

HISTORISCHES
JAHRBUCH
DER
STADT LINZ

1987

Linz 1988

Herausgegeben vom Archiv der Stadt Linz

INHALT

	Seite
Impressum	4
Verzeichnis der verwendeten Abkürzungen	7
Anschriften der Autoren	8
Vorwort des Bürgermeisters	9
Othmar Pickl (Graz): Österreichisch-ungarische Handelsbeziehungen entlang der Donau vom 15. bis zum 18. Jahrhundert	11
István Kállay (Budapest): Ungarischer Donauhandel 1686–1848	41
Franz Pisecky (Linz): Die europäische Bedeutung der Donau seit dem Aufkommen der Dampfschiffahrt	51
Stefan Karner (Graz): Zum Außenhandel zwischen Österreich und Ungarn in den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg	71
Gerhard Pfeisinger (Wien): Die Entzauberung der Montur	83
Michael John und Gerhard A. Stadler (Linz): Zu Bevölkerungsentwicklung und Stadtwachstum in Linz 1840–1880	99
Emil Puffer (Linz): So sah ich meine Heimatstadt. Aus den Erinnerungen des Linzer Primars Dr. Fritz Reiß	145
Franz Schrittwieser (Wels): Die Liquidation der katholischen Vereine im Bistum Linz zur Zeit des Nationalsozialismus	181
Michaela Pfaffenwimmer (Linz): „Müßiggang ist aller Laster Anfang“ – Macht Arbeit sittlich? Arbeit und Alltag von Frauen und Kindern im ausgehenden 18. und beginnenden 19. Jahrhundert unter besonderer Berücksichtigung der Textilindustrie	231
Buchbesprechungen	249

OTHMAR PICKL

ÖSTERREICHISCH-UNGARISCHE HANDELSBEZIEHUNGEN ENTLANG DER DONAU VOM 15. BIS ZUM 18. JAHRHUNDERT*

INN, SALZACH UND DONAU IM WEST-OST-HANDEL

Im Rahmen des europäischen Fernhandelsnetzes bildete die Donau – etwa auf halbem Wege zwischen der Ostsee und dem Mittelmeer von Westen nach Osten strömend – die große Wasserquerachse des Kontinents. Obgleich der Strom bis ins 18./19. Jahrhundert nicht als durchgehender Verkehrsweg diente, bildete die Donau mit den sie begleitenden Straßen eine Hauptlinie des kontinentalen West-Ost-Handels. In die Donaulinie aber mündeten seit dem Hochmittelalter von Süden her zwei wichtige Fernhandelslinien ein, die bis zur Gegenwart eine entscheidende Rolle für den Nord-Süd-Verkehr über die Alpen spielen. Es sind dies:

1. die Brennerstraße und
2. die Tauernstraße (Katschberg–Radstädter Tauern)¹.

Beide Fernhandelswege fanden nördlich des Alpenhauptkammes eine ideale Fortsetzung in den Flüssen Inn und Salzach, die bei Passau in die Donau münden. Auf der Donau konnten die Fernhandels Güter des Südens sowohl nach dem Nordwesten (Regensburg–Nürnberg) als auch nach dem Südosten (Linz–Stein/Krems–Wien) und von dort nach Ungarn weiterverschifft werden².

Mit einer Länge von 2.850 km ist die Donau nach der Wolga der zweitgrößte Strom Europas. Sie ist von der Einmündung der Iller oberhalb Ulms bis zu ihrer Mündung ins Schwarze Meer auf einer Länge von 2.632 km schiffbar. Da mit den 13 Nebenflüssen des Stromsystems die Schiffbarkeit jedoch auf 8.000 km erweitert ist, gewinnt die Donau sogar gegenüber der Wolga an Bedeutung. Das Einzugsgebiet der Donau ist überdies viermal so groß wie das des Rheins³.

Die Donau wurde bereits in der Jungsteinzeit befahren und diente – ebenso wie der Inn – auch in der Römerzeit bis in die Jahrzehnte des hl. Severin († 482) als Handels- und Verkehrsweg⁴. Das scheint deshalb besonders bemerkenswert, weil infolge der

* Gustav Otruba mit den herzlichsten Wünschen zur Vollendung des 60. Lebensjahres gewidmet.

¹ Vgl. dazu Herbert Hassinger, Der Verkehr über Brenner und Reschen vom Ende des 13. bis in die 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts. In: *Tiroler Wirtschaftsstudien* 26 (1926), 137–194; derselbe, Die Übergänge über die Hohen Tauern vom Frühmittelalter bis ins 19. Jahrhundert. In: *Tauernautobahn-Scheitelstrecke, Salzburg 1976*, 215–246, und jüngst, *Zur Verkehrsgeschichte der Alpenpässe in der vorindustriellen Zeit*. In: *VSWG* 66 (1979), 441–465.

² Othmar Pickl, Handel an Inn und Donau um 1630. In: *Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte*, Bd 5 (1978), hrsg. von Hermann Kellenbenz und Jürgen Schneider, 205–243; Wilhelm Rausch, Handel an der Donau. – Linz 1969; Hans-Heinrich Vangerow, Linz und der Donauhandel des Jahres 1627, Teil 1. In: *HistJbL* 1962, 223–332; Teil 2. In: *HistJbL* 1963, 255–377.

³ Georg Wagner, *Erd- und Landschaftsgeschichte*. Bd. 1.2. – Öhringen 1931, 101 ff.

⁴ Ernst Neweklowsky, *Die Schifffahrt und Flößerei im Raume der oberen Donau*. Bd. 1. – Linz 1952, 17. In der *Vita Sancti Severini* (Kap. III/3) wird um 480 n. Chr. von Flößen (rates) berichtet, die Nahrungsmittel von Rätien nach Favianis (Mautern gegenüber Stein/Krems) bringen sollten. Sie wurden aber auf dem Inn vorübergehend vom Eis eingeschlossen; ihr verspätetes und unerwartetes Erscheinen erschien daher den hungernden Bewohnern von Favianis wie ein Wunder.

verhältnismäßig hohen Stromgeschwindigkeit die Schifffahrt auf der Donau und dem Inn wesentlich schwieriger war als auf dem Rhein.

Tabelle 1: Stromgeschwindigkeit⁵

Donau	Regensburg–Passau	1,0–1,8 m/sec
	Passau–Linz	1,8–2,1 m/sec
	Linz–Wien	2,0–2,2 m/sec
Inn		3,0 m/sec ⁶
Rhein	bei Köln	1,5 m/sec

DIE ENTWICKLUNG DER SCHIFFFAHRT AUF INN, SALZACH UND DONAU SEIT DEM 14. JAHRHUNDERT ALS VORAUSSETZUNG FÜR DEN FERNHANDEL

Nach den dunklen Jahrhunderten des Frühmittelalters enthält die Raffelstettner Zollordnung von 903/905 erstmals wieder Angaben, die beweisen, daß der Schiffsverkehr auf der Donau damals nicht nur stromabwärts, sondern auch stromaufwärts betrieben wurde⁷. Im Hochmittelalter nahm die Schifffahrt auf der Donau⁸ und ebenso auf deren Nebenflüssen Inn⁹ und Salzach¹⁰ – den wichtigsten Handelswegen des Haller, Halleiner und Berchtesgadner Salzes nach dem Norden – einen bedeutsamen Aufschwung¹¹. Dafür spricht nicht zuletzt der Umstand, daß zwischen Ulm und Wien nicht weniger als 60 Donaumauten und auf dem Inn von Hall bis Passau zehn Mauten eingehoben wurden¹². Welche Rolle die Donau im Hochmittelalter als Fernhandelsweg spielte, hat Theodor Mayer 1909 in seiner bis heute grundlegenden Arbeit über den „Auswärtigen Handel Österreichs im Mittelalter“ gezeigt¹³. Da der Wasserweg der Donau von Mitteleuropa nach dem Südosten führt, folgt er damit zugleich dem westöstlichen Wirtschaftsgefälle, das sich seit dem Spätmittelalter immer deutlicher herausbildete. Als durchgehender Handelsweg nach Byzanz/

⁵ Otto Meißinger, Die historische Donauschifffahrt. – Melk 1975, 8 f.

⁶ Wagner (wie Anm. 3), 105 ff.

⁷ Michael Mitterauer, Wirtschaft und Verfassung in der Zollordnung von Raffelstetten. In: MOÖLA, Bd. 8 (1964), 344–373, und Alfred Hoffmann, Wirtschaftsgeschichte des Landes Oberösterreich. Bd. 1. – Linz 1952, 43 f.

⁸ August Loehr, Beiträge zur Geschichte des mittelalterlichen Donauhandels. In: Oberbayerisches Archiv, Bd. 60/2 (1916), 155–262; die Zollorte, 210–249; Hoffmann (wie Anm. 7), 44 ff. bzw. 61 ff.; Neweklowsky (wie Anm. 4), 24 ff. und 417–436, sowie Theodor Mayer, Der auswärtige Handel des Herzogtums Österreich im Mittelalter. In: Forschungen zur inneren Geschichte Österreichs. H. 6 (1909), 7 ff.

⁹ Friedrich Plaseller, Die tirolische Innschifffahrt. In: Tiroler Heimat, Bd. 9/10 (1936–1937), 62–159; über die Anfänge der Schifffahrt auf dem Inn besonders 65 ff.

¹⁰ Fritz Koller, Die Salzschifffahrt bis zu den erzbischöflichen Privilegien der Jahre 1267 und 1278. In: Das Salzfaß. Heimatkundliche Zeitschrift des Historischen Vereins Rupertiwinkel, Jg. 12 (1978), H. 2, 41–55, und Heinz Dopsch, Die erzbischöflichen Ordnungen für die Salzschifffahrt (1267 und 1278). Ebenda, 56–80.

¹¹ Eckart Schremmer, Die Wirtschaft Bayerns. – München 1970, 39 ff. mit Literatur.

¹² Verzeichnis der Mautorte an der Donau und ihren Nebenflüssen bei Loehr (wie Anm. 8), 203–250.

¹³ Mayer (wie Anm. 8).

Konstantinopel hat die Donau vor dem 19. Jahrhundert aber nicht gedient¹⁴. Zwischen Bratislava/Preßburg und Komorn haben nämlich Untiefen und im Bereich des Eisernen Tores (d. h. zwischen Orsova und Turn-Severin) Stromschnellen die Schifffahrt bis ins 18./19. Jahrhundert schwer behindert und oft durch längere Zeit unterbrochen¹⁵. Darum war der Verkehr auf der Donau vom Mittelalter bis zum Ende des 17. Jahrhunderts hauptsächlich auf den Oberlauf des Stromes konzentriert, d. h. auf die Strecke von Ulm bis Wien¹⁶. Unterhalb von Wien konnte der Landtransport bis zum Ende des 18. Jahrhunderts gegenüber dem Schifftransport den Vorrang behaupten. Aus diesem Grund beschäftigt sich unser Referat im 1. Teil zunächst mit dem Handel auf der oberen Donau von Ulm bis Wien bzw. bis Bratislava/Preßburg und mit dem Handel auf ihren Nebenflüssen Inn und Salzach und im 2. Teil mit dem Handel auf der Donau östlich von Wien nach Ungarn.

Vom 13. bis zum 18. Jahrhundert lassen sich im Fernhandel auf der Donau deutlich zwei Etappen unterscheiden: die erste von Ulm bis Wien und die zweite von Wien weiter stromabwärts. Diese Zweiteilung ist unter anderem durch das Wiener Stapelrecht (1221) bedingt, das es den oberdeutschen Kaufleuten ebenso verbot, über Wien hinaus nach dem Südosten Handel zu treiben, wie den ungarischen Fernhändlern donauaufwärts in Richtung Westen¹⁷.

Im 14. Jahrhundert erfuhr der Handel auf Inn und Donau durch die Entfaltung des Fernhandels von Venedig nach Norden, insbesondere aber durch den verstärkten Handel mit den Massenverbrauchsgütern Salz, Wein, Getreide und Eisen einen bedeutenden Aufschwung. Besonders durch die Ausweitung des Handelsvolumens vollzog sich der Übergang vom mittelalterlichen Handel, der sich hauptsächlich auf wertvolle und leicht zu transportierende Fernhandelsgüter (Gewürze, teure Textilien) gestützt hatte, zum Typus des modernen Handels mit Massenhandelsgütern¹⁸.

Für den Fernhandel war die Ausbildung einer von der Grundherrschaft unabhängigen freien Handelsschifffahrt durch unabhängige Schifflleute eine wichtige Voraussetzung.

¹⁴ Hoffmann (wie Anm. 7), 45 f., und Karl Bosl, Zur gesellschaftlichen Struktur Regensburgs im Mittelalter. In: Festschrift zum 80. Geburtstag von Hermann Aubin. – Wiesbaden 1965, 452 ff.

¹⁵ Franz Bastian, Die Legende vom Donauhandel im Frühmittelalter. In: VSWG 22 (1929), 289–332.

¹⁶ Franz Ilwof, Flußregulierungen und Wasserbauten 1772–1774. In: AÖG 97 (1909), 521 ff., und H. Gilsdorf, Die Beseitigung der Schifffahrtshindernisse in der Kataraktenstrecke der unteren Donau (Eisernes Tor), ihre Schwierigkeiten und ihre wirtschaftliche Bedeutung. – Ulm 1928.

¹⁷ Vgl. dazu Mayer (wie Anm. 8), 7 ff., und Friedrich Engel-Janosi, Zur Geschichte der Wiener Kaufmannschaft. In: Mitteilungen des Vereins für Geschichte der Stadt Wien 6 (1926), 36 ff., und als jüngere Arbeit Peter Csendes, Die Donaustädte von Passau bis Preßburg im 15. Jahrhundert. In: Die Stadt am Ausgang des Mittelalters. Hrsg. v. Wilhelm Rausch (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas 3). – Linz 1974; András Kubinyi, Die Auswirkungen der Türkenkriege auf die zentralen Städte Ungarns bis 1541. In: Othmar Pickl (Hrsg.), Grazer Forschungen zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Bd. 1. – Graz 1971, 201–219.

¹⁸ Zsigmond Pál Pach, The Role of East-Central Europe in International Trade. In: Etudes Historiques. Bd. 1. – Budapest 1970, 217–264; Westeuropäische und ungarländische Agrarentwicklung im XV.–XVII. Jahrhundert (ungarisch). – Budapest 1963, 58–64. Vgl. dazu besonders den von Ingomar Bog herausgegebenen Sammelband Der Außenhandel Ostmitteleuropas 1450–1650. Die ostmitteleuropäischen Volkswirtschaften in ihren Beziehungen zu Mitteleuropa. – Köln 1971, der die Ergebnisse des gleichnamigen 1967 von Ingomar Bog in Marburg/Lahn veranstalteten Symposions enthält.

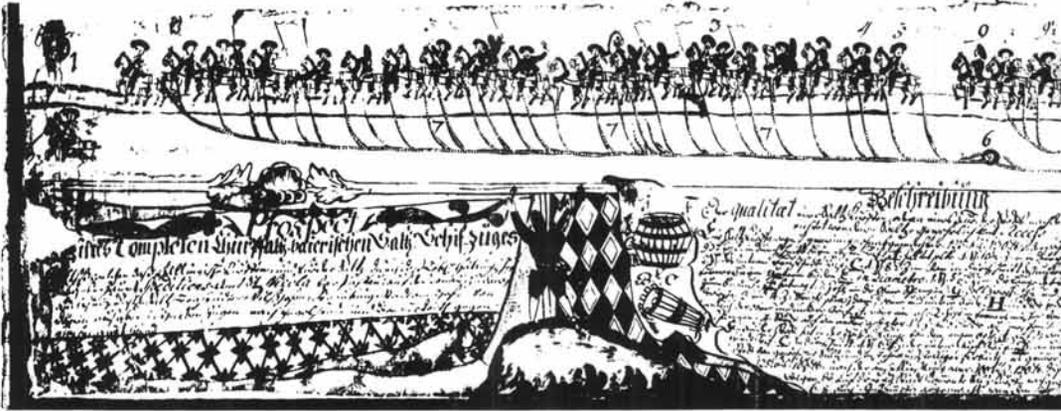
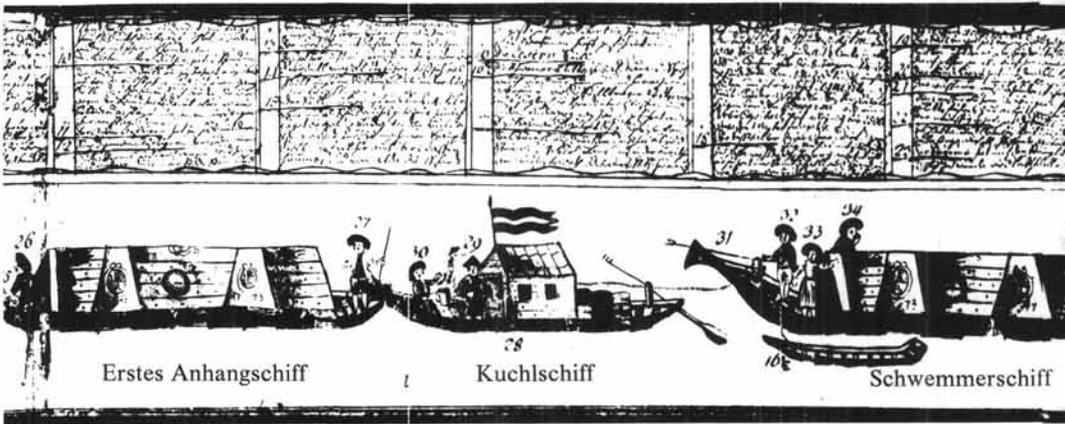


Abb. 1: Salzschiffszug auf der Donau flußaufwärts von Passau

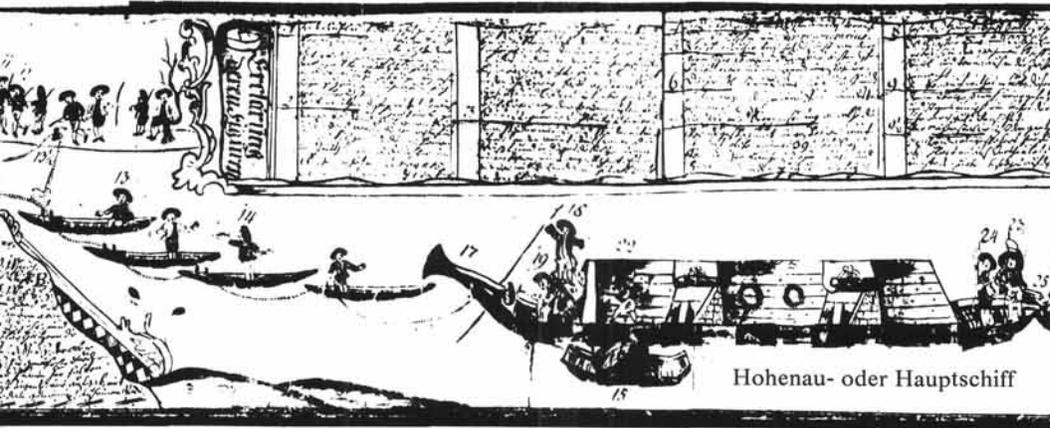


Entsprechend der hohen Bedeutung Regensburgs als Fernhandelsstadt des Früh- und Hochmittelalters gewann hier die Handelsschifffahrt schon im 12. Jahrhundert eine hervorragende Stellung, doch stammen die ältesten erhaltenen Schifffahrtsordnungen von Regensburg erst aus den Jahren 1311 und 1329. Sie schildern eine schon gut entwickelte Organisation der Schifffahrt, die von freien bürgerlichen Schifflern betrieben wird. Diese übernahmen die Waren von den Kaufleuten durch Frachtvertrag ausschließlich zum Transport, trieben aber mit eigenen Waren auch selbst Handel¹⁹. In einzelnen Städten an Donau und Inn sind im 13./14. Jahrhundert bereits Schifffereinigungen bzw. Schifferzünfte nachzuweisen. In Amberg schon im 13. Jahrhundert eine *societas navium*, in Gmunden 1343 eine *zecha nautarum*²⁰, in Hall 1358 eine *Einung*²¹

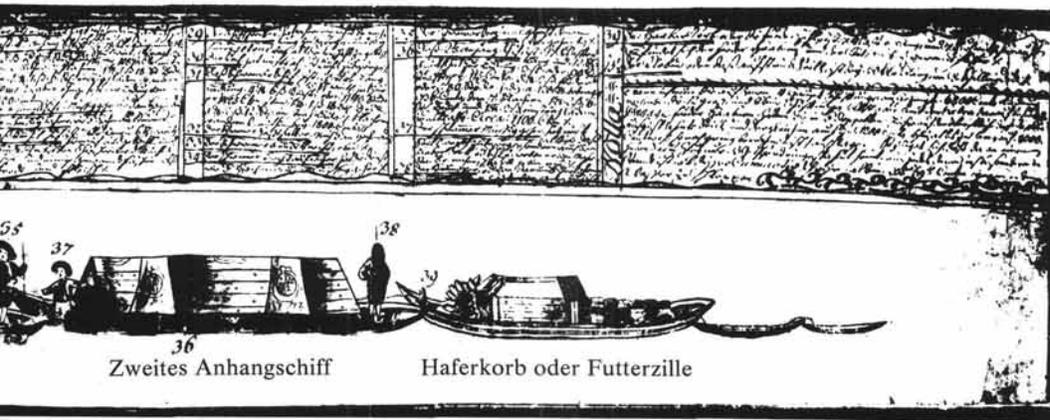
¹⁹ Loehr (wie Anm. 8), 176 ff., und Schremmer (wie Anm. 11), 152 ff.

²⁰ Loehr (wie Anm. 8), 194 ff.

²¹ Plaseller (wie Anm. 9), 71.



Hohenau- oder Hauptschiff



Zweites Anhangschiff

Haferkorb oder Futterzille

und in Passau 1393 eine *Schiffleutzeche*²². Auch die Schiffer von Wien und Tulln besaßen schon um 1261 besondere Vorrechte²³.

Die Eigentümer der Schiffe hießen Schiffherren, später Schiffmeister, und waren selbständige gewerbliche Unternehmer²⁴. Die Schifffahrt besorgten in ihrem Auftrag hochqualifizierte Schiffleute oder Schiffknechte, die meist beim Meister in Kost und Lohn standen²⁵. Für die schwierige Schifffahrt „gegenwärts“, d. h. stromaufwärts, war ein Pferdezug (= *Gschirr*) mit allem Zubehör notwendig. Um 1420 sollte nach der

²² Loehr (wie Anm. 8), 195.

²³ Ebenda.

²⁴ Vgl. Koller und Dopsch (wie Anm. 10), Die Laufener Schiffherren (domini navium/Schiffherren) betrieben schon 1276 als Unternehmer „auf eigenes Risiko und Gewinn die gesamte Schifffahrt auf der Salzach mit allen Handelsprodukten“, 64.

²⁵ Neweklowsky (wie Anm. 4), 316f.

Passauer Ordnung ein Schiffmeister nicht mehr als vier bis fünf Pferde besitzen; 1682 aber schrieb die Linzer Ordnung jedem Schiffmeister den Besitz von mindestens *zehn Roß mit Schöff und Geschirr* vor²⁶. Da für größere Schiffzüge aber 40 bis 60 Pferde notwendig waren, mußten die zusätzlich benötigten Pferde samt den Reitern und *Gschirrtreibern* von Bauern gegen bestimmte Vereinbarung gemietet werden. Das bedeutete für die Bauern einen wichtigen Zusatzverdienst und führte dazu, daß sich in einigen Gegenden entlang von Inn und Donau die Bauern auf die Beistellung von *Schiffroß* einrichteten²⁷.

Wie sich der Übergang von der grundherrschaftlichen zur berufsmäßigen Handelschiffahrt im Verlauf des 12./13. Jahrhunderts vollzog, läßt sich an der Salzschiiffahrt auf der Salzach besonders gut verfolgen²⁸. Hier werden die Schiffer, die das Salz von der Saline Hallein auf der Salzach flußabwärts verfrachteten, 1130 noch als Eigenleute (*servi*) des Erzbischofs von Salzburg, des Herrn der Saline Hallein, bezeichnet. Infolge der schwierigen Flußverhältnisse auf der Salzach stiegen die bei den Stromschnellen von Laufen als Schiffleute tätigen Eigenleute des Erzbischofs gegen Ende des 12. Jahrhunderts zu Bürgern dieser erzbischöflichen Stadt auf. So kam es schon an der Wende vom 12. zum 13. Jahrhundert in Laufen zur Ausbildung eines berufsmäßigen Schifferstandes von selbständigen Schifferherren (*domini navium*). Erzbischof Wladislaw bestätigte den Schifferherren im Jahre 1267 ihre Privilegien in aller Form. Danach betrieben diese damals die gesamte Schiiffahrt auf der Salzach bereits als Privatunternehmer mit eigenen Schiffen und auf eigenes Risiko und Gewinn²⁹. Leider kann in diesem Rahmen aber nicht näher auf die so bedeutsame Rolle der Salzach-Schiiffahrt eingegangen werden.

Die bedeutendste Leistung der Donau- und Inn-Schiiffleute stellt die Schiiffahrt „gegenwärts“ dar. Infolge der verhältnismäßig hohen Stromgeschwindigkeit (vgl. Tabelle 1) war die Schiiffahrt gegen den Strom auf der Donau und ihren Nebenflüssen Inn und Salzach schwieriger als etwa die Schiiffahrt auf dem Rhein.

Ursprünglich wurden die Schiffe – wie auf den meisten anderen Strömen – auch auf der Donau durch Menschen stromaufwärts gezogen; der Übergang zum Pferdezug erfolgte auf der Donau erst um die Mitte des 14. Jahrhunderts³⁰. Die erste urkundliche Nachricht über „*Rosszillen*“, d. h. von Pferden gezogene Schiffe auf Inn und Donau, stammen aus den Jahren 1364 und 1374. Sehr wahrscheinlich hängt dieser Fortschritt mit den enormen Menschenverlusten durch die Pest von 1348 zusammen. Dennoch beschränkten die Schiiffahrtsordnungen von Passau (ca. 1425) und Laufen (1426) den Pferdezug³¹. Obwohl auf der Donau auch im 16. Jahrhundert der Menschenzug noch keineswegs abgekommen war³², setzte sich seit der Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert infolge seiner größeren Leistungsfähigkeit der Pferdezug immer mehr durch. Die schwierige Technik des Gegentriebes, d. h. der Fahrt stromaufwärts mit Pferden,

²⁶ Ebenda, 329 f.

²⁷ Ebenda, 316, und die Selbstbiographie des Schiffmeisters Michael Fink sen. (1758 bis ca. 1835) bei Meißinger (wie Anm. 5), 128–214.

²⁸ Über Organisation und Personen der Schiiffahrt auf der Salzach vgl. jetzt Koller (wie Anm. 10), 48 ff.

²⁹ Ebenda, Of. bzw. Dopsch (wie Anm. 10), 60.

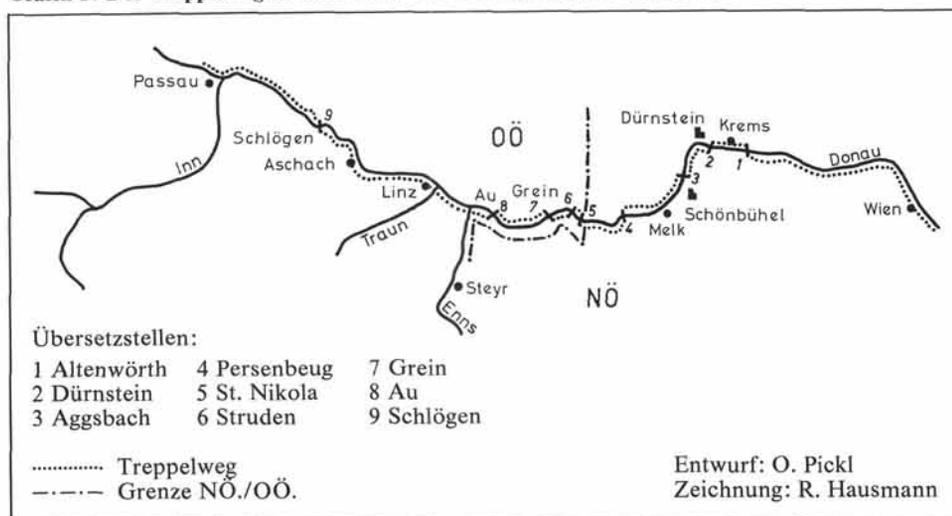
³⁰ Neweklowsky (wie Anm. 4), 291 f. und 329. Die erste urkundliche Nachricht über *Roßzillen*, d. h. von Pferden gezogene Schiffe auf Inn und Donau, stammen aus den Jahren 1364 und 1374.

³¹ Ebenda, 291, und Loehr (wie Anm. 8), 199 f.

³² Neweklowsky (wie Anm. 4), 292.

wurde jedoch von den Schiffmeistern der Handelsschifffahrt so rasch entwickelt, daß mit einem Gegenzug („Hohenau“) bald nicht mehr bloß ein, sondern zwei bis vier große Schiffe stromaufwärts geschleppt wurden. König Ferdinand I. verbot das zwar 1544³³, aber die Konkurrenz der freien Schifffahrtsunternehmer bewirkte sehr rasch entscheidende Verbesserungen in der Technik des Gegenzuges³⁴. Daher wurde das Verbot von 1544 trotz seiner Erneuerung durch Kaiser Maximilian II. im Jahre 1568 praktisch nicht beachtet, und die Zahl der Schiffe, die mit einem Gegenzug stromaufwärts befördert wurden, nahm ständig zu. Schon an der Wende vom 16. zum 17. Jahrhundert umfaßte ein Gegenzug in der Regel vier Transportschiffe, die von 40 bis 50 Pferden stromaufwärts gezogen wurden³⁵. Pro Pferd wurde gewöhnlich eine Ladung von 100 Zentnern (= 5,6 t) berechnet³⁶; tatsächlich konnten – wie unsere Forschungen ergaben – 50 bis 53 Pferde eine Nutzlast von 220 bis 240 t gegenwärts schleppen³⁷; dazu kam noch das Eigengewicht der vier Schiffe und der Schleppseile, das insgesamt auf etwa 70 t berechnet wird³⁸, was einer Zugleistung von ca. 6 t pro Pferd entspricht. Diese Gegenzüge des 16./17. Jahrhunderts entsprachen durchaus bereits den großen Schiffzügen des 19. Jahrhunderts, die – inklusive des Pferdezuges – eine Länge von 400 bis 500 m hatten³⁹. Für einen so großen Gegenzug benötigte man bis zu 60 Menschen, wovon allein 40 beim Pferdezug verwendet wurden, die übrigen auf den drei bis vier Schiffen, die 280 bis 340 t Fracht⁴⁰ stromaufwärts transportierten.

Grafik 1: Der Treppelweg an der Donau von Wien bis Passau (Schema)



³³ Ebenda, 329.

³⁴ Und dies auch im Greiner Strudel (ebenda, 370 f.), wo für die Schiffzüge gegenwärts ein Kanal, das Lugwasser, angelegt wurde (ebenda, 324).

³⁵ Ebenda, 329.

³⁶ Ebenda, 317.

³⁷ Vgl. Tabelle der Gegenzüge bei Pickl (wie Anm. 2), 225 f.

³⁸ Neweklowsky (wie Anm. 4), 276.

³⁹ Meißinger (wie Anm. 5), 27.

⁴⁰ Ebenda, 28.

Für den Gegentrieb wurde entlang des Ufers der sogenannte Treppelweg, auch Leinpfad oder Schiffritt, angelegt, auf dem die Zugpferde gingen. Er wechselte von Wien bis Passau mindestens achtmal von einem Ufer auf das andere (vgl. die Skizze „Treppelweg“⁴¹). Ebenso oft war daher auch das außerordentlich gefährliche Übersetzen des schwer beladenen Schiffzuges bzw. der einzelnen Schiffe auf das andere Ufer (*sprengen über Wasser*) notwendig⁴².

Die Geschwindigkeit eines Schiffzuges gegenwärts war gering; pro Tag konnten im Durchschnitt 15 bis 20 km zurückgelegt werden, obwohl die Fahrt beim Morgenrauen begann und erst gegen Abend endete. Über die Reisegeschwindigkeit von Schiffzügen „gegenwärts“ sind folgende Zahlen überliefert⁴³.

Tabelle 2: Reisegeschwindigkeiten von Schiffzügen flußaufwärts

a) Schiffzug auf der Donau mit 112 t Fracht und 24 Zugpferden

Orte	Sommer	Mittherbst	Spätherbst
Wien-Linz	14 Tage	19 Tage	25 Tage
Linz-Passau	6 Tage	7 Tage	8 Tage
Passau-Regensburg	9 Tage	12 Tage	15 Tage
Regensburg-Ulm	14 Tage	19 Tage	25 Tage
Gesamtstrecke	43 Tage	57 Tage	73 Tage

86 österr. Meilen = 653 km

b) Großer Schiffzug des 19. Jahrhunderts mit 560 t Fracht und 60 Zugpferden auf der Donau⁴⁴

Budapest-Preßburg/Bratislava	3-4 Wochen
Preßburg-Wien	3 Wochen
Wien-Krems	2 Wochen
Krems-Grein	1½-2 Wochen
Grein-Linz	1 Woche
Linz-Passau	2 Wochen
Passau-Regensburg	2 Wochen
Summe	13½-15 Wochen

c) Schiffzug auf dem Inn mit 180 bis 200 t Fracht⁴⁵

Preßburg-Rosenheim/Inn	10-12 Wochen
Rosenheim-Hall in Tirol	8-10 Tage
Kufstein-Hall	5 Tage

In dem von uns behandelten Zeitraum, d. h. bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts, kamen noch keine Schiffzüge von Budapest, sondern bestenfalls von Preßburg/Bratislava die Donau herauf. Ein während der Hungersnot von 1569-1572 unternommener Versuch, Getreide für die Tiroler Bergwerkszentren aus Ungarn zu beziehen, scheiterte, weil die Türken den Getreideexport über Komorn verboten. 1591 wurden erstmals

⁴¹ Neweklowsky (wie Anm. 4), 322 ff.

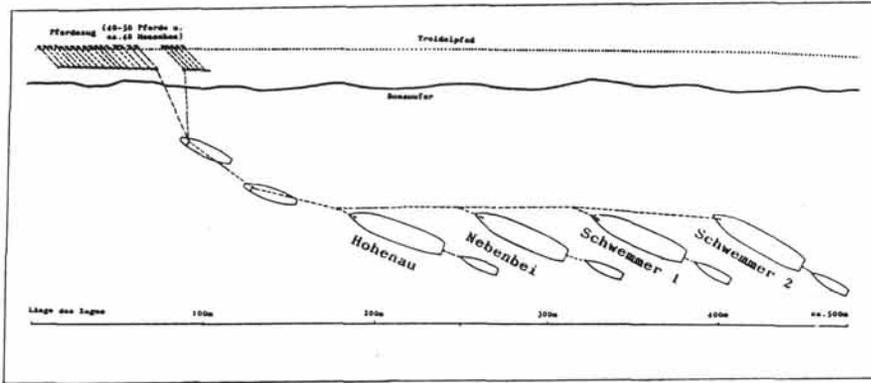
⁴² Beschreibung dieses gefährlichen Vorganges ebenda, 321.

⁴³ Ebenda, 327 f.

⁴⁴ Ebenda.

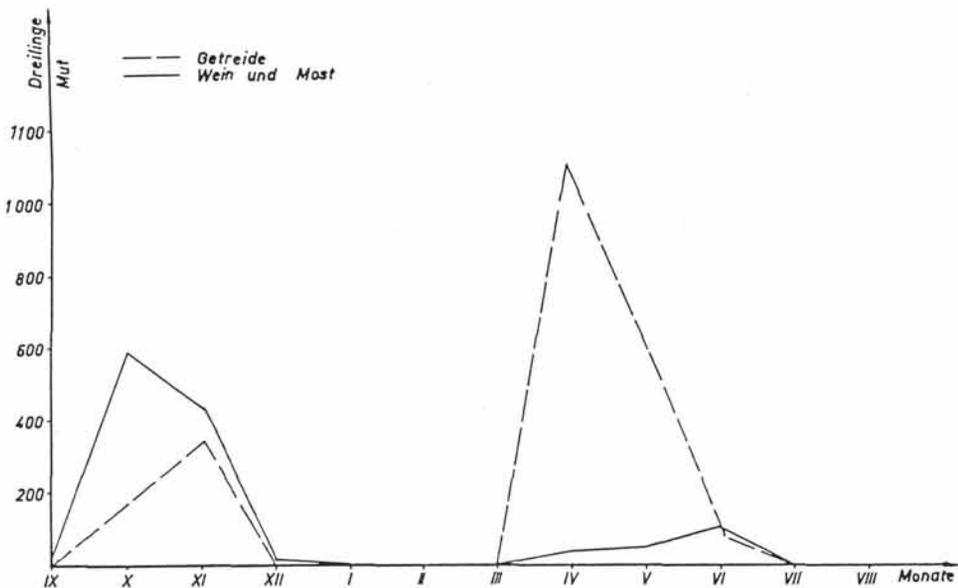
⁴⁵ Ebenda, 327.

Grafik 2: Schematische Darstellung eines Donauschiffszuges



200 Mut Getreide (= 296 t) von Ungarn nach Hall in Tirol gebracht⁴⁶. Zu dieser Zeit konnte die Getreideversorgung Tirols nur durch die jährliche Einfuhr von 12.000 Wiener Mut (à 14 hl) Getreide sichergestellt werden⁴⁷. Das entsprach einer Menge von 168.000 hl bzw. 16.800 t. 50-60 Prozent dieser Menge wurden auf dem Wasser-

Grafik 3: Durchgang von Getreide und Wein bei der Maut Emmersdorf 1594/95 (stromaufwärts)



⁴⁶ Josef Fischer, Tirols Getreidepolitik von 1527 bis 1601. – Innsbruck 1919, 108 und 90.

⁴⁷ Plaseller (wie Anm. 9), 93.

weg von Donau und Inn aus Niederösterreich und Oberösterreich⁴⁸ und zum Teil auch aus Ungarn importiert. Tatsächlich wurden schon an der Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert jährlich 7.000 bis 8.600 Mut Getreide, d. h. rund 10.000 t bis 12.700 t, auf dem Wasserweg nach Hall in Tirol gebracht. Rund 100 Jahre später, von 1604 bis 1610, waren es im Durchschnitt 7.200 Mut (= 10.650 t) pro Jahr. Diese Mengen waren aber allein für die Versorgung Tirols notwendig⁴⁹.

Die wichtigsten Massenhandelsgüter, die auf Donau und Inn gegenwärts transportiert wurden, waren:

Getreide (aus dem Raum nördlich von Wien, Oberösterreich und Bayern), das hauptsächlich in die Bergwerkszentren Tirols, vielfach aber auch nach Oberitalien ging⁴⁹;

Wein (Osterwein) aus der Wachau, der donauaufwärts vor allem nach Bayern und Salzburg verfrachtet wurde⁵⁰;

Salz, das von den Salinen Hallein, Berchtesgaden und Hall auf Salzach und Inn nach Passau und von dort donauaufwärts nach Süddeutschland ging⁵¹, sowie

Eisen und Stahl, die aus dem Raume Steyr nach Linz und von dort donauaufwärts nach Regensburg und von dort in Richtung Nürnberg und Augsburg, aber von Passau auch innaufwärts nach Tirol verhandelt wurden⁵².

Ein Teil dieser Massenverbrauchsgüter wurde zwar bloß über mittlere Entfernungen von bis zu 400 Kilometern verhandelt, ein Teil aber doch auch über größere Entfernungen⁵³, so daß wir sie durchaus zu Recht den Fernhandelsgütern zurechnen dürfen. Die Mengen dieser auf dem Wasserweg transportierten Massengüter waren recht beachtlich, wie die folgenden Zahlen zeigen:

Tabelle 3: Frachtaufkommen am Wasserweg

Getreide auf dem Inn durch Rattenberg Richtung Hall:

1487	7.353 Mut (= 10.878 t)
1493	4.860 Mut (= 7.552 t)
1502	7.991 Mut (= 11.840 t)
1512	8.585 Mut (= 12.580 t) ⁵⁴
1605	7.375 Mut (= 10.952 t)
1606	7.698 Mut (= 11.396 t) ⁵⁵

auf der Donau durch Linz:

1627	6.286 Mut (= 9.324 t) ⁵⁶
------	-------------------------------------

⁴⁸ Ebenda, 96 ff., sowie Fischer (wie Anm. 46), 90, 95 und 107, sowie über die niederösterreichischen Getreidestädte Korneuburg, Tulln und Stockerau Csendes (wie Anm. 17), 97.

⁴⁹ Plaseller (wie Anm. 9), 84 ff., 90 ff., und Fischer (wie Anm. 46), 8 ff., 27 ff., 107 (Eggenburg).

⁵⁰ Mayer (wie Anm. 8), 41 ff., über den Export der Osterweine um 1400, und Vangerow (wie Anm. 2).

⁵¹ Mayer (wie Anm. 8), 40 ff., und Schremmer (wie Anm. 11), 39 ff.

⁵² Pickl (wie Anm. 2), 221 f.

⁵³ So z. B. Getreide von Niederösterreich und Linz bis Venedig, Mantua und Ferrara, vgl. Fischer (wie Anm. 46), 32 ff. und 110 ff.

⁵⁴ Plaseller (wie Anm. 9), 84 ff.

⁵⁵ Ebenda, 90 ff.

⁵⁶ Vangerow II (wie Anm. 2), Beilagen, Übersicht 17.

Wein durch Passau:	
1400/01	8.457 Dreiling = 115.690 hl (ca. 11.569 t) ⁵⁷ à 24 Eimer
Export Wien:	
1445	10.101 Dreiling = 138.181 hl (ca. 13.818 t) ⁵⁸
durch Linz:	
1627	85 Schiffzüge mit 24.200 Dreiling = 331.056 hl (ca. 33.105 t) ⁵⁹

Salz durch Passau:	
1400/01	108.600 Meterzentner = 10.860 t ⁶⁰
von Hall nach Telfs:	
1570	ca. 5.000 Fuder (à 100 lb) = 280 t
1660	9.000 Fuder = 504 t
1661	18.000 Fuder = 1.008 t
1662	21.558 Fuder = 1.207 t ⁶¹

Eisen und Stahl durch Linz:	
1527 Eisenwaren	3.719 Zentner = 208,3 t
Stahl und Eisen	46.845 Zentner = 2.623,3 t ⁶²
verzinnete Bleche	9.900 Stück
durch Rattenberg:	
1562 Eisen	5.179 Zentner = 290,0 t ⁶³

Kupfer durch Rattenberg:	
1561	3.046 Zentner = 170,5 t ⁶³
durch Linz:	
1627	1.761 Zentner = 98,5 t (davon 1/3 aus Neusohl) ⁶⁴

Wie diese imposanten Zahlen beweisen, haben die Schiffmeister als freie und selbständige Unternehmer die Schifffahrt auf Inn, Salzach und Donau im Laufe des 15./16. Jahrhunderts zu einer solchen technisch-organisatorischen Vollkommenheit entwickelt, daß vom Ende des 16. bis ins 19. Jahrhundert auf Inn und Donau keine wesentlichen Verbesserungen der Schifffahrt notwendig waren⁶⁵. Ihre hohe Leistungsfähigkeit war die wichtigste Voraussetzung dafür, warum der Fernhandel die Wasserwege von Inn, Salzach und Donau in einem so hohen Maße nutzte, wie dies die Tabellen über die Menge der transportierten Massenhandelsgüter beweisen.

⁵⁷ Theodor Mayer, Zwei Passauer Mautbücher aus den Jahren 1400/01 und 1401/02, in: Verhandlungen des Historischen Vereines für Niederbayern 44 (1908) und 45 (1909), 120 ff.

⁵⁸ Ebenda.

⁵⁹ Vangerow II (wie Anm. 2). Die 8 Schiffe der Salzachscher beförderten 2.196 Dreiling (= 40.084 hl) Wein. Die Weinfracht der 85 Schiffe dürfte daher die elffache Menge betragen haben.

⁶⁰ Mayer, Passauer Mautbücher (wie Anm. 57), 115 ff.

⁶¹ Plaseller (wie Anm. 9), 142 ff., über die Haller Salzschifffahrt innaufwärts nach Telfs.

⁶² Vangerow II (wie Anm. 2).

⁶³ Plaseller (wie Anm. 9), 90.

⁶⁴ Vangerow II (wie Anm. 2).

⁶⁵ Neweklowsky (wie Anm. 4), 291 f. und 329.

DIE ENTWICKLUNG DES FERNHANDELS AUF INN UND DONAU SEIT DEM 14. JAHRHUNDERT

Im Fernhandel auf der Donau nach dem Osten waren bis ins 14. Jahrhundert die Kaufherren von Regensburg führend⁶⁶. Sie wurden aber am Ausgang des 14. Jahrhunderts zunächst von Kölner Kaufleuten verdrängt, die ihrerseits zwischen 1420 und 1450 den Nürnberger und Augsburger Handelsherren weichen mußten⁶⁷. Nürnberg und Augsburg waren nämlich im Gegensatz zu Regensburg keine reinen Transithandelsstädte, sondern konnten im Fernhandel eigene Waren (Augsburg z. B. Leinen und Barchent, Nürnberg Metallwaren und Eisen) donauabwärts vertreiben⁶⁸.

Seit 1221 verbot das Wiener Stapelrecht den oberdeutschen Kaufleuten, entlang der Donau über Wien hinaus Handel zu treiben, und untersagte auch den ungarischen Fernhändlern den Handel donauaufwärts. Dadurch blieb den Wiener Kaufleuten lange Zeit der ertragreiche Zwischenhandel vorbehalten⁶⁹. 1506 sah sich Kaiser Maximilian I. jedoch gezwungen, den ausländischen Kaufleuten den unmittelbaren Großhandel untereinander freizugeben. Der Kaiser gab damit ein jahrhundertaltes Privileg preis, das der Wiener Kaufmannschaft das ausschließliche Recht auf den Zwischenhandel gesichert hatte⁷⁰.

Die Rolle von Inn und Donau für den Fernhandel wurde durch diese Maßnahme jedoch keineswegs gemindert; stellten doch die Gewinne, die bisher ausschließlich den Wiener Zwischenhändlern zugeflossen waren, einen starken Anreiz sowohl für die süddeutschen als auch für italienische Kaufleute dar, ihre Geschäfte in und über Wien abzuwickeln.

Neben dem Wiener Niederlagsrecht hatte auch das 1244 der Stadt Ofen verliehene Stadtrecht für etwa 450 Jahre entscheidenden Einfluß auf den Ost-West-Handel entlang der Donau. Wir können nämlich bis ins 18. Jahrhundert entlang der Donaulinie nach dem Südosten zumindest drei Etappen unterscheiden, die jeweils von einer ganz bestimmten Gruppe von Kaufleuten beherrscht wurden.

1. Auf der Strecke von Süddeutschland bzw. von Tirol bis Wien dominierten bis weit ins 17. Jahrhundert hinein oberdeutsche bzw. italienische Großkaufleute⁷¹.
2. Der Handel von Wien bis Ofen bzw. von Ofen bis Wien hingegen wurde von ungarländischen Kaufleuten, bis ins 16. Jahrhundert vor allem aus Ofen beherrscht, unter denen bis 1529 die Deutschen dominierten⁷². Im 17. Jahrhundert treten Kaufleute aus Siebenbürgen in den Vordergrund.
3. Die Etappe von Ofen ins Osmanische Reich war gleichfalls lange Zeit eine Domäne der Kaufleute von Ofen bzw. jener von Dubrovnik/Ragusa. War doch der freie Handel der ungarischen Kaufleute im Osmanischen Reich und der türkischen

⁶⁶ Schremmer (wie Anm. 11), 152 ff. mit Literatur. Vgl. dazu auch Jürgen Sydow, Anfänge des Städtewesens in Bayern und Österreich. In: Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas (hrsg. v. Wilhelm Rausch), Bd. 1. – Linz 1963, 55–76.

⁶⁷ Mayer (wie Anm. 8), 74 ff.

⁶⁸ Schremmer (wie Anm. 11), 156.

⁶⁹ Mayer (wie Anm. 8), 25 ff., und Karl Gutkas, Die Entwicklung des österreichischen Städtewesens im 12./13. Jahrhundert. In: Beiträge zur Geschichte (wie Anm. 66), 77–92.

⁷⁰ Otto Brunner, Eine handelspolitische Denkschrift der Stadt Wien an König Ferdinand I. In: *MIÖG*, Erg.-Bd. 11 (1929), 474–496, besonders 478 f.

⁷¹ Vgl. Pickl (wie Anm. 2), 212 f. und 215 f., die Listen der Kaufleute des Donauhandels.

⁷² András Kubinyi, Die Städte Ofen und Pest und der Fernhandel am Ende des 15. und am Anfang des 16. Jahrhunderts. In: Ingomar Bog, Außenhandel (wie Anm. 18), 342–433.

Händler im Königreich der Stephanskronen schon in den Friedensschlüssen von 1488 und 1501 vereinbart worden⁷³.

Über die Waren, die im 15. Jahrhundert von süddeutschen Kaufleuten – allen voran Nürnbergern – und im 16. Jahrhundert im steigenden Maße auch von italienischen Kaufleuten die Donau und den Inn herab nach Wien gebracht und von dort weiter nach Ungarn verhandelt wurden, sind wir

1. durch die Passauer Mautbücher von 1400/02 und⁷⁴

2. durch die Preßburger Dreißigstzollbücher des Jahres 1457/58

gut informiert⁷⁵. An beiden Zollstellen nahmen Textilien – unter ihnen Tuche – den ersten Platz ein. Über Passau kamen um 1400 jährlich ca. 8.500 Stück Tuche die Donau herab, deren Wert auf 100.000 fl. ung. Pfund geschätzt wird⁷⁶. Ein erheblicher Teil davon wurde offensichtlich von Wien weiter nach Ungarn verhandelt, denn von den ungarischen Importen des Jahres 1457/58 entfielen: auf Textilien 70 bis 75 %, auf Metallwaren und Nürnberger Kram 10 % und auf Gewürze 10 %⁷⁷. Der Tuchhandel nach Ungarn war damals schon in der Hand einiger Preßburger Großhandelsfirmen konzentriert⁷⁸.

Donauaufwärts, d. h. nach dem Westen, wurden aus dem Raum Wien und der Wachau große Mengen Wein exportiert. Außer den österreichischen Weinen sind vor allem die Bergbau- und Agrarprodukte Ungarns (Kupfer, Glätte, Häute, Wachs, Honig und Zwetschken) die Donau stromaufwärts verfrachtet worden. 1627 transportierte ein Linzer Schiffmeister u. a. 574 Zentner Neusohler und 250 Zentner rohes ungarisches Kupfer (46,1 t) durch Linz donauaufwärts. Auch 12.027 rohe Ochsen- und gemeine Häute sowie 259 Zentner Zwetschken und 696^{1/2} Tonnen Honig, die 1627 von Nußdorfer Frachtführern nach Linz gebracht wurden, stammten entweder zur Gänze oder jedenfalls größtenteils aus Ungarn. Ein Teil dieser Waren gehörte nämlich den Wiener Neustädter Kaufleuten Glockenschneider und Schwinghamer, die sie zweifellos aus Ungarn bezogen hatten^{78a}. Dazu kamen von Wien und Kremis an noch Wachs, Häute und Felle, die aus Polen über Krakau zur Donau gebracht wurden⁷⁹.

Im Fernhandel auf der Donau dominierten seit dem 15. Jahrhundert die süddeutschen Kaufleute, vor allem aus Nürnberg, Augsburg und Ulm. Dennoch dürften die Handelsaktivitäten der Wiener Kaufmannschaft des 16./17. Jahrhunderts bisher arg unterschätzt worden sein. Die bisher ausgewerteten Donaumauten nennen nämlich meist nur die Namen der Schiffführer und enthalten nur selten Angaben darüber, wem die transportierten Kaufmannsgüter gehören⁸⁰. Die von uns ausgewerteten Akten der Donaumaut Aschach von 1628 verzeichnen jedoch die Besitzer der vermauteten

⁷³ Kubinyi, Auswirkungen (wie Anm. 17), 201 ff., und Gyöző Ember, Zur Geschichte des Außenhandels Ungarns im 16. Jahrhundert. In: *Studia Historica*, Bd. 44 (1960).

⁷⁴ Eingehend ausgearbeitet von Mayer (wie Anm. 57).

⁷⁵ Vgl. dazu Pach (wie Anm. 18), 217–264, besonders 224 ff.

⁷⁶ Mayer (wie Anm. 8), 44 f.

⁷⁷ Pach (wie Anm. 18), 224 ff., und Mayer (wie Anm. 8), 93 ff., 1457/58 wurden in Preßburg 5.776 Stück Aachener und Kölner Tuche im Wert von 49.096 fl. verzollt.

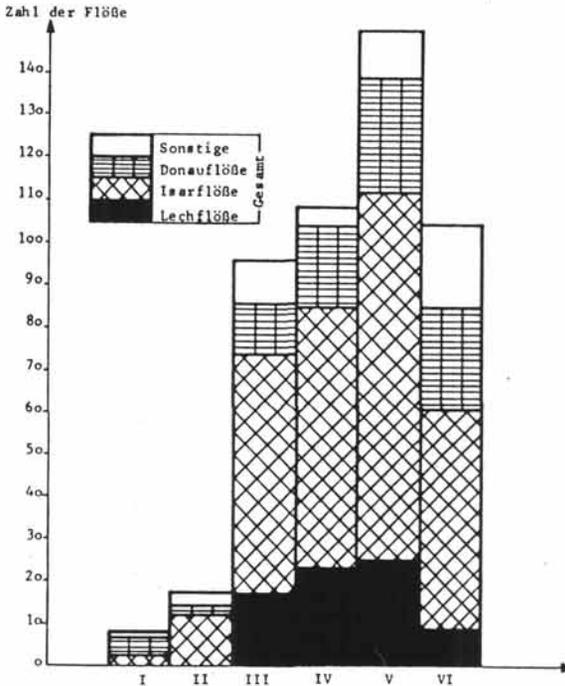
⁷⁸ Mayer (wie Anm. 8), 104 ff., Preßburger Großhändler importierten 90 % des Tuchwertes.

^{78a} Vangerow (wie Anm. 2), 289 und 299 ff.

⁷⁹ Das beweist die Auswertung der Mautbücher der Donaumaut Emmersdorf 1594/95 und 1631 durch den Verfasser. 1594/95 gingen in 9 Monaten u. a. 63.700 Stück Rinderhäute, 6.750 Stück Schaffelle und 7.650 Haarbälge durch die Maut Emmersdorf.

⁸⁰ Vangerow II (wie Anm. 2), 264. „Die Mautrechnung (schweigt sich) im allgemeinen über Eigentümer der Waren aus.“

Grafik 4: Maut Aschach: Floßverkehr im 1. Halbjahr



Aus: O. Pickl, Handel an Inn und Donau um 1630

= 485 Flöße, davon kamen von

der Isar 272 (=57%)

München 93

Bad Tölz 86

Wolfratshausen 45

Landshut 25

Dingolfing 17

Freising 6

der Donau 90 (=18%)

Sandbach 55

Passau 10

Seestetten 6

dem Lech 74 (=16%)

Lechbruck 40

Augsburg 17

Füssen 17

dem Inn 5

Erding 3

Riedau a. d. Pram 2

der Iller 3

Kempton 3

Von diesen Orten kamen 425
=90% aller Flöße

Kaufmannsgüter und nennen eine überraschend große Zahl von Wiener Kaufleuten. Viele Wiener Firmen bezogen ihre Waren – hauptsächlich westeuropäische Tuche, aber auch Gewürze – offenbar direkt von den „Hauptplätzen“ Nürnberg und Frankfurt/Main; der Transport auf der Donau aber erfolgte von Regensburg bis Linz fast ausschließlich durch Frachtführer (Schiffer) von Regensburg⁸¹. Zu den Wiener Firmen, die im Tuch- und Gewürzhandel von Frankfurt am Main über Nürnberg und Regensburg nach Wien führend waren, gehörten:

Tabelle 4: Wiener Kaufleute, die Güter auf der Donau transportierten (1628)

Bonacina Martin	Jacob Christoph	Pestalozzi Gebrüder
Carl Hans	Körtenthal Michel	Pfanner Martin
Driller Paul	Kram(m)er Johann	Pflug Hans
Dürnberger Andre	Kuelman Heinrich	Rauscher Caspar
Ellepast Simon	Landtsperger Daniel	Reutter Jeronimo
Fröncaus Johann Erben	Langs Mathias	Sangers Christian Erben
Grienthal Carl	Lann Jobst von der	Stop Thomas
Guellini Gebrüder	Liekhner Hans	Strölein Hans
Handtlohn Arttlon	Lodwein Anna	Toll Caspar
Holzzapffel Andre	Lohners Michel Erben	Veith Zacharias
Hueber Hans	Pachmayr Hieronimus	Vischer Andre
Ipfer Zacharias	Peckh Gerlach	

⁸¹ Pickl (wie Anm. 2), 207.

Ganz ähnlich war die Situation im Handel mit hochwertigen Italienwaren, die auf der „Brennerstraße“ nach Tirol kamen. Seit ca. 1570/80 verlagert sich nämlich der von Venedig/Oberitalien nach Ungarn laufende Handel von der sogenannten „Laibacher Straße“ (Görz–Laibach/Ljubljana–Pettau/Ptuj) in immer stärkerem Maße auf die „Brennerstraße“; diese ermöglichte von Hall an den Transport der Waren auf dem billigen Wasserweg des Inn und der Donau in Richtung Norden und Osten, d. h. auch nach Ungarn. Der Transport der hochwertigen Italienwaren auf Inn und Donau erfolgte durch die Schiffmeister aus Hall. Die Frachtführer aus Hall haben diese Waren für die großen italienischen Hofhandelsleute von Wien aber nur transportiert; die in Wien ansässigen italienischen Hofhandelsleute waren es, denen die Waren gehörten und die den Handel mit den teuren italienischen Waren (Seide, Seidenware, Goldborten, gesponnenes Gold, teure Tuche etc.) eindeutig beherrschten. Die wichtigsten dieser in Wien ansässigen italienischen Kaufmannsfirmen waren um 1630⁸²:

Tabelle 5: Italienische Kaufmannsfirmen in Wien

A(i)da Alexander de	Lumaga Joh. Baptist
Altkofferin Martha	Mary Carl
Aug Caspar	Nidermayer Hans
Bonazina Martin	Nuty Hyppolit
Camel Antoni und Baptist	Pauly Joh. Baptist di
Croth Peter de	Pestalutz Cosimo
Falckheti Joh. Baptist und Gebrüder	Pestalutz Francisco
Ganda Paris Baptista	Pestalutz Vinzenz Soldan und Joh. Baptist
Guellini Gebrüder Joh. Andre, Joh. Paul und Joh. Baptist	Pramers Wolf Erben
Joanelli Gebrüder Christoph und Joh. Baptist	Schätz Christian
Joanelli Vinzenz und Benedikt	Seposso (auch Deposso) Gebrüder Joh. Stephano und Joh. Petro
Laudi Francisco	Triller Paul
Löbl Abraham, Jud von Wien	Wonet(a) Francesco

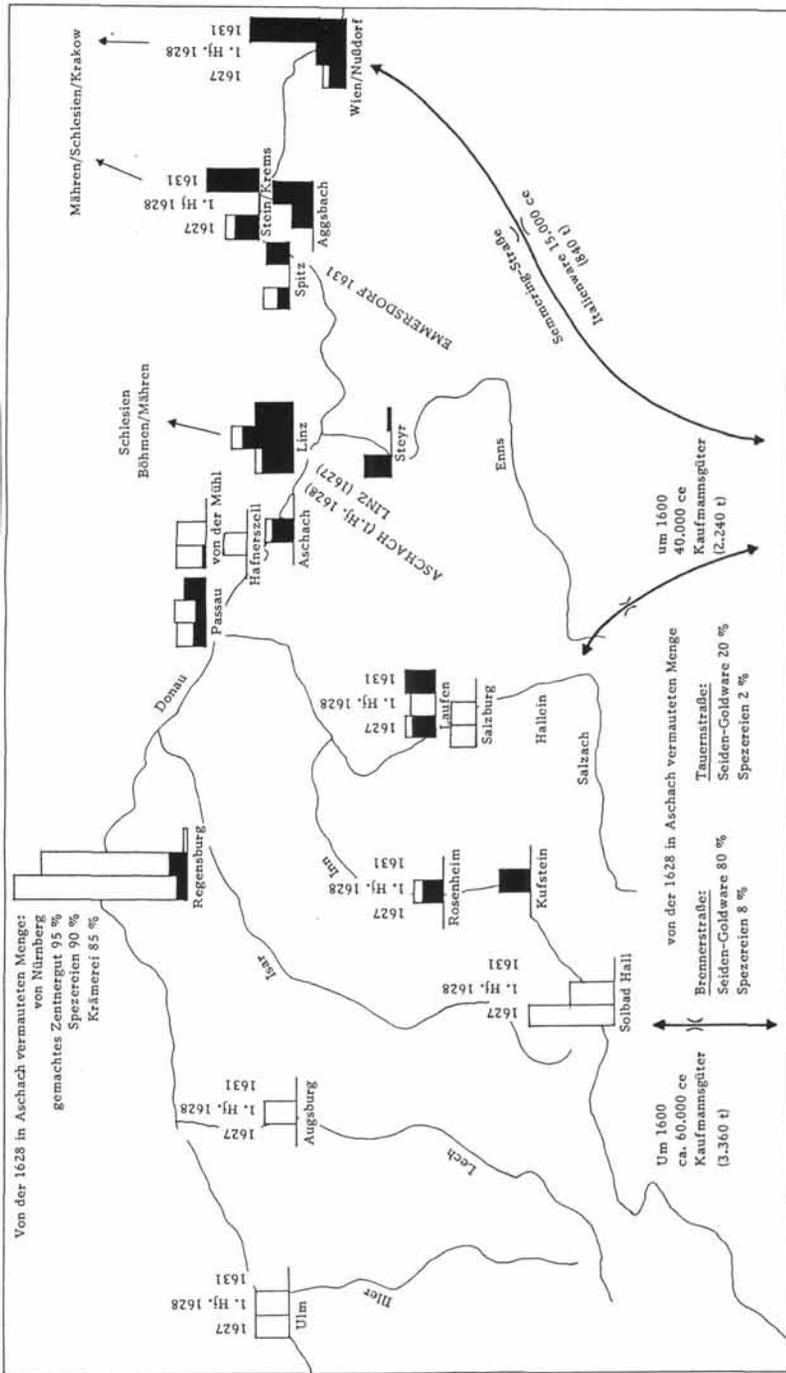
Auf der Tauernstraße kamen die billigen Venedigwaren (Südfrüchte, Olivenöl, Seife, Glas, Baumwolle, Schwefel, Alaun und Farbwaren) nach Salzburg. Dort wurden die Waren hauptsächlich durch Frachtführer aus Salzburg und Laufen, vereinzelt auch durch Schiffführer aus Hallein, auf der Salzach und dem Inn zur Donau und auf dieser weiter stromabwärts weiterbefördert. Die Masse der von den Salzburger und Laufener Schiffführern transportierten Waren bestand aus Südfrüchten; davon gingen im 1. Halbjahr 1628 folgende Mengen durch Aschach:

Tabelle 6: Südfrüchte auf Inn und Salzach

Baum- bzw. Olivenöl	196 Saum
Mandeln	51 Saum
Weinbeeren	45 1/2 Saum
Feigen	11 Saum
Lorbeer	10 Saum
Boxhörndl	9 Saum
Anis	6 Saum
Kapern	4 Saum
Rosinen und Zibeben	3 Saum

⁸² Ebenda, 213 ff.

Grafik 5: Die Herkunftsorte der Frachtführer und ihre Anteile an den Mautwerten zu Linz (1627), Aschach (1. Halbjahr 1628) und Emmersdorf (1631)



Entwurf: O. Pickl
Zeichnung: St. Karner u. E. Staudinger

Mautorte: Linz (1627)
Aschach (1. Hj. 1628)
Emmersdorf (1631)

Den umfangreichsten Handel mit den billigeren Venedigwaren von Salzburg donauabwärts betrieben die reichen Salzburger Kaufleute Christoph, Mathäus und Wolf Pauernfeind, Alexander Fuchs, Wolf Fuchs, Christoph Empacher, Johann Baptist Billing, Achaz Leopoldt, Leonhard Mayr und Hans Schwabengrueber. Außerdem kamen von Salzburg größere Mengen Holzwaren sowie bearbeiteter und un bearbeiteter Marmor die Salzach herunter^{82a}.

Im Frachtverkehr auf der oberen Donau (hauptsächlich bis Linz) spielte um 1630 Regensburg dank seines hervorragend organisierten Speditionswesens die führende Rolle.

Im Handel mit Gewürzen (vor allem Pfeffer) und sonstigen Kolonialwaren – die um 1630 schon größtenteils über Holland nach Europa kamen – hatten Nürnberger, Ulmer und Augsburger Firmen die Führung, doch auch einige Großkaufleute von Regensburg, Passau, Salzburg und Wien waren stets mit großen Posten Gewürzen und Spezereien vetreten. Allein im 1. Halbjahr 1628 gingen 273 Zentner (= 15,3 t) Pfeffer durch die Maut Aschach, davon mehr als ein Viertel auf einem einzigen Regensburger Schiff, nämlich dem Amtsschiff für den Linzer Ostermarkt 1628⁸³.

Ulm und Passau rangierten um 1630 im Frachtverkehr mit Fernhandelsgütern auf der Donau an führender Stelle; die Ulmer Frachtschiffer beförderten vor allem schwäbische Tuche, Leinwand, Golschen, Papier und Rohfelle sowie große Mengen Kürschnerwaren und Schnecken, hauptsächlich für Ulmer Kaufleute⁸⁴.

Diese Zahlen müssen andererseits mit der Entwicklung des Donauhandels zwischen Passau und Linz im 17. Jahrhundert verglichen werden. Darüber sind uns zwischen 1628 und 1694 immerhin 23 Jahreserträge der Donaumaut Aschach überliefert. Das daraus erstellte Diagramm zeigt, daß der Handel auf der oberen Donau durch den Dreißigjährigen Krieg keine Minderung, sondern sogar eine deutliche Belebung erfuhr. Von 1628 bis 1649 bezeugen die Einnahmen einen Aufschwung des Handels um nicht weniger als 31 %. Ab 1652 ging dann allerdings der Handel auf der Donau drastisch zurück; der Durchschnittswert der Mauteinnahmen 1652 bis 1661 liegt mit 6.030 Gulden um 28 % unter dem Jahresdurchschnitt 1637 bis 1649, der rund 8.400 Gulden betragen hatte. Die Zahlen ab 1652 spiegeln die Rezession der mitteleuropäischen Wirtschaft und des Handels nach der Mitte des 17. Jahrhunderts sehr deutlich wider. Auch auf der Tauernstraße und am Brenner erreichte der Handel in diesen Jahren einen Tiefpunkt. In Aschach gingen die Einkünfte aus dem Donauhandel – trotz einer Mauterhöhung im Jahre 1662 – bis 1680 noch weiter zurück. Erst ab 1684 ist – wie auf der Brennerstraße – auch im Donauhandel eine leichte Erholung festzustellen, die schließlich 1694 in einen deutlichen Aufschwung mündet. Während jedoch auf der Brennerstraße in den Jahren 1684 bis 1696 beinahe schon wieder die Spitzenwerte der Jahre 1595 bis 1600 erreicht wurden, entsprechen die Aschacher Mauteinnahmen des Jahres 1694 mit rund 8.000 Gulden nicht einmal den Durchschnittswerten der Jahre 1628 bis 1638, die sich auf 8.370 Gulden beliefen^{84a}.

Zweifellos war ein nicht unerheblicher Teil all dieser Waren für Ungarn bestimmt und wurde von Wien aus weiter in Richtung Ungarn verhandelt. Mit dem Donauhandel östlich von Wien wollen wir uns nun im zweiten Teil beschäftigen.

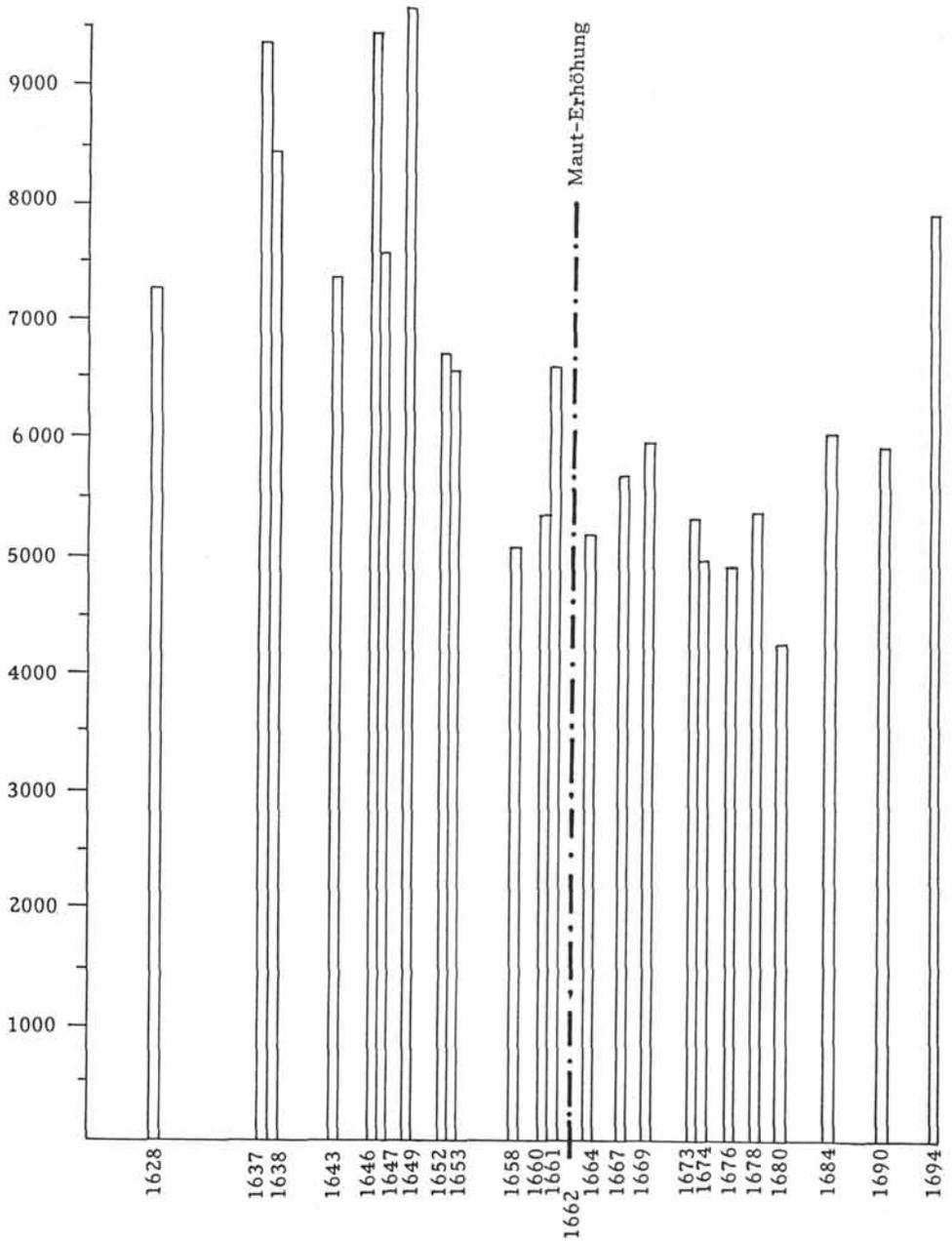
^{82a} Titel: Handel an Inn und Donau (wie Anm. 2), 216 ff.

⁸³ Ebenda, 212 f. und Anm. 43 und 47.

⁸⁴ Ebenda, 210 f.

^{84a} Auswertung der Aschacher Mautakten im OÖ. Landesarchiv Linz, Depot Harrach, durch den Autor unter Mithilfe von Frau cand. phil. W. Schmidt. Die Angaben über den Brenner- und Tauernverkehr nach Hassinger, Zur Verkehrsgeschichte (wie Anm. 1), 441–465.

Grafik 6: Erträge der Donau-Maut Aschach im 17. Jahrhundert
 Nach den Linzer Mautextrakten erarbeitet (in Gulden)



DIE DONAU ALS FERNHANDELSWEG ÖSTLICH VON WIEN IM 17./18. JAHRHUNDERT

Der Fernhandel entlang der Donaulinie östlich von Wien benutzte bis ins 18. Jahrhundert hinein nur zum geringsten Teil den Wasserweg des Stromes. Die Schifffahrt mied den unregulierten Donaulauf zwischen Bratislava/Preßburg und Komorn, der wegen seiner Untiefen sehr gefährlich war. Wie gering der Donauverkehr während des sogenannten „Langen Türkenkrieges“ (1593–1606) war, zeigen die Bücher der Donaumaut Maria Ellend (auf halbem Weg zwischen Wien und Preßburg) sehr drastisch. Die Wassermaut Maria Ellend verzeichnet im Jahre 1594 lediglich 137 Schiffe (Zillen) und 9 Flöße (davon 3 vom Inn und 2 von Ulm). Vom September 1595 bis 13. Mai 1596, d. h. in 9 Monaten, passierten dann immerhin 360 Schiffe, davon 282 stromaufwärts, diese Mautstelle⁸⁵. Nicht weniger als 80 Prozent des Donauverkehrs lief hier also gegenwärts, d. h. stromaufwärts! Das Verkehrsaufkommen von Maria Ellend entsprach damit bloß 6 Prozent der rund 5.700 Schiffe, die 1628 durch die Maut Aschach fuhren⁸⁶. Diese Zahlen zeigen recht deutlich, wie geringfügig der Donauverkehr östlich von Wien im Vergleich zur oberen Donau war. Zwischen Wien und Preßburg wurden vor allem Waren des Lokalhandels, darunter große Mengen Holz und Holzwaren (große Posten Schindeln, Drechslerware) sowie Eisen und Salz auf der Donau transportiert. 1594 waren es immerhin 2.080 Zentner (= 116,5 t) Eisen- und Stahlwaren sowie Salz im Werte von 3.207 Gulden⁸⁷. Doch sogar diese Massenhandels-güter wurden von Wien aus größtenteils auf dem Landweg nach dem Osten verfrachtet. So gingen 1617 nicht weniger als 1.733,5 t Salz auf Fuhrwagen durch die Landmaut von Maria Ellend⁸⁸. Getreide aus der Umgebung von Preßburg/Bratislava und der Schüttinsel wurde am Ausgang des 16. Jahrhunderts zwar in größeren Mengen nach Wien verhandelt, ging aber vor 1590 offenbar noch nicht weiter die Donau gegenwärts. 1571 hören wir davon, daß der Versuch, die Tiroler Bergwerkszentren mit Getreide aus Ungarn zu versorgen, scheiterte, erst 1591 gelang es erstmals, ungarisches Getreide nach Tirol zu bringen⁸⁹.

Der Fernhandel entlang der Donaulinie östlich von Wien lag bis zum Ausgang des 18. Jahrhunderts in der Hand von Kaufleuten aus Ungarn, Siebenbürgen und den Balkanländern. Am Beginn des 17. Jahrhunderts beherrschten einige Großhändler aus Cluj/Klausenburg, Debrecen und Sibiu/Hermannstadt den Fernhandel von Wien nach dem Osten. Sie transportierten sowohl die teuren italienischen und westeuropäischen Tuche wie auch große Mengen süddeutscher Leinenwaren sowie Gewürze und Spezereien auf dem Landweg nach Ungarn-Siebenbürgen⁹⁰. Harald Prickler hat gezeigt, daß fast „die gesamte Einfuhr aus dem österreichisch-süddeutschen Raum“ damals den ungarischen Außenhandelszoll beim Dreißigstamt Kittsee (südlich Preßburgs), d. h. auf dem Landweg⁹¹, passierte. Und auf dem Landweg wurden auch die

⁸⁵ Auswertung der im Archiv Petronell erliegenden Mautakten durch den Verfasser unter Mitarbeit von Frau W. Schmidt.

⁸⁶ Pickl (wie Anm. 2), 207.

⁸⁷ Mautregister 1594.

⁸⁸ Mautregister der Landmaut Maria Ellend 1616/17.

⁸⁹ Fischer (wie Anm. 46), 108.

⁹⁰ Harald Prickler, Das Volumen des westlichen ungarischen Außenhandels vom 16. Jahrhundert bis 1700. In: Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Türkenkriege (wie Anm. 17), 131–144.

⁹¹ Ebenda, 142 f.

Fernhandelswaren des Ostens, allen voran Tiere (Ochsen, Fische) und tierische Produkte (Häute) sowie Bergbauprodukte⁹² – wie z. B. Kupfer aus der Slowakei und Quecksilber aus Siebenbürgen –, nach Wien gebracht. Erst dort erfolgte zum Transport stromaufwärts die Verladung auf Schiffe.

Eine grundlegende Änderung für den Handel zwischen Wien und dem Südosten brachte der Friede von Csitva-Torok (1606), weil der Sultan den Kaiser darin erstmals als gleichberechtigten Partner anerkannte und 1617 in einem eigenen „Kommerz-Traktat“ den Kaufleuten des Kaisers bzw. des Sultans gegenseitig freier Handel eingeräumt wurde⁹³. Dennoch überließen die Wiener Kaufleute den Handel ins Osmanische Reich auch weiterhin ungarischen Kaufleuten aus dem habsburgischen und aus dem türkischen Teil Ungarns⁹⁴. Durch die Bestimmungen des Kommerz-Kontraktes von 1617 wurde der Handel zwischen Mitteleuropa bzw. Österreich einerseits und dem Osmanischen Reich andererseits auf eine neue Grundlage gestellt. Es scheint jedoch bemerkenswert, daß die Wiener Kaufleute und Hofhandelsleute in einem Gutachten aus dem Jahre 1615 ausdrücklich an den althergebrachten Handelstraditionen festhielten. Die 60 unterzeichneten Handelsleute verlangten, daß der Handel mit den Türken weiterhin den Kaufleuten des königlichen (d. h. habsburgischen) Ungarn und den Kaufleuten von Ofen vorbehalten sein sollte. Man hält also nicht nur ausdrücklich am alten Stapelrecht Wiens fest, sondern denkt zunächst noch gar nicht daran, die im türkischen Reich gewährte Handelsfreiheit aktiv zu nutzen⁹⁵. Die Auswertung des Landmautregisters von Maria Ellend aus den Jahren 1616–1617, das vor allem den auf dem Landweg aus Ungarn in Richtung Wien laufenden Handel erfaßte, zeigt uns, daß die Kaufleute aus Cluj/Klausenburg, Debrecen und Sibiu/Hermannstadt in diesen Jahren lebhaften Handel nach Wien betrieben⁹⁶. Der Anteil von Cluj/Klausenburg beträgt immerhin rund 13 % der gesamten Mautsumme. Unter den Waren, welche die Klausenburger Kaufleute nach Wien brachten, stehen Wachs und Quecksilber an erster Stelle. In den beiden Jahren 1616 und 1617 wurden über Maria Ellend immerhin 80 t Wachs und 19,4 t Quecksilber nach Wien gebracht; der Großteil davon durch Kaufleute aus Cluj/Klausenburg und Debrecen (98 q = 5,4 t in 3 Fahrten)⁹⁷. Da zur gleichen Zeit Henckel von Donnersmark den slowakischen Kupfer-Silber-Bergbau leitete und gleichfalls Handelsverbindungen nach Siebenbürgen unterhielt, wäre es durchaus denkbar, daß man das Siebenbürger Quecksilber für das Saiger-Verfahren, d. h. für die Trennung von Kupfer und Silber, benötigte. Der Handel entlang der Donaulinie erfolgte damals sowohl auf dem Donaustrom selbst, ebenso häufig aber auch auf der Donaustraße. Besonders stromaufwärts

⁹² 1616 brachten 10 Kaufleute aus Cluj rund 5 t Quecksilber durch die Landmaut Maria Ellend nach Wien.

⁹³ Herbert Hassinger, Die 1. Wiener orientalische Handelskompanie 1667–1683. In: VSWG 35 (1942), 1–53.

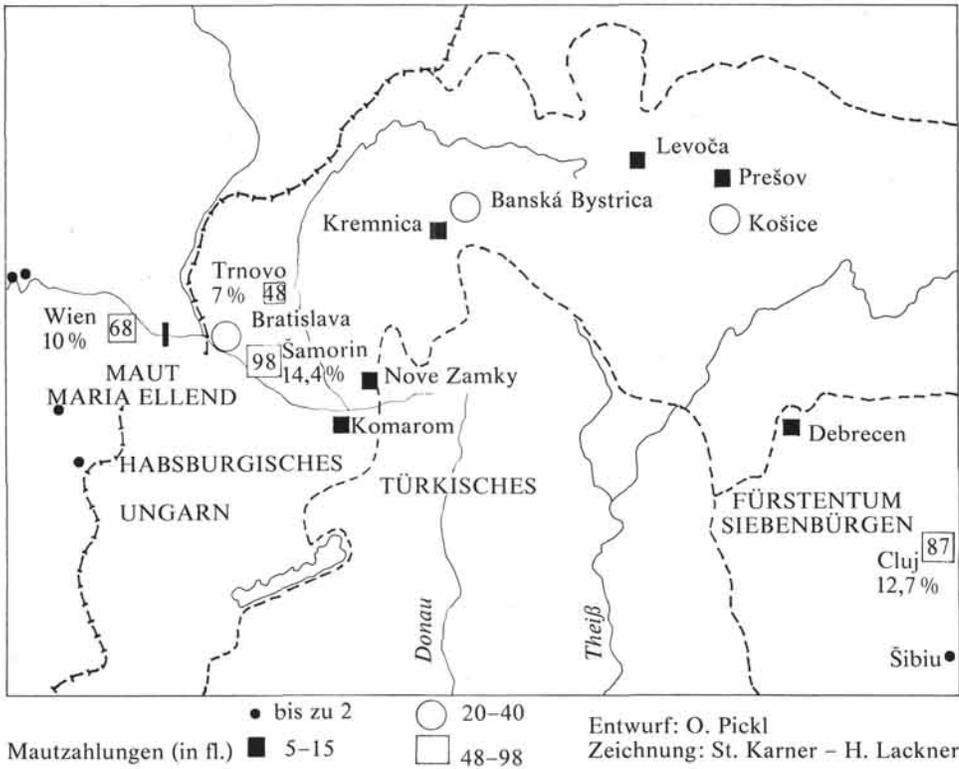
⁹⁴ Ebenda.

⁹⁵ Hassinger (wie Anm. 93), 6.

⁹⁶ Herr Otto Graf von Abensperg-Traun zu Petronell hat dem Verfasser für seine vom Forschungsförderungsfonds unterstützten Forschungen in großzügiger Weise eine Reihe von Mautbüchern aus dem Schloßarchiv Petronell zur Auswertung überlassen; dafür sei auch an dieser Stelle herzlichst gedankt. Dazu gehört auch das Mautregister Landmaut Maria Ellend 1616/17 (Hs. 4/4, Archiv Sign. 312); es erfaßt nur den auf dem Landweg abgewickelten Verkehr.

⁹⁷ Die Auswertung des Mautregisters von Maria Ellend (1616/17) erfolgte unter der Leitung des Verfassers durch Frau cand. phil. W. Schmidt.

Grafik 7: Erträge der Landmaut Maria Ellend 1616/17



scheint die Donau für größere Schiffe zwischen Komarom/Komorn und Wien nur schwer passierbar gewesen zu sein, weil Waren aus dem Südosten vielfach in Komorn auf Wagen umgeladen und auf dem Landweg nach Wien transportiert wurden⁹⁸. Im Handel zwischen Wien und dem Südosten vollzog sich nach dem Kommerz-Kontrakt von 1617 vor allem zwischen 1630 und 1660 ein wichtiger Wandel. Serbische Kaufleute (Raizen) aus Ofen und Belgrad nahmen in dieser Zeit auf Grund der 1617 vereinbarten Handelsfreiheit den Handel nach Wien und von Wien nach dem Südosten auf; sie waren damit wesentlich aktiver als die österreichischen Kaufleute, die unter anderem durch Verbote des Hofkriegsrates am Handel mit den Türken gehindert wurden⁹⁹. Erst nach dem Frieden von Eisenburg/Vasvar 1664 gingen Wiener Kaufleute daran, die „Kommerzien zu Wasser und zu Lande“ mit der Türkei zu intensivieren. Als der Sultan 1666 die Bestimmungen des Kommerz-Kontraktes von 1617 in aller Form erneuerte, kam es in Wien 1667 zur Gründung der „Ersten Wiener orientalischen Handelskompanie“, die praktisch ein Monopol auf den Import von

⁹⁸ Zur Geschichte der Donauschifffahrt im 16./17. Jahrhundert vgl. Heinrich Wendt, *Schlesien und der Orient*. In: *Darstellungen und Quellen zur schlesischen Geschichte*, Bd. 21 (1916), 128, 134.

⁹⁹ Hassinger (wie Anm. 93), 14.

Waren aus dem Osmanischen Reich erhielt, weil alle aus der Türkei kommenden Händler ihre Waren zuerst dieser Kompanie anbieten mußten und der Handel für Österreicher verboten war. Schon Ende Juli 1667 fuhr Lellio de Lucca als Beauftragter der Kompanie mit neun Schiffen donauabwärts und richtete in Ofen und Belgrad je eine Niederlage der Kompanie ein; beide Orte galten als die wichtigsten Stützpunkte nicht nur für den Handel, sondern auch für den Viehtrieb nach Österreich. Unter Belgrad war Rustschuck der Endpunkt von de Luccas Donaureise, auf der er Waren im Gesamtwert von 90.000 bis 100.000 Gulden – darunter vor allem Tuche aus Westeuropa, aber auch aus Schlesien und Mähren – mit sich führte. Eisenwaren (wie Messer und Sensen) aus Steyr machten hingegen bloß 13.000 Gulden aus¹⁰⁰.

Es zeigte sich sehr bald, daß die Entwicklung der „Ersten Wiener orientalischen Handelskompanie“ von zwei entscheidenden Punkten abhing:

1. von der Abstellung der Belästigung durch türkische Beamte, wie z. B. durch die Paschas von Ofen und Belgrad und
2. von der Benutzung des billigen Wasserweges der Donau, dessen Transportkosten nur ein Fünftel bis ein Viertel des Landweges betragen. Während nämlich die Frachtkosten pro Zentner (= 56 kg) auf dem Landweg von Wien bis Konstantinopel vier bis fünf Löwentaler betragen, stellten sie sich auf der Donau nur auf einen Löwentaler. Denn die Donauschiffe mit einer Nutzlast von drei bis vier Tonnen konnten bis Rustschuck fahren, von wo aus man bis Konstantinopel den Landweg benutzte¹⁰¹.

Der Südosthandel der Ersten Wiener orientalischen Handelskompanie übertraf bereits in den ersten beiden Jahren 1667/68 den Handel der türkischen Raizen und Armenier im gleichen Zeitraum ganz entscheidend; nämlich in der Einfuhr um das Hundertfache und im Export um das Dreiunddreißigfache¹⁰². Das scheint insofern bemerkenswert, als in den Jahren 1663–1668 von Ofen aus 22 als Raizen bezeichnete Kaufleute insgesamt 29 Reisen nach Wien (davon 25 zu Exportzwecken) und aus Belgrad im gleichen Zeitraum 45 Kaufleute zusammen 82 Geschäftsreisen (davon 53 zu Exportzwecken) nach Wien unternahmen¹⁰³. Eine ganze Reihe von Kaufleuten sowohl aus Ofen als auch aus Belgrad tragen italienische Namen und könnten zu jenen aktiven Kolonien von Ragusaner Kaufleuten gehört haben, die in fast allen großen Handelsstädten des Osmanischen Reiches ihre Niederlassungen errichtet hatten. Die Gründung der „Ersten Wiener orientalischen Handelskompanie“ im Jahre 1667 bewirkte allerdings einen merklichen Rückgang ihres Handels¹⁰⁴.

Um 1670 hatten sich einige Raizen bereits ständig in Wien niedergelassen und besaßen hier Gewölbe; zwei von ihnen waren durch kaiserliche Privilegien angeblich sogar zu Hoflieferanten geworden. 1673 wird berichtet, daß sich die Raizen in Wien bereits zu einer festen Organisation zusammengeschlossen hatten, an deren Spitze sogenannte Konsuln standen¹⁰⁵. Alle diese Nachrichten und der Umstand, daß die Erste Wiener orientalische Handelskompanie nun alljährlich zwei- bis dreimal Gruppen

¹⁰⁰ Ebenda, 16 ff.

¹⁰¹ Ebenda, 19.

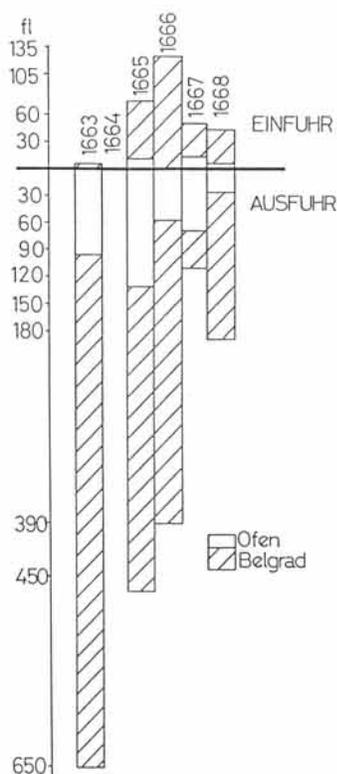
¹⁰² Carl v. Peez, *Alte serbische Handelsbeziehungen zu Wien*. In: *MIÖG* 36 (1915), 498 ff., und Hassinger (wie Anm. 93), 24 ff.

¹⁰³ Peez (wie Anm. 102), 500.

¹⁰⁴ Ebenda. Beim Import von 76 fl. im Jahre 1667 auf 42 fl. im Jahre 1668; beim Export von 378 fl. im Jahre 1667 auf 211 fl. im Jahre 1668.

¹⁰⁵ Peez (wie Anm. 102), 507.

Grafik 8: Die Import- und Exportwerte von 67 Kaufleuten aus Ofen und Belgrad 1663-1668



von Schiffen die Donau hinabschickte und schätzungsweise pro Jahr im Orienthandel einen Umsatz von 200.000 Gulden erreichte, zeigt, daß der Handel mit dem Südosten damals vor allem durch die Kompanie entscheidend aufblühte. 1668 kamen angeblich erstmals Ochsen aus der „Türkei“ nach Wien¹⁰⁶.

Der Handel der Wiener orientalischen Kompanie litt allerdings unter wiederholten Übergriffen der Türken auf die Niederlagen in Ofen, Belgrad und auch in Konstantinopel. Die Niederlage in Ofen war 1675 vom dortigen Pascha geschlossen und sogar die Niederlage in Konstantinopel 1676 geplündert worden. Trotzdem handelte die Kompanie 1677 und 1678 sogar mit Persien und unternahm damals Versuche, Vordernberger Sensen mit Hilfe eines Radkersburger Faktors namens Vorich über St. Gotthard nach Ungarn und von dort offenbar weiter in die Türkei zu exportieren¹⁰⁷.

Der Versuch scheiterte jedoch am strengen Verbot des Hofkriegsrates, Sensen bzw. Stahl- und Eisenwaren ins Osmanische Reich zu exportieren. Durch den Handel mit

¹⁰⁶ Hassinger (wie Anm. 93), 45; das erste Vieh aus der Türkei, 31.

¹⁰⁷ Ebenda, 40 f. bzw. 50 f.

Sensen durch Schlesien und Krakau nach Siebenbürgen wurde dieses Verbot aber schon früh und vielfach umgangen¹⁰⁸.

Es wäre möglich, daß als Reaktion auf die Übergriffe der Türken im Juni 1678 die Ausweisung der raizischen Kaufleute aus Wien erfolgte. Es handelt sich hierbei um sieben namentlich genannte Kaufleute, darunter mindestens einen Armenier und den nochmals während der zweiten Türkenbelagerung als Dometsch bekannt gewordenen Franz Georg Kolschitzky. Zwei raizische Kaufleute (Johann Diodats und Konstantin Ciriac), welche durch Hofdekret berechtigt waren, mit türkischen Waren zu handeln, waren von dieser Ausweisung ausgenommen¹⁰⁹.

In den folgenden Jahren ging der Orienthandel der Kompanie offenbar rapide zurück, und das Jahr der zweiten Türkenbelagerung 1683 kennzeichnet zugleich das Ende der Ersten Wiener orientalischen Kompanie, die sich damals selbst auflöste¹¹⁰.

Immerhin hatte der Wasserweg von Wien donauabwärts in den siebziger Jahren des 17. Jahrhunderts vorübergehend eine neue Bedeutung erlangt. Pro Jahr gingen regelmäßig zwei- bis dreimal kleine Flottillen von Handelsschiffen der Wiener orientalischen Kompanie donauabwärts auf die Reise. In der Gegenrichtung wurden die Waren meist bis Komorn auf dem Wasserwege der Donau, von dort jedoch mit Fuhrwagen auf dem Landweg nach Wien befördert. Es scheint bemerkenswert, daß im Jahre 1670 zwei belgische Kaufleute von Belgrad aus an die Faktorei des bekannten Antwerpener Kunsthandelsunternehmens der Brüder Forcoudt in Wien schrieben, sie sollten ihnen Gelder nach Belgrad weiterleiten¹¹¹. Sowohl dadurch als auch durch den 1673 vom Engländer Edward Brown veröffentlichten Bericht über seine Donau-reise wird Wiens Vermittlerrolle im Handel nach dem Südosten in bemerkenswerter Weise illustriert¹¹².

Neben anderen Faktoren führten aber wiederholte Übergriffe der Türken und die Plünderung der Niederlagen zu Belgrad und Konstantinopel 1683 zur Auflösung der 1. orientalischen Kompanie¹¹³. Sie hat das unbestreitbare Verdienst, den Wasserweg der Donau erstmals entschieden in den Dienst des Handels nach dem Südosten gestellt zu haben. Auch stromaufwärts ließ die orientalische Kompanie ihre Waren auf dem Wasserweg bis Komorn befördern; dort allerdings wurden sie auf Fuhrwagen verladen und auf dem Landweg nach Wien gebracht¹¹⁴.

Während der Rückeroberung Ungarns (1683–1699) gewann die Donau eine entscheidende Rolle für den Transport von Truppen und Nachschubgütern von Wien abwärts, was alsbald auch dem Fernhandel zugute kam. 1692 begann Kaiser Leopold I. mit holländischer Hilfe den Ausbau einer Donauflotte, denn er wollte die Donau zu einem großen Transithandelsweg nach dem Osmanischen Reich und darüber hinaus nach dem Schwarzen Meer und nach Ägypten ausbauen. Mit den Holländern wurde 1692 sogar ein diesbezüglicher Handelsvertrag beraten, der aber nie in Kraft trat¹¹⁵.

¹⁰⁸ Franz Fischer, Die Sensenausfuhr aus Österreich nach dem Norden und Osten 1450–1650. In: Bog, Der Außenhandel (wie Anm. 18), 286–319.

¹⁰⁹ Peez (wie Anm. 102), 509.

¹¹⁰ Hassinger (wie Anm. 93), 52.

¹¹¹ Hermann Kellenbenz, Südosteuropa im Rahmen der europäischen Gesamtwirtschaft. In: Grazer Forschungen (wie Anm. 17), 58 f.

¹¹² Hans Halm, Österreich und Neurußland. Bd. 1: Donauschiffahrt und -handel nach dem Südosten 1718–1780. – Breslau 1942, 75, Anm. 322.

¹¹³ Hassinger (wie Anm. 93), 17 ff.

¹¹⁴ Ebenda.

¹¹⁵ Ebenda.

Nach dem Frieden von Karlowitz (1699) trachtete der Kaiser, die Vorteile des Handels mit der Türkei seinen eigenen Ländern zuzuwenden. Der Export österreichischer Waren und der Transithandel mit den Gewerbeprodukten des Westens nach der Türkei und weiter nach Persien blieben aber weiterhin eine Domäne der Kaufleute aus dem Osmanischen Reich. An ihrer Spitze standen zunächst Armenier, wie jener Zacharias Sedgewic, der von England Tuche auf der Elbe und Moldau durch Böhmen nach Linz und die Donau abwärts über Wien durch Ungarn, Siebenbürgen und die Walachei bis Persien führte; von dort wollte er persische Seide zurückbringen¹¹⁶. Ihm wurden 1699 bedeutende Erleichterungen für diesen Transithandel gewährt. Ähnliche Begünstigungen erhielt die Armenische Kompanie des Christoph Hazzi im Jahre 1703. Er handelte im Transit mit englischen und holländischen Tuchen sowie verschiedenen Kolonial- und Galanteriewaren gleichfalls nach Persien und brachte Seide, kostbare persische Stoffe, Kamelhaar und mancherlei Luxusartikel als Gegenware. Ähnliche Versuche mit gewissen Erfolgen im türkischen Bereich unternahm eine holländische Kompanie unter De Lirdt seit 1702¹¹⁷.

Es fällt auf, daß auch am Beginn des 18. Jahrhunderts – und daran sollte sich bis in die Zeit nach dem Frieden von Küçük-Kainarci des Jahres 1774 bzw. bis zum Handelsvertrag von 1785 nichts ändern – die Aktivitäten im Handel nach dem Südosten von den türkischen Untertanen bzw. Kaufleuten aus Ungarn und Siebenbürgen getragen wurden; Wiener und Kaufleute aus den österreichischen Erbländern waren am Handel nach dem Südosten nur ausnahmsweise aktiv beteiligt. Privilegierte Kompanien hatten weiterhin dieses Monopol!

Die nach 1699 faßbaren Aktivitäten im Handel nach dem Südosten wurden durch den ungarischen Aufstand unter Rakoczy (1703–1711) und später durch den Türkenkrieg der Jahre 1714–1718, d. h. sehr bald, schon wieder zunichte gemacht. Immerhin ließ Prinz Eugen im Zuge dieses Türkenkrieges im Jahre 1716 im Prater sieben Donau-Kriegsschiffe vom Stapel laufen, die mit 30 bis 44 Kanonen bestückt waren; das Schiff „Santa Maria“ zum Beispiel trug nicht weniger als 44 Kanonen. 1717 verfügte der Prinz über zehn Kriegsschiffe, die zusammen mit 400 Kanonen bestückt waren¹¹⁸. Diese Donauflotte hätte nach dem Friedensvertrag von Passarowitz (1718) zu einer entscheidenden Voraussetzung für den Donauhandel werden können. Im Zuge dieses Friedensschlusses wurde nämlich auch ein Handels- und Schiffahrtsvertrag abgeschlossen, der den Handel nicht bloß zu Lande und auf dem Meere, sondern auch auf den Flüssen regelte. Der freie Handel auf der Donau wird in Artikel 3 dieses Vertrages mit folgenden Worten eingeräumt:

Den Kaufleuten seiner römischen kaiserlichen und königlichen Majestät aber steht frei, die Waren, die sie auf der Donau in die Türkei führen, zu Viddin, Rustschuk und anderen Orten von den Schiffen abzuladen, auf die ... Wagen zu bringen und von da nach welchen Orten sie wollen, sicher zu führen und die Handelschaft zu treiben.

Begründet wird dieses seltsame „Freistellen“ damit, daß *die Donauschiffe nicht in das mittelländische Meer eingehen können*. Der Artikel zählt unerwartet neue Orte auf, *Ibraila, Kilia und andere Handelsstädte, wo die Tschaiken, auch andere, in das mittelländische Meer eingehende Schiffe befindlich sind*, wo also auf türkische Schiffe umgeladen

¹¹⁶ Heinrich Srbik, Der staatliche Exporthandel Österreichs von Leopold I. bis Maria Theresia. – Wien 1907, 289.

¹¹⁷ Ebenda, 289.

¹¹⁸ Halm (wie Anm. 112), 66 ff.

werden kann. Diese türkischen Schiffe dürfen mit österreichischer Ware auch die Meerengen durchsegeln (Artikel 3). Den türkischen Schiffen auf der Donau stehen außer den Zollsätzen keinerlei Beschränkungen im Wege, wenn sie stromaufwärts, auch den persischen Kaufleuten nicht, die stromab- oder -aufwärts fahren wollen (Artikel 19). Auf kaiserlicher Seite dachte man aber bei Abschluß des Friedens und des Handelsvertrages gar nicht so weit, den österreichischen Schiffen, die doch auch einmal seetüchtig werden konnten, den Zugang wenigstens zum Schwarzen Meer zu sichern¹¹⁹.

Doch nicht nur deswegen war der Kommerz-Kontrakt von 1718 für Österreich nicht so günstig, wie man erwartet hatte. In der Praxis räumte er den türkischen Kaufleuten einen großen Mautvorteil gegenüber den österreichischen Untertanen ein. Die Türken zahlten bloß die sogenannte „Türkenmaut“, das waren 3 % plus 2 % Aufschlag (Mastaria). Der Staat selbst versagte den österreichischen Untertanen jedoch die Mautbenefizien, welche die Türken genossen. 1766 erklärte der dem Kommerzienrat angehörige Felix Borié und 1775 bestätigte Graf Karl Zinzendorf diese Meinung, daß der Staat an der mangelnden Aktivität der erbländischen Kaufleute selbst schuld trage¹²⁰.

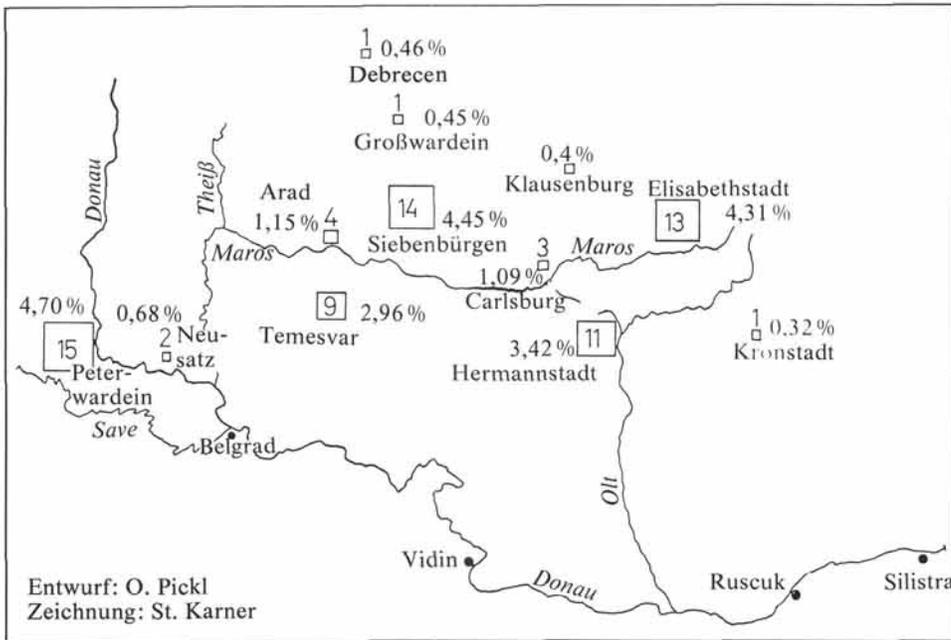
Tatsächlich war der Handelsvertrag von 1718 für Österreich nicht so günstig, wie man erwartet hatte. Dies aber nicht zuletzt durch die im Mai 1719 erfolgte Gründung der Kaiserlich privilegierten Orientalischen Handelskompanie. Diese Kompanie erhielt nämlich durch kaiserliches Privileg das Monopol, zu Lande und auf der Donau nach der Türkei und von dort her Handel treiben zu dürfen. Der Handel jedes anderen Untertanen des Kaisers mit der Türkei sollte als Kontrabande, d. h. als Schmuggel, gelten. Auch diese Privilegierung trug entscheidende Mitschuld daran, daß bis zum Niedergang der Kompanie in den vierziger Jahren die Aktivitäten österreichischer Kaufleute im Donauhandel weiterhin unterdrückt wurden. Die in die orientalische Kompanie gesetzten Hoffnungen erfüllten sich weder im levantinischen Handel, der von den neu gegründeten Freihäfen Triest und Rijeka aus betrieben wurde, und am wenigsten im Orienthandel auf der Donau. Zwar waren im Oktober 1719 in Belgrad und Konstantinopel Magazine der Kompanie für Tuche angelegt worden, aber die Konkurrenz der „Raizen“ und der „Griechen“, wie man die orthodoxen Kaufleute des Osmanischen Reiches nannte, war auf der Donaulinie offenbar zu stark. Die türkischen Untertanen brachten auf der Donau Waren aus dem Orient in großen Mengen nach Österreich und besonders nach Wien; außer den Eisenwaren aus Steyr gab es aber kaum erbländische Produkte, die sie für den Gegenhandel benötigten. Deshalb handelten sie vor allem mit Nürnberger und Berchtesgadener Waren und dergleichen Kram den Donaustrom hinunter bis Konstantinopel. Es ist durchaus verständlich, daß der Donauhandel unter diesen Umständen für Österreich nach wie vor passiv war¹²¹.

¹¹⁹ Ebenda, 67 ff.

¹²⁰ Ebenda, 81.

¹²¹ Srbik (wie Anm. 116), 75, verweist vor allem darauf, daß „den Hauptvorteil aus dem Zollpatent vom 4. April 1715 vielmehr diese fremden Händler“ (die türkischen Untertanen, Anm. d. V.) davontrugen, weil es ihnen und dem Großhandel mit türkischen Handelsschaften in den Erbländern bedeutende Zollbegünstigungen gewährte. „Sie (überschwemmten) die habsburgischen Lande mit ihren Waren, ... ohne ... erbländische Erzeugnisse in entsprechendem Maße auszuführen.“ Vgl. auch Franz Martin Mayer, *Die Anfänge des Handels und der Industrie in Österreich und die orientalische Compagnie.* – Innsbruck 1882, 31 ff., und Halm (wie Anm. 112), 69.

Grafik 9: Wert und Zielorte der 1748 bei der Wassermaut Petronell verzollten Waren



Die Kolonie der „Griechen“ in Wien war 1723 bereits so groß, daß sie auf dem Gelände der heutigen griechischen Metropolitankirche eine eigene Kapelle errichten durften¹²². Das zeigt zugleich, welche hervorragende Stellung die orthodoxen Kaufleute aus dem Osmanischen Reich im Donauhandel und im Handel mit Wien einnahmen.

Der unglückliche Türkenkrieg von 1737 bis 1739 brachte im Frieden von Belgrad zwar den Verlust dieser wichtigen Handelsstadt, doch der freie Handel der kaiserlichen Untertanen im Osmanischen Reich blieb bestehen. Im Handel mit Persien durften Untertanen des Kaisers sogar auf dem Donauweg oder durch türkisches Gebiet Handel treiben (Artikel 12). Nach wie vor aber lag der Donauhandel in den Händen der ungarisch-siebenbürgischen Kaufleute und neben ihnen der türkischen Untertanen. Das zeigt die Auswertung eines Mautregisters der Petroneller Wassermaut aus dem Jahre 1748 sehr deutlich¹²³.

¹²² Nicolaus B. Tomadakis, Les communautés helléniques en Autriche. In: 200 Jahre Haus-, Hof- und Staatsarchiv. Bd. 2. – Wien 1951, 452–461.

¹²³ Herr Otto Graf von Abensperg-Traun zu Petronell hat dem Verfasser für seine vom Forschungsförderungsfonds unterstützten Forschungen in großzügiger Weise eine Reihe von Mautbüchern (aus dem Schloßarchiv Petronell) zur Auswertung überlassen; dafür sei auch an dieser Stelle herzlich gedankt. Dazu gehört auch die Petroneller Wassermaut 1748 (Hs. 4/9, Archiv-Sign. 317), die vom Verfasser persönlich in Hinblick auf den Handel nach dem Südosten ausgewertet wurde.

Wie die Tabelle 8 der Warenwerte zeigt, nahmen auf dem Wasserweg nach Ungarn die Kaufleute von Peterwardein/Petrovaradin mit einem Anteil von 4,7 %, Elisabethstadt/Dumbrăveni mit 4,32 %, Siebenbürgen insgesamt mit 4,45 % sowie Hermannstadt/Şibiu mit 3,42 % und Temeşvar/Timisoara mit 2,96 % die hervorragendste Stellung ein¹²⁴. Bemerkenswert scheint, daß 1748 auf dem Donauweg nur recht geringfügige Warenmengen nach Klausenburg/Cluj transportiert wurden; offenbar bevorzugten die Kaufleute von Klausenburg den Landweg.

In diesem Zusammenhang scheint es interessant, die bei der Petroneller Wassermaut 1748 vermauteten Waren einzelner Kaufleute näher zu betrachten. Wir tun dies am Beispiel je eines Kaufmanns aus Klausenburg/Cluj, aus Hermannstadt/Şibiu und aus Temeşvar/Timisoara:

Tabelle 7: Beispiele der Wassermaut von Petronell 1748

1. Warenlieferung des Johann Schoppel nach Klausenburg/Cluj:

19. VI. (fol. 44^a)

Johannes Schoppel nach Clausenburg

1 Stück Tuch, 3 1/2 Dutzend Hüte	6 kr
1/2 Lagl Capri (= Kapern), 37 Stück Leinwand	10 kr 3 den.
160 lb Zinn, Pfeffer et Messing	4 kr 3 den.
9 Stück Halbrasch et Caton (= Kattun)	4 kr 2 den.
50 fl Spezereiwaren	25 kr
981 lb Alaun, Schwarzblech, Prisill (= Brasilholz)	9 kr 3 den.
296 fl Wolle et Kramereiware	2 fl 28 kr
<i>Summe</i>	3 fl 29 kr – den.

2. Warenlieferung des Nicolaus Lang nach Hermannstadt/Şibiu:

19. VI. (fol. 44^a)

Nicolaus Lang nach Hermannstadt

4 Stück Tuch, 3 Dutzend Hüte	11 kr 3 den.
4 fl Maccaroni	2 kr
185 lb Pfeffer, Schrelb et Baumöl	5 kr 2 den.
71 Stück Leinwand	17 kr 3 den.
30 Stück Halbrasch, Caton (= Kattun) et Barchent	15 kr
180 lb Prisill (= Brasilholz) et Löth	1 kr 3 den.
343 fl Silber, Wolle und Seidenwaren	2 fl 51 kr 2 den.
512 fl Spezerei und Zentnerware	4 fl 16 kr
<i>Summe</i>	8 fl 1 kr – den.

3. Warenlieferung des Leopold Kuckhing nach Temeşvar/Timisoara:

17. VI. (fol. 42)

Leopold Kuckhing nach Temesvar

4 ce Schwarzblech, 60 lb Messing	5 kr 3 den.
2 Fäßl Weißblech, 8 Lagl Nägel	22 kr
183 fl rauhes Eisen et Zentnerware	1 fl 32 kr 2 den.
<i>Summe</i>	2 fl – kr 1 den.

Ein Vergleich der 1748 nach Cluj und Şibiu verhandelten Waren mit jener Warengruppe, die nach den Angaben von Sneska Panova 1612 von Wien bzw. 1615 von

¹²⁴ Das Petroneller Wassermaut-Buch von 1748 erfaßt allerdings nur den auf dem Wasserweg der Donau abgewickelten Verkehr.

Polen nach Cluj bzw. Sibiu gebracht worden waren, zeigt weitgehende Übereinstimmung¹²⁵. 1612 befanden sich ebenso Tuche, Hüte und St. Gallener Leinwand unter den von Wien nach Cluj gebrachten Gütern wie 1748. Neu erscheinen 1748 an Textilien Halbrasch aus der Linzer Wollzeugfabrik und Kattun, der in der Kattun- und Barchentfabrik Schwechat der orientalischen Kompanie erzeugt worden sein dürfte¹²⁶. Gewürze wie Pfeffer und Brasilholz sowie andere Spezereiwaren haben schon seit dem Beginn des 16. Jahrhunderts über Wien ihren Weg nach Südosteuropa angetreten; Italienwaren wie Kapern und Makkaroni überraschen uns nicht; sie wurden seit jeher von Wien die Donau abwärts dem südosteuropäischen Raum vermittelt¹²⁷. Die großen Mengen von Blech und Eisenwaren, die im Mautregister von 1748 aufscheinen, zeigen hingegen, welch weiter Absatzmarkt dem österreichischen Eisen nach der Rückeroberung Ungarns und Siebenbürgens in Ost- und Südosteuropa nunmehr offenstand.

Noch 1751 brachten die türkischen Kaufleute auf der Donaulinie, d. h. über Mehadia (nördlich Orsovas) und über Semlin bei Belgrad, 54mal mehr Güter, hauptsächlich Orientwaren, ins Habsburgerreich als über Triest (Warenwert 1751: 841.760 fl. zu 15.500 fl.)¹²⁸. In Wien fanden sie außer Eisenwaren und Sensen aber kaum österreichische Produkte, die für den Gegenhandel geeignet waren. Deshalb handelten sie vor allem mit Nürnberger und Berchtesgadener Waren und dergleichen Krämerware donauabwärts¹²⁹.

Leider brauchten die türkischen Kaufleute bei der Donaumaut Petronell, deren Mautbuch aus dem Jahre 1748 von uns ausgewertet wurde, bloß einen Passierzoll für ihre Schiffe zu bezahlen; über die darauf beförderten Kaufmannsgüter erfahren wir nichts¹³⁰. Dieser Umstand macht es uns leider unmöglich, den wertmäßigen Anteil zu bestimmen, den die „türkischen“ Kaufleute 1748 am Donauhandel hatten.

Für die Kaufleute der habsburgischen Länder, d. h. nach dem Frieden von Karlowitz (1699) auch Ungarn und Siebenbürgen, ergibt sich aus der Auswertung der Donaumaut Petronell von 1748 nach Wert und Zielort folgendes Ergebnis:

¹²⁵ Snezka Panova, Die Handelsbeziehungen zwischen den bulgarischen Gebieten und Transylvanien während des 17. Jahrhunderts (bulgarisch) und dieselbe, Die Beziehungen zwischen Stadt und Land und die Entwicklung des Handels in Südosteuropa im 16./17. Jahrhundert. In: Jahrbuch für Geschichte des Feudalismus, Bd. 3 (Berlin 1979), 281–309; dieselbe, Les Registres de Douane aux Archives Historiques d'Etat de la Ville de Sibiu concernant les Echanges Commerciaux entre les Terres Bulgares et les Terres Roumaines durant le XVII^e siècle. In: Izvestija na drzavnite arhivi, kn. 29 (1975), 224; dieselbe, Renseignement aux Archives d'Etat de la Ville de Cluj concernant le Commerce entre les Terres Bulgares et la Transylvanie au cours du XVII^e siècle. In: Izvestija na drzavnite arhivi, kn. 32 (1976), 166 f.; dieselbe, Zur Frage der Handelsbeziehungen zwischen den bulgarischen und den rumänischen Landen im 17. Jahrhundert. In: Etudes Balkaniques No. 1 (1975), 103–114.

¹²⁶ Mayer (wie Anm. 121), 51 ff. und 59 f.

¹²⁷ Ferenc Kovats, Der Warenumsatz Westungarns auf Grund des Preßburger Dreißigstbuches (ungarisch). – Budapest 1902; Erik Fügedi, Der Außenhandel Ungarns am Anfang des 16. Jahrhunderts. In: Bog, Außenhandel (wie Anm. 18), 56–85; Gyöző Ember, Ungarns Außenhandel mit dem Westen um die Mitte des 16. Jahrhunderts. In: Bog, Außenhandel (wie Anm. 18), 86–104.

¹²⁸ Halm (wie Anm. 112), 150.

¹²⁹ Ebenda, 69 A f., und F. M. Mayer, Die Anfänge des Handels und der Industrie in Österreich und die orientalische Compagnie. – Innsbruck 1882, 31 ff.

¹³⁰ Die Mautgebühr für ein Schiff (Zille) nach der Tyrckey betrug bloß 3 Kreuzer.

Tabelle 8: Wert und Zielort der 1748 bei der Wassermaut Petronell verzollten Waren

	Mautwert	Warenwert	% d. Maut	Zahl d. Fahrten
1. Peterwardein/Petrovaradin	121,50 fl.	14.580 fl.	4,70 %	54
2. Siebenbürgen	115,00 fl.	13.800 fl.	4,45 %	20
3. Elisabethstadt/Dumbrăveni	111,20 fl.	13.344 fl.	4,32 %	12
4. Hermannstadt/Sibiu	88,45 fl.	10.614 fl.	3,42 %	16
5. Temeşvar/Timisoara	76,55 fl.	9.186,5 fl.	2,96 %	33
6. Arad	29,90 fl.	3.588 fl.	1,15 %	7
7. Carlsburg/Alba Julia	28,10 fl.	3.372 fl.	1,09 %	6
8. Neusatz/Novi Sad	17,65 fl.	2.118 fl.	0,68 %	9
9. Großwardein/Oradea	11,65 fl.	1.398 fl.	0,45 %	8
10. Debrecen	12,00 fl.	1.140 fl.	0,46 %	8
11. Kronstadt/Brasow	8,30 fl.	996 fl.	0,32 %	2
Summe	620,30 fl.	74.136,5 fl.	24,00 %	175

Unter den Waren stehen wertmäßig Spezereien und Gewürze (Pfeffer, Ingwer) vor Textilien (Seide, Tuche, Kattun, Barchent, Leinwand, Wolle, Hüte) an der Spitze; es folgen Zentnergut und Krämerwaren sowie Eisenwaren aller Art und Bleche¹³¹. Bemerkenswert scheint, daß die gleichen Kaufmannsgüter – mit Ausnahme der Eisenwaren – auch über Krakow nach Siebenbürgen und von dort weiter zur unteren Donau gingen¹³².

Ein wirklich entscheidender Fortschritt im Verkehr auf der Donau von Wien stromabwärts erfolgte erst nach dem Frieden von Küçük-Quainargy (1774); damals schaltete sich Österreich entschieden und aktiv in den Handel nach dem Südosten und Rußland ein¹³³. Im Zusammenhang damit begannen nun umfangreiche Regulierungsarbeiten zwischen Bratislava/Preßburg und Komorn und auch in den Katarakten des Eisernen Tores¹³⁴. Erst dadurch wurde die Donau an der Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert von Wien bis zu ihrer Mündung durchgehend befahrbar. Und erst seit damals steht der Wasserweg der Donau von Ulm bis zum Schwarzen Meer auf einer Länge von 2.632 km durchlaufend dem Fernhandel wirklich offen.

¹³¹ Typisch sind die beiden folgenden Beispiele. Es vermuteten bei der Wassermaut Petronell 1748:

Am 17. Juni 1748 Leopold Kuckhing nach Temeşvar:
 4 ce Schwarzblech, 60 lb Messing 5 kr 3 den
 2 Fäßl Weißblech, 8 Lagl Nägl 22 kr
 188 fl rauhes Eisen et Zentnerware 1 fl 32 kr 2 den

Am 19. Juni 1748 Nicolaus Lang nach Hermannstadt:
 4 Stück Tuch, 3 Dutzend Hüte 11 kr 2 den
 4 fl Maccaroni 2 kr
 185 lb Pfeffer, Schrelb et Baumöl 5 kr 2 den
 71 Stück Leinwand 17 kr 3 den
 30 Stück Halbrasch, Caton (Kattun) et Barchent 15 kr
 180 lb Prisill (Brasilholz) et Löth 1 kr 3 den
 343 fl Silber, Wolle und Seidenware 2 fl 51 kr 2 den
 512 fl Spezerei und Zentnerware 4 fl 16 kr

¹³² Vgl. dazu Panova, Renseignements (wie Anm. 125), 157–167.

¹³³ Halm (wie Anm. 112), 132 ff.

¹³⁴ Ilwof, Flußregulierungen und Gilsdorf (wie Anm. 16).