Gabrowa—Schistowa 1813  $1\frac{1}{2}$ , 1814  $6\frac{1}{4}$ , 1862<sup>25</sup>, 1875 23, 1876 32, 1878 150. Groschen (Cončev S. 494/5), vgl. ferner Briefe Ch. Pulievš an Ch. und G. Georgiev, In Koppija S. 335, 341, 358/9, 365, 368, 374); N i s t o r 1912 S. 38); „Le prix des transports mont-t-il souvent à 40 pour 100 sur le valeur des produits“ (Sommaire I. S. 218).

<sup>278)</sup> Ohsson II. S. 175.

<sup>279)</sup> D e r n s c h w a m S. 36, 68, 134.

<sup>280)</sup> Konak, abgeleitet von kon sich niederlassen, sich einrichten, bezeichnet die die Entfernung, welche man bis zum Uebernachten zurücklegt (Enzyklopädie II. S. 1136); G e r o v II. S. 393).

<sup>281)</sup> Lasttierkarawane durchschnittlich 35—56 km (Schweigger 1608, S. 264), marschieren nicht mehr als 8 Stunden (Fireček 1877, S. 9); Kamele am ausdauerndsten (Lüdeke I. 57), Pferde langsamer (Hagen S. 237), aber im Tragen leistungsfähiger (Raczinski S. 237). Araba mit Pferden 20 km, mit Ochsen 15, mit Büffeln 12 (Tuma S. 162; Boré I. 163).

<sup>282)</sup> Je nach den Transportmitteln dauerte es nach Konstantinopel von Belgrad 20—31 Tage (Fireček 1877, S. 9, 122), von Ragusa über Nisch 52 (Ebenda S. 126), von Rußschuf 7—14 (Müller 1841, S. 241; Stürmer S. 98/9), von Karlowo 23—30 (Mačov S. 46); von Uesküb nach Stutari brauchte man 8 Tage, nach Sarajewo 10 (Periodičesko 1898, LV—LVI, S. 16); von Sofia nach Salonik 13 (Ranis, 1882III. S. 211), von Gabrowa nach Dedeagatsch 20 Tage (Cončev S. 144).

Bei günstigem Wetter lagerte man im Freien, in schattigem und wasserreichem Gelände. Während der Nacht bildeten die Tragtiere einen Kreis, mit den Köpfen nach außen, und schützten so die drinnen liegenden Lasten.<sup>283)</sup> Trotzdem war man noch durch Ausstellen von Wachen unablässig auf der Hut. Aber bei schlechtem Wetter und vor allem im Winter? Die Bereitstellung besonderer Rastgelegenheiten erhob sich also als dringende Pflicht im Interesse des Handelsverkehrs.

Am frühesten sind die Ismaret<sup>284)</sup> entstanden; das älteste war wohl das 1390 in Adrianopel errichtete.<sup>285)</sup> Jedoch waren sie nur auf der thraakischen Straße anzutreffen<sup>286)</sup> und ursprünglich ausschließlich für Kranke und andere Notleidende bestimmt; erst etwas später, aber doch schon zu Busbeds Zeiten, fand in ihnen ein jeder, der anklopfte, drei Tage lang kostenfrei Nahrung und Lager.<sup>287)</sup> Ihr Neußeres verriet, daß in ihnen lediglich Einzelreisende oder kleine Gruppen mit geringem Gepäck aufgenommen werden konnten: Der Gebäudekomplex, der den Namen Ismaret trug, bestand nämlich außer Küche, Speise- und Wohnräumen vor allem aus einer Moschee, einer geistlichen Schule, einem Krankenhause und noch anderen gemeinnützigen Institutionen.<sup>288)</sup>

Für die Karawanen wurden, nach 1550, zwei spezielle Arten von Unterwegsstationen errichtet: Karawansereien<sup>289)</sup> und Kursumli-Chan<sup>290)</sup>. Zu der irrigen Ansicht, es seien zwei Bezeichnungen für dasselbe Ge-

<sup>283)</sup> M. J. Quin, Voyage sur le Danube, Paris 1836, I. S. 296; Boué 1889 I S. 518; Raniß 1882, III. S. 288/9.

<sup>284)</sup> Ismaret (a) *Anbau, Gebäude, Wohnung* (Enzyklopädie I. S. 507).

<sup>285)</sup> S. Lewenflaw—B. Amelbeurn, *Neuwer Muselmanischer Histori Türckischer Nation*, Frankfurt 1595, S. 185, 191.

<sup>286)</sup> Ebenda S. 348.

<sup>287)</sup> Busbed S. 33; Amelbeurn S. 116, 323, 348; *Türkische Chronica*, Frankfurt am Main 1577, II. S. 18; Bartislaw S. 63; Ohsson I. S. 287; J. Menadier, *Merkwürdigkeiten aus der Europäischen Türkei*, Quedlinburg 1830, I. S. 161.

<sup>288)</sup> J. H. İzzunçarılıoğlu, *Erklärung und Uebersetzung der Stiftungsurkunden im Auszug*, In: *Bulleten*, Ankara 1937, I. 1. S. 155.

<sup>289)</sup> Carabassari (*Reißschiff* S. 71), Corravoseria (H. B. Rothenhan, *Große Reisen und Begebenheiten*, München 1902, S. 22), Carauanseraium (Amelbeurn S. 466), Khervassaria (*Euripeschiff* S. 64), Kiavanserais (*Stürmer* S. 101), Caravanseras (Brown S. 113), Karavanserseraj (*Chalfa* S. 12), Caravasarajen (*Wennerg* S. 39), Caravansserail (*Description* S. 179), Carabanserai (*Schweigger* 1608, S. 40), kéarbanserais (Ohsson I. S. 165). *Dernschwam* (S. 5) gibt die Herkunft richtig an, aus dem pers. Kārbān-Sārāi (*Enzyklopädie* II. S. 837), was so viel wie Karawanenhof, Karawanenhaus bedeutet.

<sup>290)</sup> Chan, Khan, Khān (*Barth* S. 35), pers. Haus, hat seinen Namen vom Gründer Ibrahim Khan (*Menadier* II. S. 54).

bäude<sup>291)</sup>, wurden viele Reisende, vor allem der späteren Jahre, durch Lüdikes und Stürmers Angabe verleitet, erstere hätten nur an den großen Straßen, letztere in den Städten gestanden.<sup>292)</sup> An ihr ist so viel richtig, daß sie tatsächlich an diesen Stellen gebaut worden waren; allein im Laufe der Zeit haben sich um die Karawanseraien herum Ansiedlungen gebildet, die sich zu bedeutenden Städten ausgewachsen haben.<sup>293)</sup> Und zweitens war das Uebereinstimmen der Außenfront beider daran schuld: große, rechteckige Bauwerke mit festen Mauern und Bleikuppeln auf den Dächern.<sup>294)</sup> Der verschiedene Zweck beider ist an ihrer Inneneinrichtung klar erkennbar. Wir sind in der glücklichen Lage, von Schweigger<sup>295)</sup> die Zeichnung einer Karawanserai zu besitzen. Diese war, wie wir an dem Bilde sehen, eigentlich nichts weiter als ein leerer, sehr geräumiger Hof, auf dem Lasten und Tragtiere abgestellt wurden. Zum Teil war er, nämlich rings um die Außenmauern herum, durch eine breite, glatte Mauerfläche erhöht, wo die Begleiter schliefen und in den ausgesparten Vertiefungen abkochten.<sup>296)</sup> Im Kursumli-Chan umgaben im Gegensatz dazu den Hof Geschäfte und über ihnen lag eine breite Galerie, auf welche mönchsartige Zellen mündeten.<sup>297)</sup>

Der Chan war also danach eingerichtet, Gäste für längere Dauer zu beherbergen; und tatsächlich liegen aus der Spätzeit Beweise dafür

<sup>291)</sup> Ebenda II. S. 54; Description S. 177;; Brown S. 151; aber auch schon bei Driesch (S. 80) zu finden.

<sup>292)</sup> Lüdike I. S. 90; Stürmer S. 101.

<sup>293)</sup> z. B. Dupnica (Zireček 1891, S. 150) Sutschawa, Sereth; Jassy (Ristor 1912, S. 14, 19).

<sup>294)</sup> Rechteckig (Wratisslaw S. 44/5, 60/2, nur selten quadratisch (Simpert, Diarium oder ausführliche curiose Reihß Beschreibung, Augspurg 1701, S. 108/9), mit starken Mauern (Dernschwam S. 38) aus Quadersteinen (Ebd. S. 100; Driesch S. 80), 200 Tiere fassend (Dernschwam S. 5), manche sogar 5000 (Ebenda S. 100; Schweigger 1608 S. 47), bis 3000 Personen (M. Beneditti, Viaggio à Constantinopli, Venetia 1688, S. 137). Oft Moscheen dabei (E. Effendi, Narrative of Travels in Europa, Asia, and Africa in the seventeenth century, London 1846, II. S. 91).

<sup>295)</sup> Schweigger 1608, S. 40.

<sup>296)</sup> „Große leere Häuser zur Herberge der Reisenden“ (Brown S. 113), „Eseltreiber Herbrig“ (Amelbeurn S. 466) „zugleich Pferdeställe“ (Niebuhr III. S. 162) „nichts anders denn eine große weite vnd leere Schewr oder Hewstadel“ (Schweigger 1608, S. 49; Wratisslaw S. 59/62) „kein Ingebäu als geringstrüm“ (Rotenhan S. 22).

<sup>297)</sup> In Dibra 64 Läden, in Prizren 400 Zellen (Müller 1844, S. 83), Weitere grundlegende Literatur darüber: Deß Herrn Thevenots Reihßen, Frankfurt am Mayn 1693, S. 35; R. L. S. Hughes, Travels in Greece and Albania, London 1830, I. S. 174; J. B. Lechevalier, Voyage de la Propontide et du Pont-Euxin. Paris 1800, II. S. 235; Effendi II. S. 81; M. W. Montagu, Letters from the Levant, during the embassy to Constantinople 1711/18, London 1838, S. 155.

vor, daß ihn besonders ausländische Kaufleute zu Lager und Wohnung gewählt und dann natürlich dafür bezahlt haben, während ursprünglich der Fremde in allen Raststationen das Recht hatte, drei Tage unentgeltlich zu verweilen.<sup>298)</sup> Inwieweit sich im Laufe der Zeit das Aussehen beider gewandelt haben mag, ob sie ursprünglich einander noch ähnlicher gewesen sind, das war nicht festzustellen. Im Bestreben, alle Erinnerungen an die „Jochzeit“, wie man sagt, auszumerzen, wurden nach der Befreiung die erhalten gebliebenen türkischen Bauten vernichtet, sodaß wir nur noch einen Kursumli-Chan in Adrianopel haben studieren können. Diese kultur- und wirtschaftshistorischen Denkmäler, die den Karawanenzügen Sicherheit gaben,<sup>299)</sup> deren Vorhandensein seinerzeit von der Handelsfunktion der betreffenden Straße und Stadt beredtes Zeugnis ablegte,<sup>300)</sup> stehen nicht mehr.

Verfallen waren sie aber schon viel früher, seit dem Niedergang der osmanischen Macht. Für ihre Erhaltung hat man, nach den vielen Klagen über ihre Unsauberkeit zu schließen, nichts aufgewendet. Ein weiterer Grund dürfte auch der sein, daß der Kaufmann nicht mehr ausschließlich auf sie als Raststationen angewiesen gewesen ist.

Im 19. Jh. wurden die zur Post Reisenden unentgeltlich im Posthaus vom Postmeister aufgenommen, und dieser hatte seinerseits mit den an der Strecke gelegenen Gastwirten eine Vereinbarung über die nächtliche Verpflegung der Pferde zu einem bestimmten Preis, sofern der Postillion eine spezielle Anweisung mitbrachte,<sup>301)</sup> getroffen. In einigen Städten standen sogar Postchane, im Aeußeren Kirchen von quadratischem Grundriß ähnelnd, die kostenlos Stallungen für mehrere hundert Pferde und zahlreiche Zimmer darboten.<sup>302)</sup> Außerdem gab es zu dieser Zeit in den christlichen Ortschaften private Chans. Das waren allerdings nur einfache Gasthäuser mit einer Schankstube, oft gleichzeitig Kramladen, einem Stall

<sup>298)</sup> Salmons v. Goch, Die heutige Historie der Europäischen Türken, Altona 1749, II. S. 50.

<sup>299)</sup> Der Wärtter durfte morgens erst öffnen, wenn die Gäste erklärten, es sei am Plage (Periodičeski 1909, LXX, S. 646), andernfalls hatte er Untersuchung vorzunehmen (Hammer 1815, I. S. 149). Vgl. auch D. Urquhart, La Turquie, ses ressources, Brüssel 1837, II. S. 197.

<sup>300)</sup> In Sofia 12, (Žurđanov S. 126), Zamboli 7 (B. Aprilov, Dennica novo-bolgarskago obrazovanija, Odessa 1841, S. 132), Konstantinopel 40 Chans und 101 Ismarets (Menadier II. S. 82, 158), Buharest 30 (W. Wilkinson, Tableauihistorique, géographique et politique de la Moldavie et de la Valachie, Paris 1824, S. 78).

<sup>301)</sup> Boué 1889, II. S. 235/6.

<sup>302)</sup> z. B. in Tschorlo, Rodosto, Djakowo, Schumla, Sliven (Ebenda I. S. 510/1); Mirza Abu Taleb Khan, Voyage en Asie, en Afrique et en Europe, Paris 1811, II. S. 120).

im Erdgeschoß und — meist nur einem — leeren Zimmer im Oberstoß.<sup>303)</sup> Mit Ausnahme von einigen Städten war das Gastwirtsgewerbe ein freies, dem sich vorzugsweise Bulgaren, Zinzaren und Epiroten widmeten.<sup>304)</sup> Obwohl es einem Bedürfnis Rechnung trug, hatte es doch keine rechte Entwicklungsbasis. Wer im Besitze eines guten Geleitsbriefes war, beanspruchte meist irgendwo ein Freiquartier; und Muselmanen stiegen in ihnen nicht ab. Sie hatten in manchen christlichen Ortschaften ihre eigenen<sup>305)</sup> und in den mohammedanischen die Mussafirliks, bescheidene „Gästehäuser“ mit einem allen Durchziehenden drei Tage lang kostenlos offen stehenden gemeinsamen Raum für Mensch und Vieh.<sup>306)</sup> Gasthäuser europäischen Stils gab es um 1840 nur in den allerwichtigsten Markttorten;<sup>307)</sup> sie dürften praktisch nur eine Bedeutung für die ausländischen Schiffs- und Eisenbahnreisenden gehabt haben.

Daß alle Neugründungen des 19. Jh.s nicht für Karawanen eingerichtet waren, ist ebenso wie der Verfall der alten Unterwegsstationen ein Beweis dafür, daß die große Zeit der kaufmännischen Gemeinschaftszüge im Abklingen war, seit der Dampf dem Verkehrswesen neue Form gab.

## VII. Die Träger der Verkehrsfürsorge.

Die Bereitstellung von Rastgelegenheiten, die Verbesserung der Straßenverhältnisse, die Sicherung von Ruhe und Ordnung und die Einführung moderner Transportmittel sind Maßnahmen einer auf Erleichterung der Transporte bedachten Verkehrsfürsorge. Gegen die Türken wird vielerseits der Vorwurf erhoben, sie hätten sich um den Handel nicht gekümmert.<sup>308)</sup> Es stellt sich uns also die Frage nach den Trägern dieser Bestrebungen: Inwieweit waren inner- und außerbalkanische Kreise daran beteiligt?

1. Inländische Kreise. — Die herrschende Meinung über die Einstellung der Türken zu Wirtschaft und Handel geht von falschen Voraussetzungen aus. Dieses Volk ist nicht derart wild und in nomadenhafter

<sup>303)</sup> Die besten standen in Albanien, Thessalien, Bosnien und Makedonien, die schlechtesten im Epirus und überall in den Gebirgslandschaften (Boué 1889, I. S. 510). Geklagt wurde aber auch über die bulgarischen (Kaniß 1882, I. S. 200) und noch mehr über die moldaischen und walachischen (Kunisch S. 75).

<sup>304)</sup> Epiroten waren aber meist nur Pächter (Kaniß 1882, I. S. 200, Sahn 1861. S. 42; Boué 1889, I. S. 507).

<sup>305)</sup> z. B. in Bukarest (Stürmer S. 87).

<sup>306)</sup> Musafir t. Gast (Gerov III. S. 92; Kaniß 1882 I. S. 199).

<sup>307)</sup> z. B. in Saloniki, Skutari, Belgrad, Widin, Rustschuk, Silistria, Bukarest, von Franken oder Griechen gehalten (Boué 1889, I. S. 508).

<sup>308)</sup> Barth S. 6/7; Ungewitter S. 68; Hüß S. 75.

Einstellung befangen auf den Balkan gekommen, wie chauvinistische Beurteiler es wahr haben möchten, sondern es hatte die Bedeutung von Produktion und Handel bereits durch die Araber kennen gelernt. Gleich nach der Besiznahme von europäischem Gebiete ergriffen die Sultane Maßnahmen zur Sicherung des Verkehrs und Handelsaustausches. Im Gegensatz zu Jürdanov<sup>309)</sup>, der ausschließlich auf die religiöse Grundlage der mohammedanischen Staatsorganisation als Motiv verweist, halten wir staatliche und ökonomische Notwendigkeiten als bestimmend bei dieser Initiative.

Die Fürsorge, welche M o h a m m e d II. (1551/81), S e l i m I. (1512/19) und deren hohe Beamte den Hauptlinien des Verkehrs<sup>310)</sup> zuteil werden ließen, indem Gefangene und Raja z. B. die thrakische Straße erneuern und Brücken bauen mußten,<sup>311)</sup> entsprach der inneren Einstellung des nicht seefahrenden Volkes, sie war aber in erster Linie von staatlichen Erfordernissen hervorgerufen: Auf ihnen vollzog sich der Aufmarsch der Truppen, auf ihnen reisten die ausländischen Missionen, und es erforderte das Ansehen des Reiches, daß sie zum mindesten in unmittelbarer Nähe der Hauptstadt unterhalten würden. Bei den Wege- und Uebergangsverbesserungen S o l i m a n s II. (1519—66), welche der große türkische Architekt Sinan leitete,<sup>312)</sup> trat dann schon das Bestreben nach Sicherung von innerer Ruhe und wirtschaftlicher Entwicklung hervor, und bei der Einführung der Polizei- und Lasttierchutzgesetze<sup>313)</sup> und der Einrichtung privilegierter Raja-Klassen durch denselben Herrscher stand dieser Gesichtspunkt klar im Vordergrund.

<sup>309)</sup> Jürdanov S. 125/6.

<sup>310)</sup> Die anderen standen ihrem Interesse fern: „Selbst die großen Straßenzüge zur Verbindung der mösisch-thracischen Länder mit den Hasenplätzen am ägäischen Meere, und der macedonischen Provinzen mit der adriatischen Küste.. ließen die Moslims verfallen.“ (R a n i k 1868, S. 575).

<sup>311)</sup> C u r i p e s c h i k S. 54; D e r n s c h w a m S. 23; S c h w e i g g e r 1608, S. 47; W e n n e r n S. 43; H a g e n S. 248/9; J i r e č e k 1877, S. 113/4.

<sup>312)</sup> Periodičeski LXX, S. 643.

<sup>313)</sup> „Pferde, Maulesel und andere Lastthiere sollen nicht unbeschlagen herum gehen; auch sollen dieselben nicht mit zu großer Last beschwert werden. Richter... auch darauf wache, daß man sich keiner schwachen und hinfälligen Lastthiere bediente.“ (H a m m e r I. S. 153). „Wenn eine Karawane angefallen, oder sonst irgend ein beträchtlicher Diebstahl begangen wird, so müssen die Verdächtigen aufgefunden, über den Erfolg der Untersuchungen an die hohe Pforte Bericht erstattet, und dann in Folge nach den Befehlen derselben vorgegangen werden. Wenn jemand in der Nähe eines Dorfes bestohlen wird, sind die Einwohner des Ortes verbunden, das Gestohlene zu ersetzen. Wenn in einer Karawanserai etwas verloren geht, ist die Anzeige davon sogleich dem Aufseher des Karawanserai's zu machen. Jeden Morgen, ehe die Tore öffnen, machen sie Kunde um zu sehen, ob niemand etwas gestohlen worden sey.“ (Ebenda I. S. 148/9).

Ebenso bei den Kaststätten, aber diese waren nicht Schöpfungen der leitenden Gewalt, sondern entsprangen privater Initiative, wenn sie vielfach auch auf Befehl von Sultanen oder deren Beziere<sup>314)</sup> durch griechische Architekten errichtet wurden. Die Gesetze des Korans verlangten von den Gläubigen Stiftungen zur Unterstützung der Armen und Bedürftigen; der Bau von Ismarets, Karawansereien und Chans galt gleichwie der von Wegen, Brücken, Moscheen, Brunnen und Bädern als ein Allah wohlgefälliges Werk.<sup>315)</sup> Mit der Zeit fanden allerdings immer mehr eigennützige Beweggründe<sup>316)</sup> ihren Eingang, wie Prahl- und Ruhmsucht des Stifters, Verbesserung seines Ansehens und, in Auswirkung des türkischen Erbrechtes, die Absicht, sein Vermögen bei Ableben dem Zugriff des Herrschers zu entziehen.

Im 17. Jh. setzte der Verfall der zentralen Macht ein. Ihre wichtigste Maßnahme aus dieser Zeit ist der Ausbau von Postlinien nach einigen Hauptrichtungen<sup>317)</sup> im Interesse einer beschleunigten Verbindung mit den fremden Mächten und auch der inneren Verwaltung, im Regelfall Privatpersonen nicht zugänglich, sondern erst später (mindestens seit 1816) zur allgemeinen Benutzung freigegeben. In Entfernungen von 10—12 Stunden standen (19. Jh.) Posthäuser zum Pferdewechsel, manchmal nur Holzbaracken und Lehnhütten, anderswo mehrstöckige Gebäude, mit deshalb auch ganz verschiedenem Pferdebestand (zwischen 5 und 150).<sup>318)</sup> Die Gründe dieser auffallenden Unterschiede liegen zweifellos in der Verkehrsdichte, mehr aber noch darin, daß die Postmeister,<sup>319)</sup> meist Mohammedaner, nur auf einigen Strecken angestellt waren, sich auf den meisten also ihrer eigenen Mittel bedienen mußten.

Dem Verfall der Straßen gebot die Pforte jetzt keinen Einhalt mehr. Vielfach scheute sie die Kosten, wie z. B. der Schiffbarmachung von Binnen-

<sup>314)</sup> Türkische II. S. 18; Lewenklaw S. 185, 323, 348; Baltimore S. 100; Chalfa S. 11, 56.

<sup>315)</sup> Thevenot S. 69; M. Ricaut, Histoire de l'état présent de l'empire ottoman, Paris 1670, S. 525; Uzunçarsiliöglu S. 135, 145.

<sup>316)</sup> Der nschwam S. 37; Olivier I. S. 266; Enzyklopädie IV. S. 119. Dadurch der Vorteilhafte Eindruck stark beeinträchtigt: „häufigen milden Stiftungen in allen Ständen findet, müssen dieses Volk in den Augen jedes unparteiischen Beobachters in ein sehr vortheilhaftes Licht setzen“ (Hagen S. 239).

<sup>317)</sup> T. X. Bianchi, Le premier annuaire imperial de l'empire ottoman, Paris 1846, S. 367/74.

<sup>318)</sup> Walsh I. S. 156; Bellanger II. S. 1; Macmichael S. 117; Boué 1889, II. S. 235/6.

<sup>319)</sup> Menzildži, hatte an Personal einen Chalsasi (Gehilfe), Čaus (Oberpostknecht) und Chavedži (Kaffeefieder); in Rumänien hatte der Kapudan einen Logothet (Sekretär), Čaus Oberpostknecht) und einen Rotaro (Wagenverfertiger); vgl. Stürmer S. 41, 125; Boué 1889, II. S. 235/6.

gewässern und Unterhaltung der Brücken; daß sie aber selbst ausländische Anerbieten zur Anlage von neuen Straßen<sup>320)</sup> ablehnte, zeugt davon, daß ihre Untätigkeit ernsteren Erwägungen entsprang. Die von ihr unterworfenen Balkanvölker begannen sich (seit dem 17. Jh.) zu regen, und es war daher (besonders im 19. Jh.) ihr Bestreben, deren Aufstands- und Befreiungsbewegungen nicht von sich aus durch bessere Verbindungen mit dem Auslande einen weiteren Antrieb zu geben.

Die private Initiative war ganz erlahmt. Was durch die Wohltäter der Frühzeit erreicht worden war, unterlag ungehindert dem Zahn der Zeit und alles Neue, wie z. B. die Chans, verdankte sein Entstehen hauptsächlich dem Erwerbsinteresse.

Die eigentlichen Verkehrsförderer dieser Jahrhunderte waren die Provinzialorgane, von denen die Durchführung aller ergangenen Anweisungen abhing. Polizeipflege und Schutz der Straßen lag ihnen ob, sie hatten sich um Wege und Brücken zu kümmern.<sup>321)</sup> Jedoch nur wenige von ihnen nahmen diese Pflichten wirklich ernst, wie z. B. Midhat Pascha in Donaubulgarien und Osman Pascha in Bosnien,<sup>322)</sup> und gewöhnlich haben diese wegen der Verdächtigung aus den eigenen Reihen, sie ständen auf der Seite der Christen, nur kurze Zeit ihres Amtes walten dürfen.

Freie Hand zur Verkehrsfürsorge hatten die Regierungen der im Anfang des 19. Jh.s entstandenen Nationalstaaten, und dennoch war auch dort erst wenig geschehen; am meisten in Serbien, wo Miloš auf allen Verwaltungsgebieten eine energische Initiative entfaltete,<sup>323)</sup> während man in Rumänien<sup>324)</sup> und Griechenland wegen des Mangels an Kapital und geeignetem Personal nicht recht vorwärts kam.<sup>325)</sup>

Es fehlte demnach während des größten Teiles der Türkenzeit an einer allgemeinen, leitenden und im ganzen Raum übereinstimmenden inländischen Fürsorge. Und gerade dieser Mangel ließ das bunte Bild örtlich stark verschiedener Verkehrsverhältnisse entstehen.

<sup>320)</sup> Reden S. 158; Kaniš 1882, I. S. 52; Bessé S. 67; Boué 1889, II. S. 32.

<sup>321)</sup> Blunt S. 13; Hüß S. 56; Boué 1889, II. S. 34.

<sup>322)</sup> Enzyklopädie III. S. 555/7; M. Georgiev, Ikonomičeskoto minalo na Grad Sofija i Sofijsko, Sofija 1926, S. 140; J. Erdić, En Bulgarie et en Roumélie, Mai-juin 1884, Paris 1885, S. 13; Vremja 16. 4. 1866, Nr. 35, S. 4; Allgemeine Handelszeitung, Nürnberg 16. 12. 1815, Nr. 248, S. 998; Kaniš 1868, S. 575; Derf. 1882, I. S. 44, 123; II. S. 25, 76, III. S. 241.

<sup>323)</sup> Boué 1889, I. S. 507; Kaniš 1868, S. 209/19.

<sup>324)</sup> Stürmer S. 68, 71, 87; Baiconianu S. 95; Ristor 1912, S. 26/7.

<sup>325)</sup> Tuma S. 132; Reden S. 182.

2. **Ausländische Kreise.** — Die Teilnahme fremder Staaten an der Erschließung des Raumes war eins der Mittel in ihrem Wettbewerbe um das Uebergewicht in ihm. Verkehrspolitische Eingriffe erfolgten, um auf dem Umwege über den Handelseinfluß den Widerpartner auch politisch ins Hintertreffen zu bringen.

Die trockenen Straßen waren in diese Pläne nur zum geringsten Teile einbegriffen. Gewiß, im 15. Jh. war König Sigmund um eine neue Handelsstraße von Kilia über Ungarn nach Süddeutschland bemüht,<sup>326)</sup> im 16. Jh. suchte der polnische Kanzler Jan Zamoiski einen Weg nach der Türkei, der nicht durch die Moldau führte,<sup>327)</sup> im 18. Jh. baute Karl VI. die Rotenturm-Paßstraße<sup>328)</sup>, und im 19. Jh. wurden Postlinien eingerichtet<sup>329)</sup>; aber bei allen diesen Erwägungen und Maßnahmen handelte es sich doch nur um vereinzelte Absichten.

Die systematische Verkehrsinitiative des Auslandes galt den beiden anderen Handelsstraßenarten und trat erst in den letzten 70 Jahren der Türkenzeit voll in die Erscheinung.

Das Hauptziel der österreichischen Verkehrspolitik, soweit sie sich auf die Eröffnung der Binnenwasserwege richtete, war der Donaustrom. Demgegenüber traten die anderen Projekte, wie z. B. die Schiffbarmachung der Aluta<sup>330)</sup>, wodurch den Absatzbedürfnissen Siebenbürgens ein bequemes und billigeres Ventil geöffnet werden sollte, weit zurück. Nachdem die Pforte 1815 zugesichert hatte, dem österreichischen Donauhandel keine Hindernisse mehr entgegenstellen zu wollen, begann man in Wien aktiv, die Eröffnung der Stromschiffahrt zu betreiben. 1828 erteilte die Regierung Schiffsbauern in Venedig das Privilegium zum Bau von Dampfschiffen, 1830 erfolgte die Gründung der Ersten k. k. priv. öst. Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft, 1834 nahm sie den Verkehr bis Orschowa,

<sup>326)</sup> Er beauftragte im Januar 1418 die Brüder Johann und Konrad Fischer (A. Schulte, Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluß von Venedig, Leipzig 1900, I. S. 514) und Johann Reiman aus Danzig damit. (Th. Hirsch, Danzigs Handels- und Gewerbegeschichte unter der Herrschaft des Deutschen Ordens, Leipzig 1858, S. 71).

<sup>327)</sup> Aber Lemberg war nicht so leicht niederzuringen; noch am Schluß des 16. Jh.s wurden die griechischen Waren durch die Moldau nach Norden gebracht (Hurmuzache IX. Nr. 180, S. 717).

<sup>328)</sup> Stürmer S. 29/30.

<sup>329)</sup> Die österreichische und russische zu Lande, die französische dagegen zu Wasser (Molbach—Hesner—Michelsen, Das türkische Reich, Leipzig 1874, S. 423). Dieser bediente die Balkanbevölkerung sich gern, weil auf der türkischen das Geheimnis nicht gewahrt wurde (Cončev S. 447).

<sup>330)</sup> Ungarische Blätter brachten 1839 die Nachricht von der Ausgabe der Aktien für eine Aluta-Schiffahrtsgesellschaft, und im gleichen Jahre noch hat man den Versuch einer Befahrung gemacht. (Müller 1841, S. 238/9).

1835 bis Galatz und 1836 bis Konstantinopel auf. Um das österreichische Vordringen abzustoppen und den Donauhandel sich selbst tributär machen zu können, erwog Rußland, den Kiliaarm und Ismail auf Kosten der Sulina und von Galatz auszubauen. Deshalb und um der drohenden Nähe der Quarantänen und Befestigungen an den Mündungen zu entgehen, gleichzeitig auch zur Abkürzung der Fahrtdauer, leitete Oesterreich die Transporte, abwechselnd mit dem Wege über Galatz, über die Landverbindung Tschernawoda-Konstanza. Zeitweise hat man diese durch einen Kanal oder eine Eisenbahn ersetzen wollen,<sup>331)</sup> aber die Aufwendung so hoher Unkosten wäre nach dem Verkehrsumfange und erst recht, seit 1856 Rußlands Einfluß ausgeschaltet und 1861 die Sulinafahrrinne vertieft worden war, nicht gerechtfertigt gewesen.

Die Belebung der Donauschiffahrt hat den nordbalkanischen Gebieten und ihren Handelsplätzen Absatz und Verkehr vermittelt. Die Häfen am Westteile des unteren Stromlaufes, vor allem Rustschuk, Schistowa, Lom und Widin, gelangten als Stapelplätze der mit Oesterreich-Deutschland ausgetauschten Güter zur Blüte.<sup>332)</sup> Aber auch die östlichen, und zwar in erster Linie Braila und Galatz, entwickelten sich durch den Seehandel, mit dem sie jetzt in unmittelbarer, sicherer Verbindung waren,<sup>333)</sup> und insofern haben die Weststaaten, England und Frankreich allen voran, aus der österreichischen Binnenverkehrsförderung beträchtlichen Nutzen gezogen. Die Mündung stand ja den Seeschiffen aller Nationen zur ungehinderten Einfahrt frei. Freilich hatten die von Triest abgehenden Schiffe des österreichischen Lloyd, der (1833) zu dem Zwecke, kommerzielle Berichte zu erlangen und durch deren Veröffentlichung die Entwicklung der Schiffahrt der Monarchie zu fördern, gegründet worden war, gleichfalls diese Fahrtrichtung (seit 1838), durch die dalmatinischen Häfen, Saloniki, Konstantinopel, Burgas, Warna, Tultschea nach Galatz und Braila, und ermöglichten dadurch auch albanischen und makedonischen Produktionszentren, mit Mitteleuropa über See in Verbindung zu treten.<sup>334)</sup> Aber die Intensivierung der Seeschiffahrt war doch in erster Linie das Werk der Weststaaten. Die Dampfer mehrerer Gesellschaften<sup>335)</sup> liefen einen jeden bedeu-

<sup>331)</sup> Ebenda S. 241/4; *Commaire* I. S. 178; *Dehn* I. S. 7/8, 36.

<sup>332)</sup> *Ranik* 1882, I. S. 195; *Cončev* S. 238.

<sup>333)</sup> *Ungewitter* S. 82; *Reigebaur* S. 231.

<sup>334)</sup> „Die Kaufleute von Monastir, welches von Durazzo und Salonik gleich weit entfernt ist, finden es nämlich seit Errichtung unserer Dampfbootlinie für vortheilhafter, ihre Bezüge von Triest mit dem Dampfschiff nach Salonik und von da zu Land kommen zu lassen... als über Durazzo zu instradiren“. (*Hahn* 1854, S. 76). Aber anders war die Kalkulation bei Sendungen aus Mitteleuropa nach der Hauptstadt: „Massengüter gehen erfahrungsgemäß selbst von Süddeutschland billiger über die Nordsee als über Triest oder Sulina nach Konstantinopel“ (*Dehn* I. S. 127).

<sup>335)</sup> Ebenda I. S. 89, 95/6; *Collas* S. 195; *Rasch* II. S. 20; *Ungewitter* S. 91; *Molbach* S. 325; *Burm* S. 16/7.

tenden Häfen der Levante an und so auch (besonders seit 1846) Galatz und Braila und verstärkten dadurch den Handelseinfluß ihrer Staaten in den Gebieten der Moldau und des östlichen Donaubulgarien.

Von den Häfen aus leichter ins Innere vorstoßen zu können, war das Ziel der (1860 begonnenen) Bahnbauten, welche ebenfalls ausländischer Initiative zu verdanken waren, und zwar ihr allein. Im heutigen Rumänien war England der Unternehmer. Stroußberg sollte 908 km herstellen, er hat aber 271 km überhaupt nicht in Angriff genommen, und weil ihm nach Kilometern bezahlt wurde, war ihm mehr an größerer Länge der einzelnen Strecken und an der Schnelligkeit sowie Billigkeit ihrer Herstellung<sup>336)</sup> als an sachgemäßer Trasse gelegen. Dasselbe wird von der Linie Rußschuß—Warna berichtet, welche ebenso wie Piräus—Athen ebenfalls Engländer gebaut haben.<sup>337)</sup> Immerhin halfen diese Routen den Expansionsbestrebungen der westlichen Mächte weiter vorwärts; denn eigentlich erst seit dieser Zeit war ihr Handel im Nordostbalkan überlegen.

Als es sich um das Regen der beiden restlichen Schienenstränge, des thrakischen und des makedonischen, handelte, entbrannte zwischen ihnen und Oesterreich ein diplomatischer Kampf, der durch die Geschicklichkeit der englischen und französischen Staatsmänner zu deren Gunsten entschieden werden konnte, weil auch die strategischen und innerpolitischen Erwägungen der Pforte in der gleichen Richtung lagen. Wien empfahl dem Sultan Langrand=Dumonceau und erreichte es, daß er 1868 zum Konzessionär bestimmt wurde. Wien stellte auch, obwohl es sich durch sein Eintreten für diesen Glücksritter eine bedenkliche Blöße gegeben hatte, nachdem ihn sein Schicksal ereilt, im Baron Hirsch den Ersatzmann. Aber dieser erachtete es als vorteilhaft für sich persönlich,<sup>338)</sup> den Bau der Strecken von Konstantinopel, Saloniki und Enos her in Angriff zu nehmen, in Uebereinstimmung mit der Pforte, welche die Verbindung der freiheitsdürstenden Bulgaren mit der Doppelmonarchie unterbinden wollte, und mit Westeuropa, das vor der handelspolitischen Rivalität Mitteleuropas eine Schranke aufzurichten bestrebt war. Und tatsächlich gewann England die Vorherrschaft.<sup>339)</sup> Von der See her leitete es seine Waren nun auf die Schienen über, auf denen sie unmittelbarer und schneller ins Rauminnere gelangten. Aber gleichzeitig verfielen dadurch bisher blühend gewesene Handelsstädte und Jahreshmärkte, wodurch dem Karawanenhandel sein Boden entzogen wurde.

<sup>336)</sup> Raſch I. S. 154/5, 166, 170/3.

<sup>337)</sup> Ebda II. S. 79/80; Žšircov II. S. 72.

<sup>338)</sup> Actes de la concession des chemins de fer de la Turquie d'Europe, Constantinople 1871; A. v. Schweiger-Verchenfeld, Unter dem Halbmonde, Jena 1876, S. 42.

<sup>339)</sup> Mehlan, Jahreshmärkte S. 104/6.

## VIII. Der Wandel der Verkehrsercheinungen.

Durch die Feststellung der Träger der Verkehrsfürsorge und der dabei auf ihrer Seite leitend gewesenen Beweggründe haben wir einerseits die enge Berührung von politischer und Wirtschaftsgeschichte erneut bestätigt gefunden und andererseits weitere Beurteilungsgrundlagen für die wiederholt beobachtete Bedingtheit aller berührten Erscheinungen gewonnen. Dieser entwicklungsgeschichtliche Wandel hat die Wahl der Handelsstraßen entscheidend beeinflusst.

1. Die Bedingtheit der Erscheinungen. — Die Bedingtheit der Verkehrsercheinungen war, wie wir sahen, sowohl örtlicher wie zeitlicher Natur. Aber in den Verschiedenheiten, welche die Verhältnisse in den einzelnen Teilgebieten des Raumes aufweisen, sind — abgesehen von den geomorphologischen Bedingungen — zum überwiegenden Teile doch nur Rückwirkungen der von wirtschaftlichen und außerwirtschaftlichen Faktoren ausgelösten Veränderungen in den einzelnen Jahrhunderten des ganzen Zeitabschnittes zu sehen.

Wenn wir es unternehmen, diese nochmals zusammenzufassen, so widerspräche es jeder historischen Erfahrung, wollten wir die Bedingtheit so verstehen, als seien nach Auftauchen neuerer, modernerer Bedingungen, Mittel und Formen des Transportes stets die alten restlos ausgemerzt worden. Vielmehr meinen wir damit nur, daß der Verkehr sich jederzeit in Abhängigkeit von der politischen und ökonomischen Lage befunden habe.

In der frühen Türkenzeit ist, unter dem Einfluß strategischer, verwaltungspolitischer und wirtschaftlicher Beweggründe, eine Erhaltung und Erneuerung der wichtigsten Landstraßen erfolgt. Der Verkehr auf ihnen war dem Schutz durch die Raja anvertraut und für seine Bequemlichkeit sorgte die — zuerst nur der Frömmigkeit, später aber auch eigennützigen Zielen entsprungene — private Mildtätigkeit durch den Bau von Raststationen. Deren festungsähnliches Aeußere zeugte von der herrschenden Unsicherheit, ihre Inneneinrichtung und ihr Fassungsvermögen sind ein markanter Beweis dafür, daß die Kaufleute sich damals zu großen Gemeinschaftszügen zusammengeschlossen haben, denen sich auch Einzelreisende anzuschließen pflegten, und daß zum Transport von Menschen und Lasten Tragtiere verwendet wurden, der Beschaffenheit der Straßen gemäß, zum meist Kamele und Pferde.

Im 17. und 18. Jh. stand die Verkehrsförderung still; die Landstraßen und Raststationen blieben, wie sie waren, und die Unsicherheit im Lande nahm daher noch zu. Deswegen war der Karawanenzug noch immer die Haupttransportform, allerdings mit der Veränderung, daß die Kaufleute sich in Befreiung von der warenbefördernden Tätigkeit der Kiradzis

bedienten. Diese Spediteurkarawanen stellten die Verbindung her zwischen dem Landhandel, dessen wichtigstes Umsatzzentrum die Jahresmärkte waren, und dem Seehandel, der unter Englands und Frankreichs Initiative, ohne die Unterstützung der dem Meere abgeneigten Türken, abermals aufzuleben begann.

Das 19. Jh. brachte einen vollständigen Umschwung der Verkehrsverhältnisse durch die Dampfkraft. Oesterreich führte die Dampfschiffe auf der Donau ein und beseitigte die Hindernisse für einen durchgehenden Wien—Konstantinopel=Verkehr, Westeuropa befuhr mit diesem schnelleren und billigeren Beförderungsmittel die See. Noch lebhafter wurde es auf den nassen Straßen, als es England gelang, Schienenwege von Osten her in den Balkan hineinzutreiben. Im Innern des Raumes stand die Post allen Einzelreisenden zu freier Verfügung. Trotz alledem war die mittelalterliche Karawane wegen der durch provinzielle und nationalstaatliche Fürsorge nur gebietweise gebesserten Wegbeschaffenheit und Sicherheitsverhältnisse nicht entbehrlich geworden; aber sie war von der überlegenen Konkurrenz ihrer modernen Nebenbuhler schon erheblich verdrängt und hatte sich auch gewandelt, indem mit dem immer stärkeren Hervortreten der Kiradzis das Kamel und das Lastpferd durch den Frachtwagen ersetzt wurden. Ohne daß sich jemand um sie bekümmert, verschwanden die alten Raststätten und machten einem Gastwirtsgewerbe Platz.

2. Die Handelsrolle der Straßen in der Geschichte. — Dieser entwicklungsgeschichtliche Wandel war im Verein mit der Gunst oder Ungunst der politischen Lage entscheidend dafür, daß der Handel sich wiederholt einigen Straßen ab- und anderen zugewendet, also ein Wechsel in ihrer Verkehrsbedeutung stattgefunden hat.<sup>340)</sup>

Nach der Besignahme vom Balkan schrumpfte der Fernumsatz überhaupt zunächst ein, wegen des Vordringens der Türken auf dem Kontinent sowie ihrer ablehnenden Haltung gegenüber den Ausländern und wegen der Verlagerung des handelspolitischen Interesses als Folge der Entdeckungen von Columbus und Vasco de Gama. Aber eine vollständige Abtrennung von der Umwelt anzunehmen, wäre ein Fehlschluß. Das Schwarze Meer war freilich durch die Einnahme Konstantinopels vorerst zu einem mare clausum geworden, auf den anderen Handelsstraßen war der Verkehr lediglich temporär unterbrochen; am häufigsten auf der thrakischen, dem militärischen Aufmarsch- und Kampfbereich, sowie ihrer donaubulgarischen Abzweigungen, denen die ersten christlichen Gegenstöße folgten, und auch auf der Donau, die Kriegstransporten zu dienen hatte.

<sup>340)</sup> Ebenda S. 77/89, 96/9, 108/12.

Bei dieser Lage liefen die Handelstransporte bis zum Ende des 17. Jh.s vorzugsweise auf den makedonischen und moldauischen Straßen, und zwar aus Ragusa und Polen kommend, deren Kaufleute als erste von den Sultanen privilegiert worden waren. Ueber Uesküb zogen die ragusanischen Karawanen nach Monastir, Saloniki und Seres oder über Prizren—Sofia—Adrianopel nach Rodostos und Konstantinopel, bis der österreichische Stoß von 1682/99 eine vollständige Vernichtung des Handels dieser Stadtrepublik herbeiführte. Und durch die Moldau, zuerst auf der Serethstraße, dann, etwa von 1550 an, auf der Chotiner—Galaker-Strasse und auf den Verbindungswegen nach Bistriß, Kronstadt und Hermannstadt vollzog sich der Austauschverkehr Ost- und etwas später auch schon Mitteleuropas mit Konstantinopel, entweder ganz zu Lande oder von Barna aus zur See weiter.

Im 18. Jh. konzentrierte sich der raumweite Handel auf die Südküsten. Demgegenüber hatte Rußlands Bemühen, jetzt nach Eroberung der Krim (1774) den Pontus wieder auszunutzen, geringere Bedeutung. Engländer und Franzosen traten, die zwischen ihnen herrschende politische Spannung auf das wirtschaftliche Gebiet übertragend, in einen heftigen Konkurrenzkampf um die Beherrschung des Balkanmarktes ein und errichteten in Saloniki ihre Faktoreien. Auf den von dieser Hafenstadt ausgehenden Straßen und auch von Konstantinopel her auf der thrakischen unternahmen sie ihren Vorstoß, einerseits nach Thessalien hinunter, anderseits, und zwar hauptsächlich, nach Makedonien und Thrakien hinauf in das Gebiet der großen Jahresmärkte, wo ihre Waren mit den, über die Balkanpässe hinweg, von Norden und auf der makedonischen aus Deutschland=Oesterreich gekommenen zusammentrafen. Bei dem Wettstreit war es von ihnen unbemerkt geblieben, daß Mitteleuropa den Verkehr auf der thrakischen Straße an sich gebracht und diese zur wichtigsten Handelsstraße dieser Zeit gemacht hat.

Im Verlaufe der während des 19. Jh.s zwischen diesen Staaten-gruppen ausgetragenen erbitterten Rivalität wurden von beiden Parteien verkehrspolitische Projekte als Trümpfe ausgespielt, welche eine allgemeine Belebung der Handelsstraßen zur Folge hatten. Die österreichische Dampfschiffahrt machte die Donau zu einer Hauptverkehrsader. Somit wurde auch die moldauische Leitader mit ihren Nebenästen mehr in Anspruch genommen, indem Westeuropa seine Waren auf eigenen Schiffen durch das allen Staaten wieder offene Schwarze Meer von Galatz und Braila aus auf den nördlichen Markt brachte. Und auch der durch Querlinien mit den Stromhäfen verbundene Westteil der thrakischen Straße profitierte davon, indem er die mitteleuropäischen Güter zur Weiterbeförderung erhielt. Ihr Oststück, ebenso wie das der makedonischen, ge-

wann dagegen erst wieder an Bedeutung durch den Bau der Schienenstraßen, also im Dienste einer engeren Zusammenarbeit mit dem Seehandel. Im Gegensatz dazu war die durchgehende Verbindung nach Westen hin über diese beiden wichtigen Routen behindert und unterbrochen: die makedonische befand sich in besonders ungeeigneter Beschaffenheit und Binnenzölle sowie Willkür der Paschas bedrückten die Kaufleute, und die thrakische litt unter dem serbischen Freiheitskampf, der Ziehung der neuen nationalstaatlichen Grenze sowie unter der ungarischen Revolution. Aus diesen Gründen, und noch mehr seit der Eingliederung Siebenbürgens in die Doppelmonarchie (1868), führte der mitteleuropäische Kaufmann seine Transporte jetzt wieder mehr der walachischen Leitlinie zu.