

Mandragora officinalis Mill. Alraune. „Galgenmandl“. Man bewahrt den einer menschlichen Gestalt ähnlichen Wurzelstock der bei uns nicht vorkommenden Pflanze in Wäschekasten, damit die angezogene Wäsche vor Krankheit und Unglück schützt.

Schließlich sei noch ein mineralisches Volksheilmittel erwähnt. Aus den Höhlen der Uschowa holen sich Leute den Bodenschlamm (Kalziumkarbonat), slowenisch: *Marijino mleko* (Marienmilch), formen denselben zu Kügelchen, die man Menschen und Tieren zur Förderung der Milchbildung und zur Reinigung des Körpers eingibt.

Die Mittel der Volksheilkunde Kärntens zeigen, daß neben dem vielen Guten, durch Erfahrung Bewährten auch vieles angewendet wird, was als widersinnig bezeichnet werden muß. Aber die Zeit reinigt auch hier. Vieles wurde vom Stadt- und Landbewohner bereits verworfen, vieles, besonders Volksheilmittel aus dem Tierreich, wurde von der Wissenschaft für nicht so widersinnig anerkannt, wie es den Anschein hatte; man denke nur an die heutige Organtherapie, Vitamine und Hormone.

Allen jenen, die so freundlich waren, mir über Volksheilmittel Kärntens zu berichten, sei an dieser Stelle bestens gedankt mit der gleichzeitigen Bitte, mir auch ferner diesbezügliche Angaben zukommen zu lassen.

Die geographischen Grundlagen der Entwicklung der Stadt Völkermarkt in Kärnten.

Von Dr. Herbert Paschinger.

Die menschlichen Niederlassungen bilden einen bedeutsamen, sofort ins Auge fallenden Teil der Landschaft. Insbesondere deshalb, weil sie nach Lage, Aussehen, Größe und Entwicklung eine ungemeine Vielfältigkeit zeigen, die immer wieder die verschiedenartigsten Probleme stellt.

Geographische Faktoren, insbesondere die der Lage, sind gewöhnlich die Ursache der Entstehung einer größeren und wichtigen Siedlung. Häufig aber änderten sie sich im Laufe der Jahrhunderte. Einst vielbegangene Verkehrswege verloren jede Bedeutung; eine Schutzlage war allmählich nicht mehr notwendig geworden; alte Bergbaue erschöpften sich, darauf beruhende Industriegebiete verschwanden. Die Stellung und das Aussehen der Stadt, die uns in der Jetztzeit vorliegt, wurden auch als geographische Elemente durch diese verkehrs- und wirtschaftsgeschichtlichen Ereignisse beeinflußt. Im selben Maße wie die Verände-

rung der geographischen haben die historischen Faktoren die gegenwärtige Stellung des Ortes mitbestimmt. Selten ist eine Siedlung durch geographische und historische Faktoren so begünstigt worden, daß sie seit den ältesten Zeiten ihre hervorragende Stellung behaupten konnte, ja noch vermehrte. Und ebenso selten nimmt auf altem Kulturboden eine kleine Siedlung plötzlich einen solchen Aufschwung, daß sie in ganz kurzer Zeit zur Großstadt heranwächst, etwa begünstigt durch Verwertung großer Lager irgendwelcher Bergbauprodukte. Sehr viele Städte hatten im Mittelalter eine viel größere Bedeutung als jetzt und insbesondere ist dies der Fall in Gebieten, die einstmals durch bedeutenden Reichtum in jeder Beziehung ausgezeichnet waren, jetzt aber immer mehr der Verarmung entgegengehen, was sich deutlich bei unseren Alpenländern zeigt.

Es werden sich also bei der Besprechung der Grundlagen der Entwicklung einer Stadt nicht nur enge Beziehungen zwischen geographischen Faktoren ergeben, sondern auch eine ausgedehnte Wechselwirkung zwischen diesen und historischen Bedingungen. Dies an dem Beispiele eines der hervorragendsten Orte Kärntens, der Stadt Völkermarkt, darzulegen, soll Aufgabe der folgenden Abhandlung sein.

Völkermarkt gehört zwar zu den kleinen Städten Kärntens und der Alpenländer überhaupt, doch in der Größe braucht nicht Bedeutung zu liegen. Es war im Mittelalter und in früher Neuzeit ein Ort mit ansehnlicher wirtschaftlicher Bedeutung, der mit allen anderen Städten Kärntens wetteifern konnte. Die neuere Zeit hat diese Bedeutung zurückgedrängt, die als Vorposten des Deutschtums im Südosten gehoben¹⁾.

Das Klagenfurter Becken, in jeder Beziehung die Kernlandschaft Kärntens, besitzt drei Punkte von großer Bedeutung. Der eine im Westen des Beckens ist die Stelle, die durch die Stadt Villach eingenommen wird, eine ganz außerordentlich günstige und wichtige Lage. Der Ort sammelt die Straßen des Klagenfurter Beckens und läßt sie nach Westen wieder in alle Täler ausstrahlen. Er ist ein einzigartiger Knotenpunkt vor allem durch das eigentümliche Zusammenstreben aller Tiefenlinien Kärntens an einem Punkte. So hat dieser Ort seine Bedeutung, besonders als Mittler zwischen zwei Kulturen, nie verloren, vielmehr immer vergrößert, seitdem diese Gebiete in die Geschichte eingetreten sind.

¹⁾ Die geschichtlichen Angaben und Daten wurden dem Aufsatz von H. L'Estocq in „Völkermarkt in Unterkärnten“ (1) entnommen. Auch sonst verdanke ich den Herren H. L'Estocq, A. Leßnagg und J. Weiß mehrfache Anregungen.

Der Mittelpunkt des Beckens, den heute die Landeshauptstadt einnimmt, war lange Zeit sowohl durch schlechte Verkehrslage als auch ungünstige örtliche Lage völlig unwichtig. Der Loiblpaß wurde erst sehr spät zu einem Übergang brauchbar gemacht und der Verkehr mied lange das versumpfte Ostende des Wörther Sees; nur einem historischen Faktor ist der Aufschwung des Ortes zuzuschreiben. Klagenfurt blieb immer Beamtenstadt und hatte lange keinen hervorragenden Verkehr oder größere Industrie.

In gleicher Weise, wie Villach im Westen des Beckens die Verkehrslinien zusammenfaßt und weiterleitet, so mußte sich auch im Osten des Beckens ein Ort entwickeln, der diese Funktion ausübte. Während aber für Villach eben nur diese eine Stelle in Betracht kam, auf der die Stadt auch liegt — der Schnittpunkt der Tiefenlinien verlangt es so —, sind im Osten des Klagenfurter Beckens die Verhältnisse doch ganz andere.

Hier liegt eine große Weitung vor, das Jauntal, bestimmt durch die Karawanken und die Ausläufer der Saualpe, durchflossen von der Drau. Das Südufer dieses Flusses begleiten weit hingedehnte Schotterplatten, die zum größten Teil noch heute unkultiviert sind. Sie boten keinen Anlaß zur Entwicklung eines größeren Ortes und die besiedelten Teile im Süden und Osten sind schon zu randlich gelegen. So hat zum Beispiel Bleiburg nie besondere Bedeutung gewonnen. Es wird uns aber die Frage beschäftigen, warum nicht im Raume Kühnsdorf—Eberndorf der Mittelpunkt des östlichen Klagenfurter Beckens entstand. Nördlich der Drau findet sich keine einheitliche Ebene. Eine große Anzahl von kleinen und größeren Hügeln ragt aus dem Diluvialschutt hervor, zwischen sich Platz lassend Tälern, Mooren und trockenen Platten. In diesem vielgestaltigen Gebiete war die Frage des Ortes einer Ansiedlung niemals so wichtig wie im Süden der Drau, denn der Boden ist weitaus besser und auch bei primitiver Bearbeitung ertragreich, die Lage in vielen Teilen geschützt gegen Norden, offen gegen Süden, Wasser ist hinreichend vorhanden oder leicht zu erreichen. Diese allgemeine Begünstigung des Gebietes im Norden der Drau erklärt aber noch nicht die Entwicklung einer wichtigen Stadt. Um diese zu erfassen, muß man vor allem historische Beweggründe, Verkehrslage und besondere Lage betrachten.

Das Gebiet im Süden der Saualpe ist eines der frühest besiedelten Kärntens. Besonders zahlreiche Funde liegen aus der Kelten- und Römerzeit vor; die römische Hauptverkehrsstraße benützte am Fuß der Saualpe die Linie Trixen—Griffen, eine durchlaufende Talung, die breite, trockene Flächen umfaßt und sicher für eine West—Ost verlaufende Straße am günstigsten war. Bei

Trixen soll auch eine Stadt Sala gestanden sein. Das übrige Gebiet abseits der Straße trug wohl nur kleine Niederlassungen.

Auch diese wurden während der Völkerwanderung vernichtet, das römische Straßennetz wurde allmählich verlassen. Zahlreiche Märkte und Städte, Kirchen und Stifter wurden erst wieder unter der Herrschaft der Bayern und später der Franken gegründet. Ein solcher Markt deutscher Gründung war auch der Ort Völkermarkt, der an Stelle des heutigen Vorortes St. Ruprecht lag; die dortige Kirche ist eine der ältesten des Landes, wahrscheinlich aus dem 10. Jahrhundert.

Mit dieser Gründung allein war aber noch nicht alles getan; zahlreiche solche Gründungen gab es ja. Doch griffen die neuen Wirtschaftsbeziehungen schon früh, etwa seit dem 11. Jahrhundert, ein. Norikum war schon zur Römerzeit berühmt als Eisenland und große Mengen dieses Metalls waren ständig über Villach und Saifnitz nach Süden gegangen, wo sie verarbeitet wurden. Die Eisenwaren fanden dann ihren Weg durch das ganze Römische Reich. Diese Beziehungen hatten sich nun vollständig geändert, nachdem sich das große Reich aufgelöst hatte. Gleichwohl bestand natürlich das Bedürfnis nach dem Metall weiter fort. Italien bezog es auch jetzt über Villach, Südosteuropa aber direkt aus Kärnten, entweder auf dem Land- oder Wasserwege. Es entstanden Straßen, die von Kärnten über Krain an die Adria führten. In Kärnten kamen die Eisenlagerstätten von Hüttenberg und Waldenstein für die Gewinnung des Eisens in Betracht; nächste Ausfallspforte aus Kärnten nach Krain war der recht bequeme Seebergpaß, den die Römer nicht benützt hatten. Es waren also die beiden Orte der Eisengewinnung mit diesem Übergang zu verbinden. Eine lange Strecke hindurch ist der Weg vorgezeichnet durch das Görtschitztal bzw. das Lavanttal und auch anschließend bieten sich mehrfach Durchgänge durch die Hügellandschaft des östlichen Klagenfurter Beckens. Eine bedeutende Schranke stellte sich aber beiden Wegen entgegen, nämlich die Drau. Sie mußte auf jeden Fall überschritten werden, und zwar war es in jener an Hilfsmitteln noch armen Zeit vorzuziehen, beide Wege zu vereinen und gemeinsam überzuführen. Er handelte sich nun darum, eine geeignete Stelle im Fluß für die Überfuhr bzw. die Brücke ausfindig zu machen.

Die ganze in Betracht kommende Draustrecke zwischen Möchling und Lavamünd besteht aus zwei grundverschiedenen Teilen: der westliche Abschnitt, bis zur Einmündung des Seebaches reichend, zeigt zwar steil abfallende Terrassenhänge, die das höhere Land hinreichend vor Hochwasser schützen. Aber die Terrassen fallen ab zu weitgedehnten, nieder gelegenen Überschwemmungsgebieten, die von zahlreichen Seitenarmen durch-

zogen und mit dichtem Auengehölz bewachsen sind; sie sind oft kilometerbreit und nicht einladend für eine wichtige Übergangsstelle. Der einzig günstige Punkt wäre dort gewesen, wo nördlich von Stein die Terrassen nahe aneinanderrücken und den Fluß einengen, welche Stelle heute auch von der Steiner Brücke benützt wird. Indessen scheint diese Möglichkeit durch eine zu wenig günstige Lage des Hinterlandes — zahlreiche Moore und tief eingeschnittene Talungen — nicht in Betracht zu ziehen sein. Östlich der Seebachmündung tritt die Drau in ein ausgesprochenes Kerbtal, eingeschnitten bald in anstehenden Fels, bald in schwach verfestigte Flußschotter. Dieses Tal ist nun eine starke, verkehrsfeindliche Schranke. Die Hänge sind außerordentlich steil und von Rutschungen bedroht; der Höhenunterschied zwischen Terrassenrand und Flußspiegel beträgt etwa 100 m und ist nur unter Schwierigkeiten durch eine Straße zu überwinden. Der tief eingeschnittene Fluß erschwerte auch die Anlage einer Brücke, machte sie in alter Zeit vielleicht unmöglich. Auch hier ist erst seit 1895 die günstigste Übergangsstelle durch eine Brücke ausgenützt, an der Stelle, wo das allmählich abfallende Wölfnitztal einen bequemen Zugang bietet; um so schwieriger ist die Überwindung des Süduferandes. Auch wäre der Transport des Eisens aus Hüttenberg über diese Stelle mit einem gewaltigen Umweg verbunden gewesen.

Die einzige Übergangsmöglichkeit, die für diesen mittelalterlichen Verkehr in Betracht kommen konnte, war an der Stelle gegeben, wo die Drau die breiten Überschwemmungsgebiete verläßt und in das Engtal eintritt, an der Mündung des Seebaches. Hier treten die steil abfallenden Schotterterrassen schon näher zusammen, ohne engräumig zu wirken. Zudem liegt ein außerordentlicher Vorteil darin, daß die zu überwindende Terrassenhöhe am linken Ufer etwa 80 m, am rechten Ufer aber nur 30 m beträgt, indem hier eine niedrige Terrassenflur an den Fluß herantritt und allmählich ansteigend nach Süden leitet. Außerdem bietet von Norden her das Ritzingbachtal, vom Süden das Seebachtal die Möglichkeit eines Anstieges auf die Terrassen. Der Fluß ist hier bei weitem nicht mehr so verwildert, so daß eine Überfuhr jederzeit möglich war und leicht eine Brücke geschlagen werden konnte.

In nächster Nähe dieser ausgezeichneten Übergangsmöglichkeit lag nun an Stelle des heutigen St. Ruprecht das älteste Völkermarkt, das durch seine Lage ausersahen war, die beiden Eisenstraßen aus dem Görtschitztal und dem Lavanttal zusammenzufassen und vereint über die Drau nach Süden zu entsenden. Ungemein günstig war auch zugleich die symmetrische Lage nahe der Mitte des Südabhanges des großen Saualpenblocks. So wurde

Völkermarkt der Mittelpunkt einer Straßengabel, deren Bedeutung Jahrhunderte währte. Das römische Straßennetz Ostkärntens war vollständig verwischt und verändert worden.

Der Ort nahm einen großen Aufschwung; war er schon immer Missionsmittelpunkt gewesen, so hatten hier lange Zeit auch das Erzstift Salzburg, die Klöster St. Paul und Viktring Häuser. Die Bürger zogen bedeutenden Nutzen aus dem regen Verkehr, der besonders Eisen und Wein umfaßte und auch viel Vorspanndienste beanspruchte. Nichts beleuchtet die große Handelsbedeutung des Ortes so sehr wie die seit dem 12. Jahrhundert nachgewiesene beträchtliche Ansiedlung von Juden. Ein bedeutender Reichtum dürfte sich angehäuft haben. 1218 wird bereits die Draubrücke erwähnt.

Die rasch steigende Bedeutung des vollständig ungeschützten und auf solchen Aufschwung nicht vorbereiteten Marktes brachte die Notwendigkeit einer Neugründung mit sich, die zugleich auch eine Schutzlage haben mußte, um die Draubrücke völlig beherrschen zu können. Diese Neugründung erfolgte nun auf einem durch zwei tiefe und breite Täler herausgeschnittenen dreieckigen Terrassensporn etwa um das Jahr 1240. Es war eine ganz ausgezeichnete Schutzlage; nach zwei Seiten verhinderten die ungemein steilen und hohen Hänge, überragt von mächtigen Mauern, jeden Angriff. Die offene, nach Norden gewandte dritte Seite konnte durch eine wuchtige Stadtmauer und einen breiten Wassergraben befestigt werden. Die Stadttore befanden sich an den Eckpunkten der Nordmauer. Auffallend ist, daß der Treffpunkt der beiden Straßen aus NO und NW vor dem westlichen Stadttor gelegen war. Die Straße aus dem Lavantale durchzog die Stadt, vereinigt benützten sie dann den Graben des Ritzingbaches, um zur Drau zu gelangen; es war ein berüchtigt steiles Straßenstück, das unter dem Schutze der Stadtmauer hinabführte. Wegen der Steilhänge war es nicht möglich, die Straßen im Orte selbst zusammenzuführen. Es entwickelte sich aber durch diese Lage des Treffpunktes eine bedeutende Klagenfurter Vorstadt. In beherrschender Lage war nördlich der Stadt eine Burg der Sponheimer entstanden.

Schon 1252 war Völkermarkt Stadt und stand dem Range nach an zweiter Stelle der Orte Kärntens hinter St. Veit. Der Ort war Handelsplatz, Raststätte, Markt, Festung, Verwaltungsmittelpunkt, Schulort. Er hatte nicht nur wirtschaftliche, sondern auch politische Bedeutung.

Bis zum Ende des 16. Jahrhunderts dauerte diese Glanzzeit Völkermarkts. Dann aber wirkten sich die Ausgestaltung Klagenfurts durch die Stände zur Hauptstadt Kärntens, die endgültige Erbauung der Loiblstraße (1680), die religiösen Wirren und viel-

fache Unglücksfälle dahin aus, daß die Stadt immer mehr an Bedeutung verlor. Daran konnte auch die 1728 erfolgte Eröffnung der Straße Klagenfurt—Marburg nicht viel ändern. Zwar trafen sich nun fünf Straßen im Orte; aber der wirtschaftliche Rückgang ließ sich nicht aufhalten, er wurde schließlich noch beschleunigt durch den Bahnbau über Kühnsdorf. Lange Zeit blieb die Stadt infolgedessen in ihren Mauern stecken. Erst seit einigen Jahrzehnten macht sich eine gewisse Erweiterung der Stadt bemerkbar. In letzter Zeit bringt auch der Autoverkehr eine recht bedeutende Verkehrsbelebung mit sich, die durch die neue Packstraße noch gewonnen hat. Der West—Ost-Verkehr hat durch die neue Grenzziehung zwar ungemein gelitten, aber der Süd—Nord-Verkehr Laibach—Wien bevorzugt immer mehr die kürzere Strecke über den Seeberg und die Pack.

Diese oben behandelte, im Mittelalter ausgezeichnete geographische Lage des Ortes begünstigte den Aufschwung der Stadt, wurde aber noch unterstützt durch andere geographische Faktoren.

Der Boden in der Umgebung Völkermarkts ist sehr geeignet für die Landwirtschaft. Der Saualpenblock hat bei seiner Hebung zahlreiche Hügel aus Phyllit und paläozoischen Schiefen am Südrande zurückgelassen, die das Gebiet bis zur Drau durch ihren mannigfaltigen Formenwechsel beleben. Das Relief wurde aber beträchtlich ausgeglichen durch die Diluvialschotter, die sich in breiten Flächen zwischen die Hügel legten. Schotterterrassen bieten nun häufig einen leichten Boden, der bei Wassermangel und ungeeigneter Bewirtschaftung wenig trägt. Um Völkermarkt hingegen lieferten das nahe kristalline Bergland und die eingelagerten Hügel viel Feinerde, die in die Schotterterrasse verschwemmt wurde und den Boden verbesserte. Zudem kam es am Rande des eiszeitlichen Gletschers zum Absatze von Lehm- und Tonschichten, die Wasser aufzuspeichern vermögen und doch durch die Vermischung nicht zu schwere Böden liefern. Ärmer sind häufig die Endmoränenzüge, die aber nirgends besondere Breite erlangen. Zusammenfassend läßt sich sagen, daß die deutschen Ansiedler recht gute Bodenverhältnisse vorfanden; darüber hinaus haben sie durch ihre höhere Kultur den Boden ständig verbessert und einen ertragreichen Ackerbau ermöglicht. Auch jetzt gehört ja der Gerichtsbezirk Völkermarkt zu den besten Landwirtschaftsgebieten Kärntens.

Die Wasserversorgung der neuen Siedlung war nicht so einfach zu lösen wie an vielen anderen Orten der Umgebung, nämlich durch die Auswertung des Grundwassers durch Brunnen. In dieser Beziehung machte sich die weit auf einen Sporn vorgeschobene Lage unangenehm bemerkbar. In der weiteren Um-

gebung der Stadt, besonders im Norden, findet sich eine größere Anzahl von Grundwasserbecken, die zwischen den Hügeln und den Moränenzügen eingelagert sind und durch den allgemeinen Grundwasserstrom von den Hängen der Saualpe gespeist werden. Sie enthalten eine Fülle guten, leicht erreichbaren Wassers, das auch an die Oberfläche tritt und feuchte Wiesen bilden kann. Noch 500 Meter nördlich der Stadt tritt das Grundwasser in recht starken Quellen in die Talung unter dem Strutzikogel in etwa 455 m Höhe aus. Hier beginnt aber schon die ausgesprochene, tiefgründige Schotterterrasse der Drau mit teilweiser Deltastruktur, auf welcher auch die Stadt selbst liegt. In diesen Schottern sinkt der Grundwasserspiegel rasch nach SO zur Drau ab. Ein Brunnen in der Bezirkshauptmannschaft im Westen der Stadt ist 9 m tief, das Grundwasser liegt hier noch ziemlich hoch. Am Fuße der Schotterterrasse kommen dann in etwa 400 m Höhe mehrfach starke Quellen hervor. Es ist sicher, daß das Grundwasser unter der Stadt selbst erst in 20 bis 30 m Tiefe gefunden werden kann. So gab es nur im Westteil der Stadt Ziehbrunnen von beträchtlicher Tiefe, die übrige Wasserversorgung erfolgte aber schon in der ältesten Zeit durch eine Wasserleitung, die das Wasser in Holnröhren von den Hügeln im Westen der Stadt herabführte und mehrere Stadtbrunnen versorgte. Seit ungefähr 50 Jahren gibt es eine moderne Wasserleitung.

Von den fließenden Gewässern der Umgebung hatte für die Stadt schon immer eine große Bedeutung der Wurlabach, der für die verschiedenen Betriebe benützt werden konnte, da sein Gefälle zur Drau stetig zunimmt. Auch jetzt betreibt er im Stadtgebiet allein sechs Mühlen, zwei Sägewerke, zwei Elektrizitätswerke, ein Lohwerk und eine Färberei. Er war tatsächlich für die Stadt unentbehrlich. Die Drau dagegen scheint zur Entwicklung der Stadt mehr durch ihre verkehrshemmende Wirkung als durch die Benützung als Schifffahrtsweg beigetragen zu haben. Der Fluß hatte vor dem Ausbau der Südbahnstrecke Marburg—Franzensfeste zwar große Bedeutung für den Warenverkehr (3). Bretter, Holz, Holzkohle, Blei, Eisen und Obst wurden befördert. Aus dem Jahre 1497 ist uns auch ein Bericht erhalten, demzufolge Kriegsknechte aus Kärnten auf der Drau mittels Flößen gegen die Türken gebracht wurden. 1717 wurden anlässlich eines Türkenkrieges Bomben und Granaten auf der Drau von Dellach nach Esseg befördert. Es ist wahrscheinlich, daß solche Transporte öfter und zu verschiedenen Gelegenheiten stattfanden, ohne daß wir darüber Aufzeichnungen vorfinden. Hingegen war Völkermarkt kein Umschlagplatz von Bedeutung; als solche werden immer wieder Villach, Hollenburg, Lippitzbach und Unterdrauburg bezeichnet. Sogar die Holzkohle für Hüttenberg soll in

Hollenburg ausgeladen und auf Wagen weiterbefördert worden sein. Doch dürften im Mittelalter wohl auch viel Eisenwaren bei Völkermarkt auf Flöße umgeladen und drauabwärts verfrachtet worden sein. Noch jetzt gibt es in Völkermarkt ein Wirtshaus „Zum Schiffer“ in der Nähe des kleinen Stadtttores, das zur Drau führt, und man zeigt noch den Landungsplatz der Flöße. Der Durchzugsverkehr hat vielleicht die Stadt wenig berührt. Aber sie war sicher ein Umschlagplatz für Eisen, besonders seit Erhalt des Stapelrechtes im Jahre 1405. Daraus ergibt sich die besondere Bedeutung der Verkehrslage Völkermarkts: es war Brückenstadt, aber auch Hafenstadt.

So sind im allgemeinen die Grundlagen der Entwicklung Völkermarkts geographische. Sie haben erst die historische Bedeutung und die Begehungen herbeigeführt, die der Ort erhielt, wie Stadtrecht, Mautfreiheit der Bürger, Stapelrecht, Weinniederlagsrecht und mehrere andere Privilegien. Die Verkehrslage hat den Aufschwung der Stadt bedingt, andere geographische Faktoren haben ihn unterstützt, was sich schließlich auch darin zeigt, daß die Bedeutung Völkermarkts als Handelsplatz mit der Verlegung der Hauptverkehrswege vollständig zurückging. Es hat jetzt nur mehr lokale Bedeutung als Marktplatz. Aber eines konnte der Stadt auch die historische Entwicklung nicht nehmen, ja, sie hat es ihr vielmehr erst eigentlich zuerkannt: die Stadt ist, wie schon seit Jahrhunderten, so jetzt noch viel mehr ein weithin wirksamer und bedeutender Vorposten unseres Volkes an der deutschen Südgrenze, ein Kernpunkt deutscher Kultur und völkischer Arbeit.

Schrifttum.

1. „Völkermarkt in Unterkärnten“. Hgg. vom Fremdenverkehrsausschuß Völkermarkt.
2. H. Wiegele, „Völkermarkt und das Kärntner Unterland“. Völkermarkt 1922.
3. J. Haßler, „Die Floß- und Plättenschiffahrt und der Ausbau der Drau- und Möllwasserkräfte in Kärnten“. Klagenfurt 1921.

Das Witterungsjahr 1937 an der Wetterwarte Klagenfurt, Landesmuseum.

Von Stud.-Rat Karl Treven.

Das Jahresmittel des Luftdruckes betrug 721,0 mm, um 1,1 mm weniger als der Durchschnitt, das Mittel der Luftwärme 8,6° C, um 1,1° mehr als das Mittel, der mittlere Feuchtigkeitsgrad 83 v. H., um 0,4 v. H. mehr als der Durchschnitt. Der