



universität
wien

DIPLOMARBEIT / DIPLOMA THESIS

Titel der Diplomarbeit / Title of the Diploma Thesis

„Tirol und der Donauhandel um 1700“

verfasst von / submitted by

Thomas Karl Leiter

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of

Magister der Philosophie (Mag. phil.)

Wien, 2016 / Vienna, 2016

Studienkennzahl lt. Studienblatt /
degree programme code as it appears on the
student record sheet:

A 190 313 406

Studienrichtung lt. Studienblatt /
degree programme as it appears on
the student record sheet:

Lehramtsstudium
UF Geschichte, Sozialkunde, Polit. Bildg.
UF Mathematik

Betreut von / Supervisor:

Priv.-Doz. Mag. Dr. Peter Rauscher

Vorwort

Die vorliegende Diplomarbeit entstand im Rahmen meines Lehramtsstudiums für die Unterrichtsfächer Geschichte, Sozialkunde, Politische Bildung und Mathematik an der Universität Wien in den Jahren 2015 und 2016. Lange habe ich nach einem geeigneten Themenbereich gesucht, welcher einerseits mit der Epoche der Neuzeit in Beziehung stehen und andererseits einen Bezug zu meiner Heimat Tirol aufweisen sollte. Das schließlich in Kooperation mit meinem Betreuer Dr. Peter Rauscher gefundene Thema „Tirol und der Donauhandel um 1700“ vereint beides.

An dieser Stelle möchte ich mich bei einigen Personen bedanken, die mich während dem Erstellen meiner Diplomarbeit sehr unterstützt haben. An erster Stelle möchte ich dabei meinen Betreuer Dr. Peter Rauscher nennen. Er hat mich sowohl bei der Themenfindung als auch in den Schreibphasen durch viele hilfreiche Tipps umfangreich unterstützt und der Arbeit durch seine Expertise zusätzliche Qualität gebracht. Sehr herzlich bedanken möchte ich mich auch bei Herrn Mag. Herbert Ortner für das Korrekturlesen des Textes.

Für die große, auch finanzielle Unterstützung während meiner gesamten Studienzeit möchte ich meinen Eltern und meiner Familie danken. Ohne sie wäre meine Ausbildung in dieser Form nicht möglich gewesen. Last but not least geht ein ganz besonderer Dank an meine Freundin Sylvia, die mir immer sehr hilfreich zur Seite stand und mir auch in schwierigen Zeiten stets Rückhalt bot.

Wien, April 2016

Thomas Karl Leiter

Inhaltsverzeichnis

Vorwort.....	iii
Inhaltsverzeichnis.....	iv
Abkürzungsverzeichnis.....	vi
1. Einleitung.....	1
2. Allgemeine Rahmenbedingungen der wirtschaftlichen Entwicklung in Tirol von der Mitte des 17. bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts.....	3
2.1. Die geografischen Gegebenheiten Tirols.....	3
2.2. Die politische Entwicklung Tirols im 17. und 18. Jahrhundert.....	3
2.2.1. Tirol unter der Regentschaft von habsburgischen Nebenlinien bis 1665.....	3
2.2.2. Das Hineinwachsen Tirols in die Monarchia Austriaca bis 1740.....	5
2.3. Die wirtschaftlichen Entwicklungen in Tirol von der Mitte des 17. bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts.....	7
2.4. Die Bevölkerungsentwicklung Tirols (ca. 1650–1750).....	11
2.5. Die bedeutendsten Städte Tirols um 1700.....	12
3. Handel und Verkehr in Tirol um 1700.....	16
3.1. Wichtige Handelsrouten und Handelswaren.....	16
3.1.1. Das Wegenetz.....	16
3.1.2. Die Wasserstraßen.....	22
3.2. Die Organisation von Handel und Transport.....	29
3.2.1. Der Landtransport.....	29
3.2.2. Der Wassertransport.....	32
3.2.3. Die Bozner Messen als Drehscheiben des überregionalen Handels.....	38
4. Der Donauraum als Handelsraum.....	41
4.1. Der Fluss und sein System.....	41
4.2. Handel im Donauraum.....	42
4.3. Drehscheiben des Handels im oberen Donauraum.....	47
4.3.1. Bedeutende Städte im österreichischen Donauraum.....	47
4.3.2. Bedeutende Städte im oberdeutschen Donauraum.....	51
5. Tirol und der Donauhandel in den Aschacher Mautprotokollen.....	53
5.1. Die Aschacher Mautprotokolle.....	53

5.2. Frequenz des Schiffsverkehrs auf Donau und Inn	56
5.3. Die Ausgangspunkte und Zielorte der Fahrten	63
5.4. Die Schiffmeister aus Tirol in den Aschacher Mautprotokollen	65
5.5. Die Waren.....	69
5.6. Die Personentransporte.....	75
5.7. Die Kaufleute.....	77
5.8. Nähere Angaben zu einigen bedeutenden Schiffmeistern aus Tirol	79
5.8.1. Sebastian und Jakob Gstattner.....	79
5.8.2. Martin Wörndl	80
5.8.3. Michael Kästl.....	80
5.8.4. Benedikt Fierbaß.....	81
5.8.5. Anton, Christoph, Jakob und Johann Pogner	82
5.8.6. Hofschiffmeister Aichinger	84
6. Schlussbetrachtung.....	86
7. Quellen- und Literaturverzeichnis.....	88
7.1. Ungedruckte Quellen.....	88
7.2. Gedruckte Quellen	88
7.3. Online Ressourcen	88
7.4. Literatur.....	89
8. Abstract.....	103

Abkürzungsverzeichnis

d.	Denarius (Pfennig)
fl.	Gulden (1 fl. = 8 β = 240 d.)
hl	Hektoliter
kg	Kilogramm
km	Kilometer
l	Liter
m	Meter
sm.	Saum (1 sm. = 3 Z.) ¹
β	Schilling
t	Metrische Tonne
Y.	Yhre (Mehrzahl: Yhrn) (1 Y. = ca. 77,8 l) ²
Z.	Wiener Zentner (1 Z. = 100 Pfund = ca. 56 kg) ³

¹ *Rottleuthner*, Localmasse, 92; *Hassinger*, Verkehr über Brenner und Reschen, 180. Der Saum hatte von Gebiet zu Gebiet unterschiedliches Gewicht. Während in den in dieser Arbeit herangezogenen Zoll- und Mautregistern (v. a. Zollregister von Lueg, Aschacher Mautregister) 1 sm. = 3 Z. gilt, bemerkt etwa *Rottleuthner*: „4 Zentner wurden am Bozner Platze 1 Saum genannt“. *Rottleuthner*, Localmasse, 92. Krüger gibt außerdem an, dass in Wien gewöhnlich 1 sm. = 2 ³/₄ Z. galt. Siehe *Krüger*, Handbuch, 292. Außerdem ist der Saum auch ein altes Flüssigkeitsmaß in der Schweiz, wobei 1 sm. etwa 150 l sind. Siehe *Adron*, Messen, 180.

² Die Yhre ist ein altes Tiroler Weinmaß. Siehe *Rottleuthner*, Localmasse, 2. Vgl. dazu auch *Staffler*, Tirol, 431; *Hassinger*, Geschichte des Zollwesens, XXIX.

³ *Pribram*, Materialien, 126.

1. Einleitung

Tirol spielte für den Warenaustausch zwischen Mitteleuropa und Italien seit dem Mittelalter eine große Rolle, da über den Brenner- und den Reschenpass große Mengen an Gütern über den Alpenhauptkamm gebracht wurden. Als Zentrum des Handels fungierten die Bozner Messen, die in jüngerer Zeit intensiv erforscht wurden.⁴ Während einige der Waren aus dem Mittelmeerraum in Tirol blieben und andere über den Landweg nach Norden transportiert wurden, wurde ein Teil dieser Güter auf den Wasserweg umgeladen und über den Inn in den Donaauraum befördert. Im Gegensatz zum Nord-Süd-Handel wurde der Warenverkehr zwischen Tirol und dem österreichischen Donaauraum bisher kaum untersucht. Sofern diese Güter weiter in die habsburgischen Erblände transportiert wurden, passierten sie unweigerlich die in Oberösterreich gelegene Mautstelle Aschach, sodass sie in den dortigen Mautregistern protokolliert wurden.

Als Untersuchungszeitraum für die vorliegende Arbeit wurde das frühe 18. Jahrhundert gewählt, da einerseits aus den 1720er Jahren die ersten Auswertungen der Aschacher Mautprotokolle vorliegen, andererseits die Schifffahrt am Tiroler Inn kurz zuvor ihren Höhepunkt erreicht hatte und aufgrund unterschiedlicher Faktoren langsam im Niedergang begriffen war.⁵

Aus der Analyse der Aschacher Mautprotokolle ergeben sich mehrere Fragen: Welche Produkte wurden in welchen Quantitäten auf dem Wasserweg von Tirol über Aschach und von dort weiter donauabwärts transportiert? Wer führte die Transporte durch und wer waren die Auftraggeber? Die Behandlung eines Teils dieser Fragen basiert auf der bisherigen Forschung. Die allgemeine Literatur zur Geschichte und Wirtschaftsgeschichte Tirols – hervorzuheben wären etwa die mehrbändige „Geschichte des Landes Tirol“ von Josef Fontana, Georg Mühlberger und Rudolf Palme⁶ oder die Werke von Josef Riedmann⁷ und Michael Forcher⁸ – fließt dabei ebenso ein wie spezielle Studien zur Handelsgeschichte des Landes. Dabei handelt es sich meist um etwas ältere Publikationen, besonders die quellengesättigten Studien von Otto Stolz⁹ und Herbert Hassinger¹⁰ leisten hier wertvolle Dienste. Weiters ent-

⁴ Vor allem sind die aktuellen Publikationen von Markus A. Denzel und Andrea Bonoldi zu nennen, u. a. *Bonoldi, Denzel*, Bozen im Messenetz Europas; *Denzel*, Bozner Messen. Weitere Literatur zu den Bozner Messen in Kapitel 3.2.3.

⁵ *Plaseller*, Schifffahrt, 108f.; *Stolz*, Gewässer Tirols, 334.

⁶ *Fontana u. a.*, Geschichte Tirols.

⁷ *Riedmann*, Geschichte Tirols.

⁸ *Forcher*, Tirols Geschichte.

⁹ *Stolz*, Geschichte des Zollwesens; *ders.*, Quellen; *ders.*, Gewässer Tirols.

halten die Abhandlung Fritz Plasellers über die Schifffahrt am Tiroler Inn¹¹ oder Ernst Neweklowskys Werke zur Schifffahrt auf der Donau und ihren Nebenflüssen¹² wichtige Informationen, wie auch Hans-Heinrich Vangerows zahlreiche Studien zu Schifffahrt und Handel.¹³ Den Donaauraum betreffend sind vor allem aktuelle Publikationen von Peter Rauscher und Andrea Serles von großer Bedeutung.¹⁴ Erweitert werden diese Forschungen durch eine eigenständige Analyse und Auswertung der Aschacher Mautprotokolle, welche im Rahmen des Projekts „Der Donauhandel“¹⁵ in Form einer Datenbank aufbereitet und mir zur Verfügung gestellt wurden. Die Jahre von 1728 bis 1731 stehen dabei im Mittelpunkt.

Die Arbeit ist in vier größere Abschnitte unterteilt. Im Fokus des ersten Teils (Kapitel 2) stehen die allgemeinen Rahmenbedingungen der wirtschaftlichen Entwicklungen in Tirol im Untersuchungszeitraum. Hierzu werden die politischen und geografischen Gegebenheiten kurz angerissen und die Bevölkerungsentwicklung sowie die bedeutendsten Städte des Landes skizziert. Im zweiten Abschnitt (Kapitel 3) werden vor allem die wichtigsten Handelsrouten des Landes dargestellt und die Organisation von Handel und Transport beleuchtet. Die zweite für die vorliegende Arbeit bedeutende Region, der Donaauraum, wird im folgenden Teil (Kapitel 4) behandelt. Dabei wird auf den Fluss selbst, den Handel in diesem Gebiet und besonders auf die bedeutendsten Drehscheiben im österreichischen und oberdeutschen Donaauraum eingegangen. Im letzten umfangreicheren Abschnitt der Arbeit (Kapitel 5) werden die Daten aus den Aschacher Mautprotokollen ausgewertet.

¹⁰ *Hassinger*, Verkehr über Brenner und Reschen; *ders.*, Verkehrsgeschichte der Alpenpässe; *ders.*, Außenhandel.

¹¹ *Plaseller*, Innschifffahrt.

¹² *Neweklowsky*, Schifffahrt; *ders.*, Schifffahrt auf der oberen Donau.

¹³ *Vangerow*, Handel (2011); *ders.*, Handel (2012); *ders.*, Handel (2013a); *ders.*, Handel (2013b); *ders.*, Isarflößer; *ders.*, Linz; *ders.*, Mautbuch.

¹⁴ U. a. *Rauscher*, Aschacher Mautprotokolle; *Rauscher*, *Serles*, *Pamperl*, Kremser Waag- und Niederlagsbücher; *Rauscher*, *Serles*, Niederleger.

¹⁵ „Der Donauhandel in der Frühen Neuzeit. Erschließung und Analyse der Aschacher Mautregister: Die Zeit der österreichischen Protektionspolitik unter Kaiser Karl VI. (1718–1737)“, Leitung: Peter Rauscher, gefördert vom Fonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung (FWF) (P 25201–G15). Vgl. *Rauscher*, *Serles*, Donauhandel (Website). Auf dieser Homepage befindet sich unter anderem eine umfangreiche Bibliographie zum Donauhandel.

2. Allgemeine Rahmenbedingungen der wirtschaftlichen Entwicklung in Tirol von der Mitte des 17. bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts

2.1. Die geografischen Gegebenheiten Tirols

Tirol ist ein Land, das vor allem durch seine Gebirge geprägt ist. Innerhalb eines Alpenstücks mit etwa 200 km Länge und 200 km Breite entstand nach und nach die spätere Grafschaft Tirol, zu der neben dem heutigen österreichischen Bundesland auch Südtirol und das Trentino gehörten. Im Norden wird das Gebiet vom Inntal durchquert, der zugehörige Fluss fließt ins Alpenvorland und mündet bei Passau in die Donau. Dieses Tal trennt gleichzeitig die nördlichen Kalkalpen von den Zentralalpen. Ähnliches findet man südlich des Alpenhauptkammes vor. Viele Haupttäler, wie etwa das Pustertal, über welches man ins benachbarte Kärnten gelangt, verlaufen auch hier mehrheitlich von Ost nach West. Die große Ausnahme bilden das Eisacktal und das Etschtal ab Meran, welche sich von Nord nach Süd erstrecken. Die beiden namensgebenden Flüsse verbinden sich bei Bozen und fließen anschließend weiter in die Poebene.

Charakterisiert wird das Gebiet Tirols auch durch den Brenner- und den Reschenpass. Beide stellen relativ niedrige Alpenübergänge dar, wobei der Brenner mit etwa 1.370 m etwas niedriger ist als der Reschen (1.510 m). Vergleichsweise einfach zu passierende Gebirgsübergänge finden sich auch im Bereich der nördlichen Kalkalpen. Beispielsweise gelangt man über den Fernpass (1.210 m), die Seefelder Senke (1.180 m) oder den Achentaldurchgang (930 m) in den oberdeutschen Donaauraum.¹⁶

2.2. Die politische Entwicklung Tirols im 17. und 18. Jahrhundert¹⁷

2.2.1. Tirol unter der Regentschaft von habsburgischen Nebenlinien bis 1665

Als Tirol 1363 in den Besitz des Hauses Habsburg überging, umfasste es bei Weitem noch nicht alle Regionen, die in späterer Zeit Teil dieses Herrschaftsgebietes waren.¹⁸ Große Teile des Unterinntales oder Osttirols wurden beispielsweise erst von Kaiser Maximilian I. zu Be-

¹⁶ *Huter*, Tiroler Landesgeschichte, 19.

¹⁷ Zu umfangreichen Ausführungen zur Geschichte Tirols im 17. und 18. Jahrhunderts siehe *Mühlberger*, Absolutismus. Neben der bereits eingangs erwähnten und in der Folge verwendeten aktuelleren Literatur ist auch auf ältere Literatur zur Geschichte Tirols hinzuweisen. Zu nennen wären dabei etwa *Stolz*, Tirol; *Lechthaler*, Geschichte des Landes Tirol; *Egger*, Geschichte Tirols.

¹⁸ *Forcher*, Tirols Geschichte, 113f.

ginn des 16. Jahrhunderts erobert oder durch Erbschaft erworben;¹⁹ außerdem standen Gebiete wie das Zillertal bis ins 19. Jahrhundert unter Salzburger Herrschaft.²⁰

Einen Sonderfall stellten die innerhalb der habsburgischen Besitzungen in Tirol gelegenen geistlichen Fürstentümer Brixen und Trient dar, welche bis Anfang des 19. Jahrhunderts bestanden. Otto Stolz beschreibt diesen Sonderstatus so: „Im Inneren desselben hatten die Bischöfe eine selbständige Regierung, doch standen sie in einem dauernden staatsrechtlichen Vertragsverhältnis zur fürstlichen Grafschaft Tirol, deren Landesfürsten hatten über sie und ihr Gebiet die Vogtei oder Schutzgewalt und jene gehörten auch der Tiroler Landschaft und deren Steuer- und Wehrverbände an.“²¹

Nach der Resignation Erzherzogs Sigismunds (1490) und dem Regierungsantritt Maximilians I. in den übrigen österreichischen Erbländern (1493) wurden Tirol und die mit der Grafschaft eng verbundenen Vorlande von keinem eigenständigen Zweig des Hauses Österreich mehr regiert, sondern waren bis zum Tod Kaiser Ferdinands I. (1564) – wenn auch sehr lose – in eine Personalunion integriert. Letztgenannter teilte das Erbe unter seinen drei Söhnen auf, weshalb ab 1564 mit Erzherzog Ferdinand II. wieder ein eigener Herrscher für Tirol in Innsbruck residierte. Ihm folgte nach einigen Jahren unter der Regierung von Kaiser Rudolf II. im Jahre 1602 Erzherzog Maximilian III. der Deutschmeister.²² Seine Regentschaft war besonders durch die Sanierung der Finanzen des Landes gekennzeichnet. Außerdem war diese Zeit eine Periode des Friedens in Tirol.²³

Nach dem Tod Maximilians, der dem geistlichen Stand angehört hatte und daher kinderlos geblieben war, übernahm 1619 der Bruder Kaiser Ferdinands II., Erzherzog Leopold V., die Regentschaft in den ober- und vorderösterreichischen Ländern der Habsburger. 1625 heiratete er Claudia de' Medici, welche nach seinem frühen Tod 1632 als Regentin fungierte, da ihre beiden Kinder Ferdinand Karl und Sigismund Franz noch minderjährig waren.²⁴ Die Regierungszeit dieses Paares wurde besonders durch zwei große Kriegseignisse geprägt: Zum einen tobte ab 1618 in großen Teilen Europas der Dreißigjährige Krieg. Tirol wurde zwar nur am Rande zum Kriegsschauplatz, die wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen dieses

¹⁹ *Palme*, Frühe Neuzeit, 3–12.

²⁰ *Ebd.*, 126.

²¹ *Stolz*, Rechtsgeschichte, 12f. Im Zuge der politischen Neuordnung Europas durch den Wiener Kongress wurde die staatsrechtliche Sonderstellung der geistlichen Fürstentümer Brixen und Trient aufgehoben. Siehe *Fontana*, Restauration, 592.

²² *Forcher*, Tirols Geschichte, 160f.

²³ *Mühlberger*, Absolutismus, 167.

²⁴ *Ebd.*, 171.

Konflikts waren aber dennoch verheerend. Zum anderen brach ein seit langem schwelender Konflikt mit Graubünden auf und entwickelte sich zu einem jahrelangen Krisenherd.²⁵

1646 übernahm der mittlerweile volljährige Ferdinand Karl die Herrschaft von seiner Mutter. Durch den Westfälischen Frieden 1648 und die aus Geldnot 1652 verkauften Rechte im Engadin und im Prätigau erfuhr sein Herrschaftskomplex einige beträchtliche Gebietseinbußen. Wegen seines sehr aufwendigen Lebensstils verschlechterte sich die finanzielle Lage der Tiroler Landesfürsten immer mehr. Nach seinem Tod 1662 folgte ihm sein Bruder Sigismund Franz nach, welcher die Ausgaben des Hofes zu senken versuchte. Drei Jahre nach Amtsantritt verstarb er allerdings ohne Nachkommen. Dies bedeutete das Erlöschen der sogenannten jüngeren Tiroler Linie der Habsburger. Die Herrschaft ging nun auf Kaiser Leopold I. über, der auch die übrigen Erblande in seiner Hand vereinte.²⁶

2.2.2. Das Hineinwachsen Tirols in die Monarchia Austriaca bis 1740

Als Kaiser Leopold I. 1659 die Regierung übernahm, war das gesamtstaatliche Prinzip in seinem Reich noch bei Weitem nicht verwirklicht. Zwar waren die habsburgischen Länder dynastisch eng verbunden, durch Landesordnungen und landständliche Instanzen waren die kaiserlich-landesfürstlichen Herrschaftsrechte jedoch eingeschränkt. Die schrittweise Einführung von zentralen Verwaltungsorganen sollte die einzelnen Herrschaftsgebiete zu einem Ganzen zusammenfassen. Solche gab es in Wien zwar bereits seit dem 16. Jahrhundert (z. B. Hofkammer, Hofkriegsrat und Hofkanzlei), deren Wirksamkeit war jedoch durch das Bestehen der Länder eingeschränkt. Mühlberger bezeichnet diese Zentralbehörden als „ersten, weniger politisch als praktisch-administrativ erforderten Ansatz einer Zentralisierung“.²⁷ So begann auch die Tiroler Eigenständigkeit ab 1665 langsam mehr und mehr abzunehmen. Zwar oblag die Verwaltung der ober- und vorderösterreichischen Gebiete weiterhin den Behörden in Innsbruck, die wichtigsten Entscheidungen wurden von nun an jedoch in Wien getroffen.²⁸ Die Eingliederung Tirols in die fragile Habsburgermonarchie war allerdings kein unmittelbarer Bruch, so Mühlberger, denn „der Kaiser erstrebte eine schrittweise Zentralisierung der Verwaltung bei vorerst konservativem Respekt vor dem historisch gewachsenen Föderalismus.“²⁹

²⁵ Ebd., 179.

²⁶ Riedmann, Geschichte Tirols, 121f.

²⁷ Mühlberger, Absolutismus, 294.

²⁸ Ebd., 293f.

²⁹ Ebd., 296.

Im Gegensatz zu vielen anderen Teilen des Habsburgerreiches waren die Landstände in Tirol nicht sehr einflussreich. Thomas Winkelbauer erklärt diesen Umstand wie folgt: „Im Unterschied zu den nieder- und innerösterreichischen Ländern sowie zu den böhmischen und ungarischen Ländern entwickelte sich in Tirol im 16. Jahrhundert keine vom Adel getragene, durch den konfessionellen Gegensatz zum Landesfürsten verstärkte Opposition der Stände gegenüber dem Ausbau der landesfürstlichen Macht. Die Präsenz der Vertreter der bäuerlichen Gerichte auf den Tiroler Landtagen, das heißt die direkte Verbindung des größten Teil [!] der bäuerlichen Untertanen zum Landesherrn, verhinderte lange Zeit ein Übergewicht des Adels, der überdies bis auf wenige Ausnahmen streng katholisch blieb und über weniger Untertanen und Grundbesitz verfügte als der Adel der niederösterreichischen Länder. Nicht zuletzt diese verfassungsmäßige Besonderheit des Landes Tirol verhinderte die Ausbildung einer selbstbewußten ständischen Opposition gegen den Landesfürsten. Auch das Fehlen einer unmittelbaren Türkengefahr erschwerte ein Anwachsen der Macht der Stände, wie es sich gleichzeitig in den östlichen Ländern der Habsburger als Folge der zentralen Rolle der Stände in der Türkenabwehr vollzog.“³⁰ Tendenzen eines absolutistischen Regierungsstils wurden in Tirol bereits seit der Regentschaft Erzherzog Leopolds V. (ab 1619) sichtbar.³¹

Das ausgehende 17. Jahrhundert stellte für Tirol eine Zeit des Friedens dar, dennoch mussten wegen der Konflikte in Vorderösterreich mit Frankreich und der Kriege gegen die Osmanen im Osten des Habsburgerreiches (1683–1699) immer wieder teils große finanzielle Mittel von den Ständen zur Verfügung gestellt werden.³² Im Rahmen des Spanischen Erbfolgekrieges (1701–1714) war es schließlich vorbei mit dem Frieden in Tirol, welches durch seine geopolitische Lage mehrmals in die Kriegshandlungen verwickelt wurde. Besonders hervorzuheben sind dabei die Ereignisse aus dem Jahr 1703, als Kurfürst Max Emanuel von Bayern auf Grund alter Ansprüche und in der Hoffnung auf Gebietsgewinne in Tirol einfiel. Das kaiserliche Militär und die Tiroler Obrigkeiten agierten dabei mehr als unglücklich, die anschließende Befreiung des Landes war vor allem dem Landesaufgebot zu verdanken.³³

Die Herrschaft Kaiser Josephs I. (1705–1711) bedeutete einen vorläufigen Höhepunkt des Absolutismus in Tirol. Er verzichtete auf die traditionelle Huldigung des Landtages und bestätigte im Gegensatz zu seinen Vorgängern die historischen Landesfreiheiten nicht.³⁴

Sein Nachfolger Kaiser Karl VI. nahm die Erbhuldigung zwar entgegen und bestätigte auch die Privilegien des Landes, jedoch setzte auch er die Integration Tirols in einen gesamtstaatli-

³⁰ Winkelbauer, Ständefreiheit, 47.

³¹ Ebd.

³² Riedmann, Geschichte Tirols, 142.

³³ Mühlberger, Absolutismus, 300–308.

³⁴ Riedmann, Geschichte Tirols, 144.

chen Rahmen fort. Das Land musste für die zahlreichen Kriege des Herrschers viel Geld bereitstellen, 1720 wurde der Tiroler Landtag für sieben Jahrzehnte ein letztes Mal einberufen. Durch die sogenannte Pragmatische Sanktion, mit welcher Karl die Erbfolge regelte, wurde die Unteilbarkeit und Untrennbarkeit der habsburgischen Länder festgeschrieben.³⁵

2.3. Die wirtschaftlichen Entwicklungen in Tirol von der Mitte des 17. bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts

Im 15. und frühen 16. Jahrhundert kam es in Tirol zu einer wirtschaftlichen Blüte. Vor allem der immer stärker werdende Durchzugshandel und der florierende Bergbau („Tiroler Bergsegen“) brachten hohe Erträge.³⁶ Diese positive Entwicklung wurde jedoch in der folgenden Zeit stark eingebremst. Die Verschiebung der Hauptlinien des Welthandels nach Nordwesten, die Auswirkungen des Dreißigjährigen Krieges und das Versiegen der Bergschätze am Ende des 16. und im 17. Jahrhundert trafen die Tiroler Ökonomie hart.³⁷ Die Auswirkungen dieser und anderer negativer Faktoren waren jedoch nicht für jede Region des Landes gleich groß. Während einige Gebiete verarmten, war die Wirtschaft in anderen Teilen des Landes recht stabil.³⁸

Um die ökonomische Entwicklung Tirols in jener Zeit besser zu verstehen, sind zwei große, teilweise parallel verlaufende Prozesse zu berücksichtigen: Einerseits flossen in die Wirtschaft immer mehr die Ideen des Merkantilismus ein. Darunter versteht man das vorherrschende Wirtschaftsdenken im Zeitalter des Absolutismus, dessen Ziele die Vermehrung von Bevölkerung und Geld und damit einhergehend die Stärkung des Staates waren. Die Grundlage für das Erreichen dieser Ziele stellte eine aktive Handelsbilanz dar, das heißt, es sollte viel im Land produziert und exportiert (besonders teure Fertigprodukte) und möglichst wenig importiert werden (etwa günstige Rohstoffe).³⁹ Andererseits waren die habsburgischen Herrscher sehr daran interessiert, ihre Länder zu einem gemeinsamen Wirtschaftsraum zusammenzufassen. Dieser lang dauernde Prozess begann nach dem Ende der habsburgischen Erbteilungen im Zuge des Aussterbens der jüngeren Tiroler Linie 1665 und zog sich bis ins 19. Jahrhundert.⁴⁰

³⁵ Mühlberger, Absolutismus, 309–316. Zur Pragmatischen Sanktion siehe auch Vocelka, Pragmatische Sanktion.

³⁶ Mühlberger, Absolutismus, 133.

³⁷ Ebd., 182f.

³⁸ Ebd., 182.

³⁹ Sokoll, „Merkantilismus“, 380–387. Umfangreiche Ausführungen zum Merkantilismus finden sich in Bauer, Mathis, Geburt der Neuzeit, 249–297.

⁴⁰ Sandgruber, Ökonomie, 124.

Generell lässt sich jedoch für Tirols Ökonomie bis ins 18. Jahrhundert das Fehlen einer weitblickenden Organisation und Lenkung seitens des Staates beobachten. Die Landesfürsten, die lange Zeit durch die Einnahmen aus den Bergwerken des Landes finanziell sehr gut leben konnten, verabsäumten oftmals dringend notwendige Reformen.⁴¹ Da für die Tiroler Wirtschaft Handel und Transit von größter Bedeutung waren, wirkten sich die durchgeführten Neuerungen im Sinne des Merkantilismus größtenteils nachteilig aus, denn Schutzzölle oder Import- und Exportbeschränkungen waren Gift für einen regen Warenaustausch und Transitverkehr. Zwar war den Behörden die diesbezügliche Sonderstellung des Landes bewusst, große Rücksicht wurde jedoch innerhalb der zentralistischen Politik nicht darauf genommen. Das gesamtstaatliche Interesse stand im Vordergrund.⁴² Eine gewisse Sonderstellung sprachen die Obrigkeiten Tirol dennoch zu. Vom Zusammenschluss der österreichischen und böhmischen Länder zu einem gemeinsamen Zollverband 1775/76 wurde das Land nämlich ausgenommen.⁴³

Die Landwirtschaft stellte im 17. und beginnenden 18. Jahrhundert nach wie vor den bedeutendsten Wirtschaftssektor in Tirol dar. Auf Grund des starken Bevölkerungswachstums und der durch die naturräumlichen Verhältnisse eingeschränkten Expansionsmöglichkeiten war sie jedoch nicht in der Lage, die Tiroler Bevölkerung vollständig zu ernähren, weshalb das Land von Lebensmittelimporten abhängig war. Durch ständige Erbteilungen in Folge des Fehlens anderweitiger Erwerbsmöglichkeiten für die nichterbenden Mitglieder der Bauernfamilien wurden im 17. Jahrhundert viele landwirtschaftliche Betriebe derart klein, dass ihre Besitzer nicht mehr davon leben konnten. Erst durch das von Maria Theresia erlassene Verbot der Güterteilungen (1750 und 1770) bahnte sich eine Wende dieser Entwicklung an. In Fällen, in denen der Hof nicht mehr für die Erhaltung der Familie ausreichte, mussten sich die Bauern diverse Zuverdienstmöglichkeiten suchen (etwa Arbeit in der Fremde oder das Hausieren mit Alltagsgegenständen).⁴⁴ In Reaktion auf Überbevölkerung und kleinere Bauerngüter kam es zu einer vermehrten Bewirtschaftung von Almen, um zusätzliche landwirtschaftlich nutzbare Flächen zu erhalten.⁴⁵ Durch den zunehmenden Anbau von Mais im 18. Jahrhundert konnten höhere Erträge erzielt werden.⁴⁶ Auch wurden vielfach Wiesen in Ackerland umgewandelt. Der höhere Arbeitsaufwand konnte durch die große Anzahl der zur Verfügung stehenden Ar-

⁴¹ Mühlberger, Absolutismus, 331.

⁴² Ebd., 336.

⁴³ Riedmann, Geschichte Tirols, 155.

⁴⁴ Mühlberger, Absolutismus, 317–319.

⁴⁵ Forcher, Tirols Geschichte, 186.

⁴⁶ Riedmann, Geschichte Tirols, 156.

beitskräfte relativ leicht bewältigt werden.⁴⁷ So schwer das Leben der Tiroler Bauern im 17. und 18. Jahrhundert ob der teilweise sehr kleinen zu bewirtschaftenden Güter war, so war zumindest die Abhängigkeit vom Grundherren keine drückende Last mehr. Dieser Umstand wird auch dadurch belegt, dass das sogenannte Untertanenpatent, mit dem Kaiser Joseph II. 1781 die Leibeigenschaft aufhob, in Tirol gar nicht verkündet wurde, da es diese Art der bäuerlichen Abhängigkeit hier schon lange faktisch nicht mehr gab.⁴⁸

In Handwerk und Gewerbe ist als wichtige Entwicklung des 17. und 18. Jahrhunderts das Aufkommen des nichtstädtischen Gewerbes zu nennen. Wegen dem starken Bevölkerungswachstum und dem voranschreitenden Versiegen der Bergschätze waren viele ehemalige Bergknappen oder Angehörige bäuerlicher Familien gezwungen, sich neue Erwerbsmöglichkeiten zu suchen. Der nichtagrarische Anteil der Bevölkerung wurde größer, es kam insbesondere in den ländlichen Gegenden zu einem verstärkten Aufkommen handwerklicher Tätigkeiten.⁴⁹ Sandgruber spricht in diesem Zusammenhang von einem „Kampf des zünftischen, bürgerlichen Handwerks gegen die steigende Konkurrenz der »Gäuhandwerker«“.⁵⁰

Viele Impulse gingen von der Metallgewinnung im Lande aus, eine Vielzahl der wachsenden Handwerksberufe sind dieser Sparte zuzuordnen (z. B. Werkzeugschmiede, Werkzeugschärfer, Waffenerzeuger, Sensenschmiede etc.). Auch im Baugewerbe fanden durch das Anwachsen der Bautätigkeit ab ca. 1680 viele Erwerbssuchende Arbeit. Zudem entwickelten sich im ganzen Land viele kleine Handwerksbetriebe für den täglichen Bedarf. Oftmals sind Spezialisierungen einzelner Regionen auf bestimmte Produkte zu beobachten, so war beispielsweise das Stubaital bekannt für seine Werkzeugherstellung. Bereits genannt wurde das (bäuerliche) Hausgewerbe, in welchem viele verschiedene Waren für das tägliche Leben gefertigt und über den Hausierhandel verkauft wurden. Auch hier kam es oftmals zur regionalen Spezialisierung auf gewisse Erzeugnisse (z. B. Schnitzerei im Grödnertal, Leinenweberei im Pustertal etc.).⁵¹

Um den Ideen des Merkantilismus Rechnung zu tragen, wonach die Ausfuhr von Fertigprodukten zu fördern war, zeigte sich die Regierung sehr an der Errichtung von Manufakturen interessiert. Es entstanden in der Folge besonders im Bereich des Textilgewerbes einige derartige Betriebe, welche oftmals jedoch nicht lange Bestand hatten und recht unbedeutend waren.⁵² Erst die 1747 gegründete Strelesche Baumwollfabrik brachte es zu einer gewissen Grö-

⁴⁷ Mühlberger, Absolutismus, 319.

⁴⁸ Riedmann, Geschichte Tirols, 157.

⁴⁹ Mühlberger, Absolutismus, 320.

⁵⁰ Sandgruber, Ökonomie, 108.

⁵¹ Mühlberger, Absolutismus, 320–322.

⁵² Forcher, Tirols Geschichte, 183. Siehe dazu auch Chaloupek u. a., Österreichische Industriegeschichte, 58–66 und Otruba, Fabriksprivilegien, 11–40.

ße und Geltung.⁵³ Ein Teil der Produktion dieser Manufaktur wurde in Heimarbeit (etwa von Bauern im Nebenerwerb) durchgeführt. Am Höhepunkt ihrer Entwicklung um 1800 waren etwa 9.000 Menschen in vielen Teilen Tirols in den Arbeitsprozess dieser Firma integriert.⁵⁴ Dabei handelte es sich um ein typisches Phänomen der protoindustriellen Produktion. Diese war nämlich unter anderem dadurch gekennzeichnet, dass viele Produktionsschritte in Heimarbeit stattfanden.⁵⁵

Wenn bereits vom Versiegen des „Tiroler Bergsegens“ die Rede war, ist dies insofern einzuschränken, als am Falkenstein in Schwaz im Jahre 1740 immerhin noch 1.900 Knappen beschäftigt waren.⁵⁶ Von nicht geringer Bedeutung war auch die Saline in Hall in Tirol, welche sich nach einer Absatzkrise im 17. Jahrhundert in den folgenden Jahrzehnten wieder gut erholte.⁵⁷

Handel und Verkehr waren für Tirol auf Grund der geografischen Lage seit jeher von großer Bedeutung. Die zahlreichen Probleme für diesen Wirtschaftssektor im 17. und 18. Jahrhundert wirkten sich daher besonders drastisch auf das Land aus. Neben der bereits anfangs erwähnten Verschiebung der Welthandelslinien an den Atlantik waren besonders die steigende Konkurrenz durch die Schweizer Pässe oder die bayrischen Importbeschränkungen, eine Folge des Vordringens der merkantilistischen Ideen in Bayern, nachteilig für den Transit durch Tirol. Die Erklärung Triests zum Freihafen durch Kaiser Karl VI. im Jahre 1719 und der Ausbau der Handelswege von Triest nach Innerösterreich⁵⁸ brachte für die Tiroler Transitrouten neue Konkurrenz. Während früher viele Handelswaren den Weg von Venedig über den Brenner nach Wien genommen hatten, bot nun die Route vom zollfreien Hafen in Triest über den Semmering in die Hauptstadt viele Vorteile.⁵⁹ Weitere Schwierigkeiten für den Handel in dieser Zeit brachten die in Folge ausbleibender Verbesserungsarbeiten teils schlechten Straßenverhältnisse⁶⁰ oder die hohen Zollgebühren insbesondere südlich von Bozen sowie die zahlreichen Zollstationen in Tirol mit sich. Der Staat reagierte auf diese Reihe von Problemen mit verschiedenen Maßnahmen, die jedoch nur teilweise erfolgreich waren. So kam es zu einer Senkung der Mauttarife in Tirol⁶¹ oder nach und nach zu Vereinheitlichungen und Ver-

⁵³ Mühlberger, Absolutismus, 322.

⁵⁴ Forcher, Tirols Geschichte, 184.

⁵⁵ Pfister, „Protoindustrialisierung“, 506–514.

⁵⁶ Riedmann, Geschichte Tirols, 156.

⁵⁷ Ebd. Zur Geschichte der Saline in Hall siehe auch Stolz, Hall, 72–75 und Günther, Saline Hall.

⁵⁸ Mühlberger, Absolutismus, 327f. Weiters zur Zollpolitik Karls VI. siehe Faber, Vorstufen, 155–161 und Helmedach, Verkehrssystem, 67–91.

⁵⁹ Mühlberger, Absolutismus, 327f.

⁶⁰ Ebd., 323.

⁶¹ Ebd., 328.

besserungen im Zollwesen. Im Jahr 1737 wurde die erste einheitliche Zollordnung für ganz Tirol erlassen.⁶²

Von den Warenmengen, die in und durch Tirol transportiert wurden, stechen besonders der Wein und das Salz⁶³ hervor. Beide waren sowohl für den Handel innerhalb des Landes als auch für den Export bedeutsam. Zudem spielte im 18. Jahrhundert die Ausfuhr von Holz- und Eisenwaren, Textilien sowie Seidengarnen eine große Rolle. Importiert wurden vor allem Lebensmittel wie Getreide oder Vieh. Weiters wurden relativ große Mengen an Textilien und Fertigwaren aus dem Ausland eingeführt.⁶⁴

2.4. Die Bevölkerungsentwicklung Tirols (ca. 1650–1750)

Die Bevölkerungsentwicklung im Habsburgerreich war trotz negativer wirtschaftlicher Entwicklungen und zahlreicher Hungersnöte und Seuchen, welche auch durch die sogenannte Kleine Eiszeit (einer Klimaverschlechterung ab dem späten 16. Jahrhundert) verschuldet wurden, im Untersuchungszeitraum überwiegend positiv. Während um das Jahr 1550 in den österreichischen, böhmischen und ungarischen Ländern, welche unter der Herrschaft Ferdinands I. standen, etwa 6,5 Millionen Personen gelebt hatten (die habsburgischen Vorlande sind dabei nicht berücksichtigt), stieg diese Zahl in den folgenden eineinhalb Jahrhunderten deutlich an. Nach der Rückeroberung Ungarns lebten um 1700 im gesamten Habsburgerreich knapp 10 Millionen Menschen.⁶⁵

In der Grafschaft Tirol war die Anzahl der BewohnerInnen im 15. und 16. Jahrhundert auf Grund von Besitzteilungen, Neuordnungen und vor allem wegen der zahlreichen Zuzüge in Folge des florierenden Bergbaues (Schwaz galt mit etwa 20.000 EinwohnerInnen zu Beginn des 16. Jahrhunderts nach Wien als einwohnerreichste Siedlung auf dem Gebiet des heutigen Österreichs) stark gestiegen. Dieses hohe Bevölkerungswachstum verringerte sich ab der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts deutlich.⁶⁶ Die Hauptursachen für diese Trendumkehr sind weniger im Dreißigjährigen Krieg, welcher Tirol nur am Rande streifte, oder in Glaubensstreitigkeiten zu finden, sondern vor allem in den zahlreichen Epidemien, die das Land insbesondere 1611 und 1635 heimsuchten.⁶⁷ Letztere verursachte gebietsweise Bevölkerungsverluste von 10 bis 40 Prozent. Auch der Rückgang im Bergbau machte sich in der Bevölke-

⁶² *Stolz*, Geschichte des Zollwesens, 85.

⁶³ Die Salzerzeugung und der Salzverkauf waren ein landesfürstliches Monopol. Siehe *Mathis*, Salzversorgung, 248.

⁶⁴ *Riedmann*, Geschichte Tirols, 155.

⁶⁵ *Winkelbauer*, Ständefreiheit, 13.

⁶⁶ *Klein*, Bevölkerung Österreichs, 85f.

⁶⁷ *Palme*, Frühe Neuzeit, 191.

rungsentwicklung deutlich negativ bemerkbar. Gleichzeitig setzte sich die bäuerliche Besitzteilung und damit zusammenhängend ein Anwachsen der Bevölkerungszahlen unvermindert fort, sodass um die Mitte des 18. Jahrhunderts für viele Gebiete Tirols Bevölkerungszahlen vorliegen, die bis weit ins 20. Jahrhundert nicht mehr erreicht wurden.⁶⁸

Insgesamt wuchs die Bevölkerung Tirols im 17. Jahrhundert langsam aber stetig. Lebten dort um das Jahr 1600 ca. 390.000 Menschen, waren es hundert Jahre später etwa 480.000.⁶⁹ Zu erwähnen ist an dieser Stelle, dass das Bevölkerungswachstum gebietsabhängig teils recht unterschiedlich verlief. Während einige Regionen im 17. und frühen 18. Jahrhundert starke Zuwächse verzeichnen konnten, war das Bevölkerungswachstum etwa im Unterinntal sehr gering.⁷⁰ Im Jahr 1754 lebten 593.000 Personen im Land, davon entfielen 387.000 Menschen auf die deutschsprachigen und 206.000 auf die italienischsprachigen Gebiete. Die Bevölkerung der beiden geistlichen Fürstentümer Trient (144.000) und Brixen (27.000) ist in diesen Zahlen inkludiert.⁷¹

Generell lebten nach wie vor die meisten Menschen am Land. Für das Gebiet des heutigen Österreich gibt Sandgruber an, dass um 1600 nur etwa 7 bis 8 Prozent der Bevölkerung in Orten mit mehr als 2.000 EinwohnerInnen lebten, um die Mitte des 18. Jahrhunderts waren es 11 Prozent.⁷² Der Großteil der ländlichen Bevölkerung lebte dabei in den Dörfern der Talsohlen. Die Seitenhänge und Berglagen waren nur sehr dünn besiedelt.⁷³

2.5. Die bedeutendsten Städte Tirols um 1700

In Tirol gibt es heute 19 Städte, von denen sich 11 auf österreichischem und 8 auf italienischem Staatsgebiet befinden. 14 davon wurden im Mittelalter zwischen dem 10. und 14. Jahrhundert gegründet, dazu zählen etwa Innsbruck, Hall, Kufstein, Lienz, Brixen oder Bozen.⁷⁴ Abgesehen von der Entstehungszeit haben diese Orte auch die Lage an einer der großen Transitrouten des Landes gemeinsam.⁷⁵ Daneben spielten auch vom Landesherren verliehene Privilegien und Rechte eine große Rolle für die Wirtschaft einer Stadt. Dazu zählt das im Mittelalter aufgekommene sogenannte Niederlagsrecht (Stapelrecht), welches für die Entwicklung eines Handelszentrums von großer Bedeutung war. Darunter versteht man im Allgemeinen

⁶⁸ Klein, Bevölkerung Österreichs, 85f.; Palme, Frühe Neuzeit, 195.

⁶⁹ Winkelbauer, Ständefreiheit, 14.

⁷⁰ Klein, Bevölkerung Österreichs, 84.

⁷¹ Mühlberger, Absolutismus, 317.

⁷² Sandgruber, Ökonomie, 108.

⁷³ Mühlberger, Absolutismus, 317f.

⁷⁴ Hye, Städte Südtirols, 13–15.

⁷⁵ Mathis, Handel, 197f.

das Recht einer Stadt, die durchziehenden Kaufleute bzw. deren Transporteure zum Abladen ihrer Waren zu zwingen. Zudem mussten sie ihre Produkte eine bestimmte Zeit lang, oft mehrere Tage, zum Verkauf anbieten.⁷⁶ Das Niederlagsrecht ist jedoch kein eindeutig definiertes Privileg, welches zu jeder Zeit und an jedem Ort dieselbe Bedeutung hatte. Vielmehr wurde eine ganze Reihe von Vorschriften, etwa der Zwang für Kaufleute zur Unterbrechung der Reise, der ausschließliche Besuch bestimmter Märkte, das Anlegen an bestimmten Häfen⁷⁷ oder auch das Niederlegen, Feilbieten, Verkaufen oder Umschlagen der Waren mit den Begriffen Niederlage oder Stapel bezeichnet.⁷⁸ Für einen Handelsort hatten derartige Rechte große Vorteile, war dies doch gleichbedeutend mit einem Gewinn an Bedeutung als Verkehrs- und Handelsknotenpunkt. Auch für einen Teil der Kaufleute hatte das Niederlegen von Waren durchaus seine positiven Seiten, denn sie konnten in diesen Handelsorten ihre Produkte oft sehr rasch verkaufen. Für den Großteil der Händler hingegen bedeutete es jedoch in erster Linie einen großen Verlust an Zeit und Geld, weshalb sie vielfach versuchten, diese Städte zu umgehen.⁷⁹ Das erste bekannte Niederlagsrecht im heutigen Tirol ist im Innsbrucker Stadtrecht von 1239 festgeschrieben, es folgten der Markt Imst 1282 und Hall 1303.⁸⁰ Ein oftmals in Verbindung mit dem Niederlagsrecht auftretendes Privileg ist das sogenannte Marktrecht. Es berechnete einen Ort zur Abhaltung von Jahrmärkten, welche zu festgeschriebenen Terminen stattfanden. Diese waren vor allem für den Fernhandel von teils großer Bedeutung. Daneben gab es auch Wochenmärkte, die hauptsächlich dem Nahhandel dienten.⁸¹ Die meisten Städte Tirols dürften dem allgemeinen Trend zuzurechnen sein, wonach die Bevölkerungszahlen des Großteils der Städte auf dem Gebiet des heutigen Österreich zwischen dem 16. und der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts stagnierten.⁸² Von dieser Entwicklung waren insbesondere die Handelsorte betroffen, welche viel von ihrer früheren Größe und Stärke einbüßten.⁸³ Eine andere Entwicklung nahmen die Residenz- und Hauptstädte. Im Zuge der Bedeutungszunahme des Hofes und der Verwaltung wurden sie immer wichtiger und wuchsen stark an.⁸⁴ Innsbruck war, abgesehen vom Markt Schwaz, welcher um 1600 immerhin noch von 9.000 Menschen bevölkert war, ehe der erlöschende Bergesege einen Bevölkerungsrückgang bis auf

⁷⁶ Henning, „Niederlage (Stapel)“, 987–991.

⁷⁷ Zum Begriff „Hafen“ in der Frühen Neuzeit siehe Schmid, Stadt, 278.

⁷⁸ Gönnerwein, Stapel- und Niederlagsrecht, 1. Vgl. dazu auch Henning, „Niederlage (Stapel)“, 987–991.

⁷⁹ Lindgren, Alpenübergänge, 163.

⁸⁰ Stolz, Geschichte des Zollwesens, 240.

⁸¹ Lindgren, Alpenübergänge, 163; Sprandel, „Markt“, 324–330. Siehe weiters Ennen, „Markt und Stadt“, 330–337; Hofer, „Marktrecht“, 63–65.

⁸² Knittler, Österreichs Städte, 48.

⁸³ Sandgruber, Ökonomie, 108.

⁸⁴ Knittler, Die europäische Stadt, 274–279.

etwa 2.000 Personen um das Jahr 1800 bewirkte, der größte Ort des Landes. Um das Jahr 1600 lebten ca. 5.500 Personen in der damaligen Residenzstadt des Tiroler Landesfürsten, 1754 waren es etwa 8.500.⁸⁵ Die geografische Positionierung – einerseits direkt an der bedeutenden Straße über den Brenner, andererseits am Inn als größtem Fluss des Landes – war für die Stadt sehr günstig. Zudem bestand in Innsbruck die Möglichkeit, das Gewässer über die Innbrücke zu überqueren, was in Zeiten, als derartige Übergänge noch Mangelware waren, einen sehr großen Vorteil darstellte. Als Verwaltungszentrum und bis 1665 auch Sitz der Landesfürsten hatte Innsbruck eine überragende Stellung in Tirol inne.⁸⁶

Die nächst kleinere Siedlung nördlich der Alpen war das benachbarte Hall in Tirol mit ca. 2.500–3.000 EinwohnerInnen im Jahr 1600.⁸⁷ Zu Beginn des 18. Jahrhunderts lebten etwa 4.000 Menschen dort.⁸⁸ Als Handelszentrum überragte dieser Ort die Hauptstadt Innsbruck lange Zeit bei weitem. Einer der Hauptgründe dafür war, dass sich Hall als Kopfstation der Innschiffahrt etablieren konnte, weshalb die vom Brenner kommenden Waren, welche für den Weitertransport auf dem Inn gedacht waren, meist Innsbruck übergangen und von Matriei über die Ellbögener Straße direkt nach Hall gebracht wurden.⁸⁹ Dadurch wurde die Stadt zu einem wichtigen Warenumserschlagplatz. Von besonderer Bedeutung war diesbezüglich die Haller Lände mit ihrer Ländordnung, die erstmals 1452 niedergeschrieben wurde. Darin war festgeschrieben, dass hier für alle Waren ein unbedingter Stapel- und Verkaufszwang bestand. Insbesondere galt dies auch für das über den Inn nach Tirol eingeführte Getreide.⁹⁰ Wie Innsbruck hatte auch Hall seit dem 14. Jahrhundert das Recht zur Abhaltung von Jahrmärkten. Diese fanden jedes Jahr im April und Oktober statt und überflügelten diejenigen der Nachbarstadt sehr schnell. Im 17. und 18. Jahrhundert galten die Haller Jahrmärkte nach denjenigen in Bozen als die wichtigsten Marktveranstaltungen des Landes und wurden von Kaufleuten aus vielen verschiedenen Ländern besucht.⁹¹ Von großer Wichtigkeit für die wirtschaftliche Bedeutung der Stadt waren auch Institutionen wie die Saline Hall, welche im frühen 13. Jahrhundert ihren Betrieb aufnahm,⁹² oder die Münzstätte, die 1477 hierher verlegt wurde.⁹³

Der Markt Imst war mit etwa 1.000 Personen um das Jahr 1600 der Ort mit der drittgrößten Einwohnerzahl nördlich des Alpenhauptkammes. Weitere Städte mit über 1.000 Einwohner-

⁸⁵ Sandgruber, *Ökonomie*, 107.

⁸⁶ Mathis, *Handels Güter*, 124f.

⁸⁷ Sandgruber, *Ökonomie*, 107f.

⁸⁸ Klein, *Bevölkerung Österreichs*, 87.

⁸⁹ Mathis, *Handels Güter*, 124f.

⁹⁰ Stolz, *Hall*, 59–61.

⁹¹ Ebd., 65–67.

⁹² Ebd., 72.

⁹³ Ebd., 75.

Innen gab es hier um diese Zeit nicht. Dies belegt etwa die Bevölkerungszahl 869, die für das Jahr 1615 für Kufstein vorliegt.⁹⁴

Südlich der Alpen war neben Trient, welches um 1740 etwa 9.000–10.000 EinwohnerInnen hatte,⁹⁵ Bozen die größte Stadt. In diesem wichtigen Handelszentrum lebten im 16. und 17. Jahrhundert etwa 5.000 Menschen.⁹⁶ Die im Einzugsgebiet sowohl der Route über den Brenner, als auch der Alpenüberquerung über den Reschen gelegene Stadt war noch vor Hall das bedeutendste Handelszentrum in der Grafschaft Tirol. Auf Grund seiner geografischen Position war Bozen ein prädestinierter Umschlagsort für Waren aller Art.⁹⁷ Erich Egg, Wolfgang Pfaundler und Meinrad Pizzinini bezeichnen Bozen „seit ältester Zeit [als] das wirtschaftliche Zentrum des Landes“.⁹⁸ Im engen Zusammenhang mit der ökonomischen Bedeutung der Stadt standen ihre weit über die Grenzen des Landes hinaus bekannt gewordenen Jahrmärkte, die Bozner Messen.⁹⁹ Weitere wichtige Städte auf dem Gebiet Tirols südlich der Alpen waren Brixen und Meran, welche zur Gruppe der Städte mit 1.000 bis 2.000 BewohnerInnen gezählt werden dürfen.¹⁰⁰

⁹⁴ *Klein*, Bevölkerung Österreichs, 87.

⁹⁵ *Donati*, *Ecclesiastici*, 276.

⁹⁶ *Knittler*, Österreichs Städte, 49.

⁹⁷ *Denzel*, Bozner Messen, 41; *Mathis*, Handelsgüter, 130.

⁹⁸ *Egg*, *Pfaundler*, *Pizzinini*, Von allerley Werkleuten und Gewerben, 264.

⁹⁹ Zu den Bozner Messen siehe Kapitel 3.2.3.

¹⁰⁰ *Knittler*, Österreichs Städte, 49.

3. Handel und Verkehr in Tirol um 1700

3.1. Wichtige Handelsrouten und Handelswaren

Der Verlauf der Handelsrouten und Verkehrswege durch Tirol wird und wurde durch die naturräumlichen Gegebenheiten geprägt. Generell ist zwischen Nord-Süd- bzw. Ost-West-Verbindungen zu unterscheiden. Während bei ersteren die Alpen überquert werden mussten, verlaufen letztere entlang der großen Täler, wie beispielsweise durch das Inn- oder das Pustertal. Im Allgemeinen spielten die Nord-Süd-Routen für den Warentransport eine wesentlich größere Rolle als die in Ost-West-Richtung verlaufenden Verbindungen. Herbert Hassinger, der sich viel mit dieser Thematik beschäftigt hat, geht gar so weit, dass er den Transitverkehr durch Tirol nahezu gänzlich mit dem Nord-Süd-Transit gleichsetzt.¹⁰¹

3.1.1. Das Wegenetz

Auf Grund der geografischen Umstände spielten die Alpenübergänge im Tiroler Wegenetz eine große Rolle. Dabei stachen zwei Nord-Süd-Routen besonders hervor – die sogenannte „obere Straße“, die über den Fernpass und den Reschen verlief und die „untere Straße“ über die Scharnitzer Klause und den Brenner.¹⁰²

3.1.1.1. Die Route über den Brenner

Schon im Mittelalter galt der Brenner als einer der wichtigsten Alpenübergänge. Hassinger beschreibt ihn als jenen Pass, „der das größte Hinterland im Norden (auf dem Wasserweg nach Wien) sowie in Italien (auch nach Venedig) besitzt und den niedrigsten Übergang in einem Zug, wenn auch im Norden nur durch das Unterinntal ermöglicht“.¹⁰³ Bereits um 1300 war der Brenner befahrbar, die Schwachstelle dieser Route bildet bis heute die Eisackschlucht zwischen Klausen und Bozen.¹⁰⁴ Während Schätzungen zufolge um 1300 jährlich mehr als 4.000 t an Waren über den Brenner transportiert wurden, waren es im Jahr 1619 mindestens 12.000 t.¹⁰⁵ Diesem Hoch folgte ein durch verschiedene Faktoren (wie z. B. Kriege, Missernten) verursachter Niedergang, von dem sich der Brenner allerdings (u. a. auf Kosten der Tauernstraße und des Reschen) recht rasch erholte. So lagen die durchschnittlichen jährlichen Zolleinnahmen der Jahre 1684 bis 1696 nur mehr 4 Prozent unter denjenigen des Zeitraums 1595 bis 1600, der Spitzenwert vom Jahr 1619 wurde 1730 bereits knapp übertroffen. Die

¹⁰¹ Hassinger, Außenhandel, 77.

¹⁰² Mathis, Handelsgüter, 123.

¹⁰³ Hassinger, Verkehrsgeschichte der Alpenpässe, 448.

¹⁰⁴ Ebd.

¹⁰⁵ Ders., Verkehr über Brenner und Reschen, 179.

über den Brenner transportierten Warenmengen betragen in dieser Zeit etwa 12.000 bis 14.000 t pro Jahr.¹⁰⁶

Genauere Einblicke, im Besonderen was die Art und Menge der über einen der wichtigsten Alpenpässe beförderten Waren anbelangt, liefert das einzige erhaltene Zollregister von Lueg am Brenner aus dem Jahre 1734.¹⁰⁷ Insgesamt wurden in diesem Jahr ca. 220.000 Z. (das entspricht etwa 12.300 t) an Waren über den Brenner befördert.¹⁰⁸ Der Gesamttransport verteilte sich dabei auf beide Richtungen nahezu gleichmäßig. Den Großteil der beförderten Güter machten Nahrungsmittel mit einem Anteil von ca. 75 Prozent am Gesamttransportvolumen aus (umgerechnet etwa 9.240 t). Dabei sticht besonders das Salz hervor (ca. 27 Prozent der gesamten Transportmenge, 60 Prozent der nach Süden transportierten Warenmenge), welches hauptsächlich den Bedarf in Südtirol deckte. Ähnlich stark vertreten war der Wein, der zu einem großen Teil vom Süden über den Brenner gebracht wurde und von dem etwa ein Viertel nach Norden aus dem Land ausgeführt wurde. Generell machten die Getränke etwa 30 Prozent des Gesamttransportvolumens bzw. 70 Prozent der nach Norden gehenden Transportmengen aus. Eine weitere große Warengruppe stellten Obst und Südfrüchte dar (ca. 6,5 Prozent der Gesamttransporte), welche weitgehend zum Transit zu zählen sind. Erwähnung verdienen auch die beachtlichen Getreidemengen, die von Norden nach Süden gebracht wurden. Der Großteil der eben genannten Waren wurde innerhalb der Alpen verbraucht und gehörte laut Hassinger dem Handel mittlerer Reichweite an.¹⁰⁹

Die restlichen ca. 3.000 t an Gütern, die im Jahr 1734 über den Brenner gebracht wurden, verteilten sich auf Fertigwaren, Halbfabrikate und Rohstoffe, wobei erstere mit einem Gesamtgewicht von etwa 2.240 t deutlich überwogen. Größere Warengruppen im Bereich der Rohstoffe und Halbfabrikate waren dabei Olivenöl (240 t),¹¹⁰ Seide (Rohstoff, Halbfabrikat und Fertigwaren – rund 224 t),¹¹¹ Kupfer (etwa 123 t),¹¹² Tabak (ca. 84 t)¹¹³ oder Baumwolle (über 62 t).¹¹⁴ Unter den Fertigwaren waren besonders die Textilien bedeutend, wobei durch zahlreiche Mischsendungen eine genaue Aufgliederung fast unmöglich ist. Der Großteil da-

¹⁰⁶ *Ders.*, Verkehrsgeschichte der Alpenpässe, 458.

¹⁰⁷ Das Folgende bezieht sich auf eine Auswertung des Zollregisters von Lueg aus dem Jahr 1734 von Herbert Hassinger. Siehe dazu *Hassinger*, Verkehr über Brenner und Reschen, 141–157. Das ganze Zollregister von Lueg 1734 in *ders.*, Verkehr über Brenner und Reschen, 180–186.

¹⁰⁸ Unberücksichtigt bleibt dabei das Vieh, welches jedoch nur in kleinen Mengen über den Pass getrieben wurde.

¹⁰⁹ *Ders.*, Verkehrsgeschichte der Alpenpässe, 458f. und *ders.*, Verkehr über Brenner und Reschen, 141–152.

¹¹⁰ Das Olivenöl kam aus Welschtirol und Italien, ein Teil davon blieb in Nordtirol, der andere wurde weiter nach Norden gebracht. *Ders.*, Verkehr über Brenner und Reschen, 147.

¹¹¹ Der Großteil der Seide verließ das Land in nördlicher Richtung. Ebd., 146.

¹¹² Das Kupfer, welches in dieser Zeit das am häufigsten über den Brenner transportierte Metall war, wurde sowohl nach Norden, als auch nach Süden exportiert. Ebd., 148.

¹¹³ Der Tabak verteilte sich auf beide Transportrichtungen, sowie auf Ein- und Durchfuhr. Ebd., 147f.

¹¹⁴ Von der über den Brenner transportierten Baumwolle soll ein Großteil im Land geblieben sein. Ebd. 146f.

von wurde im Norden hergestellt, überquerte den Brenner also in Richtung Süden. Sehr groß waren dabei die Mengen an Leinenwaren (ca. 800 t) und Wollstoffen (mindestens 200 t). Unter den sonstigen Fertigprodukten wurden weiters Holzwaren (teils Tiroler Export, teils Durchfuhr aus Bayern), Juchten, Leder, Eisenwaren (meist mit anderen Gütern von Norden kommend) oder Glas (hauptsächlich von Norden nach Süden) in größerem Ausmaß über den Brenner transportiert. Neben dem Vieh, das nur in sehr kleinen Mengen über den Pass getrieben wurde, sind noch die Waren zu nennen, die unter den alten Bezeichnungen Halbgut oder Ganzgut transportiert wurden. Vom sogenannten venedischen Halbgut, zu dem etwa italienisches Glas und Papier, Kramerei, zahlreiche Lebensmittel wie Südfrüchte, Mandeln, Weinbeeren, Reis, Honig und Parmesan, aber auch chemische Produkte wie Schwefel, Alaun oder Seifen, Apothekerwaren und Duftstoffe zählten, wurden etwa 100 t und vom wertvolleren venedischen Ganzgut (dazu gehörten beispielsweise Edelmetalle, Seide, Baumwolle oder Gewürze) etwa 32 t vom Süden über den Brenner gebracht. Die zusammengenommen etwa 19 t an deutschem Halb- und Ganzgut in der Gegenrichtung machten deutlich weniger aus.¹¹⁵ Zu Ersterem zählten vor allem deutsche Wolle und Wollstoffe, Glas, Papier bzw. Bücher, gewöhnliche Felle, Farben, Blei, Blech, Holzwaren, Leim oder Fische. Unter dem Begriff des deutschen Ganzgutes wurden unter anderem Metalle wie Kupfer oder Messing bzw. Messingwaren, aber auch Textilien und Bekleidung wie Loden, deutsches Leinen oder Baumwollwaren, englische Wolle, niederländische Stoffe, außerdem edle Felle, Leder, Häute, Wachs und Waffen zusammengefasst.¹¹⁶ Eine eigene Warengruppe stellt im vorliegenden Zollregister die deutsche Kramerei (womit vor allem Produkte des Nürnberger Metallgewerbes gemeint sind) dar, welche mit etwa 85 t einen nicht zu vernachlässigenden Rang im Nord-Süd-Verkehr über den Brenner einnahm.¹¹⁷

Während die über diesen wichtigen Handelsweg transportierten Nahrungsmittel hauptsächlich in Tirol verblieben, war der Großteil der nicht-landwirtschaftlichen Rohstoffe, Halbfabrikate und Fertigwaren Export- oder Transitgut.¹¹⁸ Im Gegensatz zur Ausgeglichenheit beider Verkehrsrichtungen hinsichtlich der Gesamttransportmengen überwog beim Transitgut ganz klar die Durchfuhr nach Süden. Von diesen höchstens 30.000 Z. Waren, die über den Brenner von Deutschland nach Italien transportiert wurden, machten Textilien den Löwenanteil aus. In der Gegenrichtung schätzt Hassinger den Transit auf etwa 10.000 bis 11.000 Z., welcher sich unter anderem aus Südfrüchten, Baumwolle, Seide, Ganz- und Halbgut, Öl, Wein und Tabak

¹¹⁵ *Ders.*, Verkehrsgeschichte der Alpenpässe, 459 und *ders.*, Verkehr über Brenner und Reschen, 141–152.

¹¹⁶ Ebd., 160.

¹¹⁷ Ebd., 151.

¹¹⁸ *Mathis*, Handelsgüter, 128.

zusammensetzte. Insgesamt ergibt sich somit ein Gesamtvolumen der Transitwaren von etwa 40.000 Z. (das entspricht ca. 2.240 t), was einen Anteil von etwa 18 Prozent der Gesamttransportmenge über den Brenner im Jahre 1734 ausmacht. Damit übertraf dieser Gebirgsübergang hinsichtlich des Transitgutes alle Alpenpässe der damaligen Zeit.¹¹⁹

Nachdem die große Bedeutung des Brenners grob skizziert wurde, stellt sich die Frage nach dem Einzugsgebiet dieser Verkehrsverbindung nördlich und südlich des Passes. Auch wenn keine genauen Zahlen vorliegen, kann man davon ausgehen, dass im Verkehr vom Brenner nach Norden die beiden Wege in nordwestlicher Ausrichtung, nämlich über den Fernpass und über den Seefelder Sattel, die Hauptrolle spielten. Eine weitere Route führte durch das Unterinntal, von dem ein Seitenzweig über das Achental nach München verlief. Die zentrale Bedeutung der nach Nordwesten gerichteten Verkehrslinien kommt in der Gegenrichtung noch mehr zum Ausdruck, denn aus den Niederlanden und England wurden beträchtliche Mengen an Textilien über den Brenner transportiert, welche meist über den Fernpass ins Land kamen. Große Wichtigkeit für den Transit zwischen Oberitalien auf der einen und dem Donaauraum auf der anderen Seite der Alpen hatte der Inn, auf welchem ab Hall ein kostengünstiger Warentransport per Schiff möglich war.¹²⁰ Südlich des Brenners spielte Bozen eine dominante Rolle. Neben dem Großteil des Verkehrs über den Reschen passierte allerdings lange Zeit nur ein Teil der über den Brenner transportierten Waren die Stadt. Die sogenannte Strada d'Alemagna, welche von Venedig über Ampezzo und das Pustertal verlief und nördlich von Brixen ins Eisacktal mündete, war nämlich wesentlich kürzer als die Route von Venedig über Verona oder die Valsugana nach Trient und Bozen. Daher wurde sie bis weit in die Frühe Neuzeit stärker benutzt als die Nord-Süd-Verbindung über Bozen. Spätestens gegen Ende des 17. Jahrhunderts änderte sich dies, denn auf Grund von Verbesserungen der Straße durch die Valsugana und den häufigen Beschädigungen der Strada d'Alemagna in Folge von Überschwemmungen im Cadore wurde die Straße über Bozen und durch das Eisacktal hin zum Brenner deutlich stärker benützt. Mit der besonderen Förderung des Freihafens Triest (ab 1719) gewann die Handelsroute von Triest über Laibach, Villach und das Pustertal auf den Brenner immer mehr an Bedeutung für den Transit.¹²¹

3.1.1.2. Die Route über den Reschen

Der Reschenpass war ab etwa 1400 befahrbar. Im Vergleich zum Brenner war die Überquerung des Alpenhauptkamms hier etwas steiler und weiter.¹²² Im Groben verlief die obere Stra-

¹¹⁹ *Hassinger*, Verkehr über Brenner und Reschen, 152f.

¹²⁰ Ebd., 154.

¹²¹ *Mathis*, Handelsgüter, 125.

¹²² *Hassinger*, Verkehrsgeschichte der Alpenpässe, 448.

ße von Venedig über Trient, Bozen, Meran und den Reschen nach Landeck und Imst und anschließend über den Fernpass nach Augsburg.¹²³ Die Besonderheit dieser Verbindung besteht in mehreren Abzweigungen nach Westen ins benachbarte Graubünden. Diese Wegstruktur machte mehrere Zollstätten erforderlich, welche sich unter anderem an der Töll bei Meran, in Nauders oder in Finstermünz befanden.¹²⁴ Seine Blütezeit erlebte der Reschen im 15. und 16. Jahrhundert, als der Gesamtverkehr etwa ein Drittel desjenigen des Brenners betrug, der Transit etwas mehr als die Hälfte. Bis ins 18. Jahrhundert hatte der Brenner seine Vormachtstellung weiter ausgebaut, sodass um das Jahr 1734 die Transportmenge über den Reschen von ca. 2.000 t nur mehr etwa ein Sechstel derjenigen des Brenners betrug.¹²⁵ Während das Transitgut am Brenner 1734 nur etwa 18 Prozent der Gesamttransportmenge ausmachte, war dessen Anteil am Reschen mit etwa 30 Prozent deutlich größer.¹²⁶ Der größte Teil des Verkehrs über den Reschenpass verlief über Bozen, die später noch genauer behandelten Bozner Messen spielten hier eine wichtige Rolle.¹²⁷

Im Wesentlichen wurde über den Reschen ein ähnliches Warensortiment befördert, wie wir es schon vom Brenner kennen. Hinsichtlich der Mengenverhältnisse gab es jedoch einige Unterschiede.¹²⁸ Im Transitverkehr spielten besonders das venedische Ganz- und Halbgut¹²⁹ und deutsche Ganzgut eine große Rolle. Das deutsche Halbgut machte hingegen nur einen sehr kleinen Teil der Transitgüter aus. Zum Teil fielen unter diese Begriffe etwas andere Waren als dies am Brenner der Fall war. Beispielsweise wurde hier, anders als im Zollregister von Lueg am Brenner, die Kramerei zum deutschen Halbgut gezählt.¹³⁰

Auch wenn der Transit für den Reschen eine recht wichtige Rolle spielte, so war doch der Großteil der über den Pass beförderten Waren für den heimischen Bedarf bestimmt. Dazu zählten vor allem Nahrungsmittel, wobei hier Wein und Salz zwar durchaus von Bedeutung waren, diese Produkte jedoch keine derartig dominierende Rolle wie am Brenner einnahmen.¹³¹

3.1.1.3. Die Routen in West-Ost-Richtung

Im Vergleich zu den beiden soeben beschriebenen Nord-Süd-Handelswegen durch Tirol spielten die Wege in West-Ost-Richtung entlang der Täler nur eine untergeordnete Rolle. Einzig

¹²³ *Stolz*, Geschichte des Zollwesens, 113.

¹²⁴ *Hassinger*, Verkehr über Brenner und Reschen, 158f.

¹²⁵ Ebd., 179.

¹²⁶ Ebd., 168.

¹²⁷ Ebd., 160–162.

¹²⁸ *Ders.*, Verkehrsgeschichte der Alpenpässe, 460.

¹²⁹ Teilweise werden auch die Begriffe welsches Ganz- und Halbgut verwendet.

¹³⁰ *Ders.*, Verkehr über Brenner und Reschen, 159–162.

¹³¹ *Mathis*, Handelsgüter, 126.

als Verbindungsstücke zwischen ersteren oder deren Verlängerung kam ihnen ein gewisser Stellenwert zu. Dazu zählten beispielsweise die bereits genannten Routen durch das Inn- oder das Pustertal.¹³² Die Straße durch das Oberinntal und über das Mieminger Plateau war zudem besonders für den Transport des Haller Salzes ins südliche Deutschland, nach Vorarlberg und in die Schweiz von einer gewissen Bedeutung.¹³³

3.1.1.4. Das Zollwesen

Für die Erhaltung der Wege und zur Gewährleistung von Recht und Sicherheit für die die Straßen benützenden Reisenden, Kaufleute und deren Waren war der Landesherr zuständig. Zur Deckung dieser Ausgaben mussten beim Warentransport Zoll- und Weggelder bezahlt werden. Die eigentlichen Zölle wurden oft auch als Warenzölle bezeichnet. Stolz beschreibt sie als „eine allgemeine Abgabe, eine Steuer ohne eine bestimmte einmalige Gegenleistung der öffentlichen Gewalt außer eben des allgemeinen Schutzes für den Verkehr und der Einhaltung der diesem dienenden Straßen und Brücken“.¹³⁴ Die Weggelder hingegen waren eine Art Benutzungsgebühr für die Wege und Brücken im jeweiligen Einzugsgebiet der Zollstätte, ähnlich dem, was wir heute unter dem Begriff Maut verstehen. Im Vergleich zu den nach der Art der transportierten Waren berechneten Zöllen richteten sich die Weggelder nach den jeweiligen Beförderungsmitteln (beispielsweise Wagen oder Saumtier), die Gattung der mitgeführten Güter spielte hier keine Rolle. Den Großteil der für die Straßenbenutzung und den Warentransport zu leistenden Abgaben machten die Warenzölle aus, sie waren für den Landesherrn von großer finanzieller Bedeutung. Die Weggelder hingegen waren eher niedrig angesetzt und betrug höchstens ein Zwanzigstel der Zölle.¹³⁵

Da das heute bekannte Grenzzollsystem erst in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts eingeführt wurde, lagen die Zollstätten bis dahin im Inneren des Landes an den wichtigen Verkehrslinien. Derartige Stellen gab es in Tirol etwa alle 30 bis 40 km. Auch wenn oftmals der Zoll in bedeutenderen Städten eingehoben wurde (etwa in Innsbruck, Bruneck, Brixen, Bozen oder Trient), so gab es auch viele Zollstätten, die weit vom nächsten größeren Ort entfernt lagen, wie dies beispielsweise beim Zoll in Lueg am Brenner der Fall war, von dem die nächsten wichtigen Städte nicht unter drei Stunden zu erreichen waren.¹³⁶ Wie schon erwähnt, war die Höhe der Zölle in Tirol lange Zeit sehr unterschiedlich, nahezu jede Zollstation hatte ihre eigenen Tarife. Erst nach und nach kam es zu Vereinheitlichungen. Erste Schritte dazu

¹³² Stolz, Geschichte des Zollwesens, 111f.

¹³³ Mathis, Handelsüter, 123.

¹³⁴ Stolz, Geschichte des Zollwesens, 37.

¹³⁵ Ebd., 37–39.

¹³⁶ Ebd., 110f.

erfolgten 1558, als es zu einer in ganz Tirol geltenden beträchtlichen Zollerhöhung für hochwertige Güter und Luxuswaren kam. Diese neuen Zölle sollten künftig nur einmal eingehoben werden, bevorzugt beim Eintritt der Waren ins Land.¹³⁷ Die erste einheitliche Zollordnung für ganz Tirol wurde schließlich 1737 erlassen, der Zolltarif ist darin nach den drei Hauptverkehrsrouten (Straße über den Brenner, Straße über den Reschen und Straße durch das Pustertal) gegliedert, wobei für den Brenner die höchsten und für das Pustertal die niedrigsten Abgaben zu leisten waren.¹³⁸

3.1.2. Die Wasserstraßen

Eine große Bedeutung für den Warentransport in und nach Tirol spielten die Wasserstraßen, im Besonderen die beiden Hauptflüsse des Landes, nämlich die Etsch südlich der Alpen und der Inn im Norden. Auf Grund des oftmals schlechten Zustandes der Straßen und der großen Mühen, die insbesondere die Beförderung schwerer Waren auf dem Landweg bereitete, boten die großen Flüsse eine wirtschaftlichere und oftmals auch schnellere Transportmöglichkeit.¹³⁹

3.1.2.1. Die Schifffahrt am Inn

Der Inn brachte aus Sicht der naturräumlichen Gegebenheiten einige Schwierigkeiten für die Schifffahrt mit sich. Beispielsweise wies er ein typisches Merkmal von Hochgebirgsflüssen auf, nämlich die Unregelmäßigkeit der Wasserführung. Insbesondere der geringe Wasserstand im Winter und die zahlreich auftretenden Eisschollen brachten die Schifffahrt in dieser Jahreszeit teilweise zum Erliegen. Ein weiteres Problem speziell für die Bergfahrt waren die enormen Wassermengen im Sommer, denn zum Schmelzwasser im Frühling kam im Frühsommer auch noch das Gletscherwasser hinzu. Somit war der regelmäßige Schiffsverkehr zum Großteil auf einige wenige Monate beschränkt.¹⁴⁰ Ein weiteres Hindernis stellte das große Gefälle des Flusses dar, welches ihn an die Grenze der Schiffbarkeit brachte. Während etwa dasjenige des Mains bei Würzburg 0,5 Promille oder das der Donau in Bayern 0,45 Promille beträgt, liegt der Wert für den Inn zwischen Hall und Kufstein bei etwa 1 Promille. Daraus resultiert für den Inn eine Fließgeschwindigkeit von etwa 3 m pro Sekunde in diesem Bereich. Zum Vergleich: Der Rhein fließt bei Köln mit etwa 1,5 m pro Sekunde. Ne-

¹³⁷ *Ders.*, Quellen, 97.

¹³⁸ *Lindgren*, Alpenübergänge, 162; *Stolz*, Geschichte des Zollwesens, 85f.

¹³⁹ *Gritsch*, Schifffahrt, 47.

¹⁴⁰ *Plaseller*, Innschifffahrt, 62f.

ben diesen naturgegebenen Nachteilen war der Fluss jedoch fast gänzlich frei von Hindernissen wie Strudeln oder Stromschnellen.¹⁴¹

Trotz der angesprochenen Schwierigkeiten war der Inn durchaus als Wasserstraße nutzbar. Auf Grund seiner günstigen Lage stellte er eine Fortsetzung der Brenneroute nach Bayern bzw. über die Donau bis nach Wien dar. Zudem war er neben der Naufahrt auch für die Gegenfahrt mit schwereren Schiffen geeignet.¹⁴² Während der Fluss im Bereich des heutigen Bayern ebenso wie die Donau bereits von den Römern befahren worden war, ist die Schifffahrt auf dem Tiroler Inn erst etwa seit dem 13. Jahrhundert nachgewiesen.¹⁴³ Besonders in der Zeit des Tiroler Bergsegens war die Innschifffahrt von großer Bedeutung und es wurden beträchtliche Warenmengen auf diesem Fluss transportiert.¹⁴⁴ Der Höhepunkt der Schifffahrt auf dem Inn dürfte im 16. und 17. Jahrhundert erreicht worden sein, danach ging der Warentransport stetig zurück. Als Gründe dafür sind etwa der Niedergang des tirolischen Erzbergbaues, die negativen Einflüsse zahlreicher kriegerischer Ereignisse, die Förderung des Freihafens Triest und damit zusammenhängend die Verschiebung der Handelswege in Österreich, fehlende Flussregulierungsmaßnahmen oder die zahlreichen Zollstätten am Inn zu nennen. Auch die merkantilistischen Wirtschaftsideen beeinflussten den Verkehr zwischen Bayern und Tirol negativ.¹⁴⁵

Die Stadt Hall spielte für die Innschifffahrt eine besonders große Rolle, denn neben ihrer Funktion als wichtige Zollstätte¹⁴⁶ war der Inn ab hier für größere Schiffe befahrbar. Obwohl der Strom im benachbarten Innsbruck etwa dieselbe Größe hat, wurde doch Hall zur Kopfstation der Innschifffahrt. Dies hing vor allem mit dem großen Holzrechen zusammen, der bei Hall quer durch den Fluss errichtet wurde. Dieser diente dem Zweck, das über den Inn für den Bedarf der Saline in Hall geflößte Brennholz abzufangen.¹⁴⁷ Durch dieses künstlich geschaffene Hindernis wurde die Schifffahrt zweigeteilt. Man unterschied zwischen der sogenannten Salzschifffahrt von Hall bis Telfs und der Nauschifffahrt innabwärts nach Bayern und in der Folge über die Donau weiter nach Linz und Wien.¹⁴⁸

Erstere diente hauptsächlich der Salzversorgung des Oberinntals. Ein Teil der Waren, die mit dem Schiff nach Telfs kamen, wurde von dort aus nach Nordwesten in die Vorlande sowie in

¹⁴¹ Ebd., 63f.

¹⁴² *Neweklowsky*, Schifffahrt 1, 443.

¹⁴³ *Stolz*, Geschichte des Zollwesens, 254.

¹⁴⁴ *Mühlberger*, Absolutismus, 325.

¹⁴⁵ *Neweklowsky*, Schifffahrt 1, 447; *Plaseller*, Innschifffahrt, 108.

¹⁴⁶ *Stolz*, Geschichte des Zollwesens, 124.

¹⁴⁷ *Mathis*, Handelsgüter, 124.

¹⁴⁸ *Plaseller*, Innschifffahrt, 64.

die Schweiz und nach Schwaben exportiert. In der Gegenrichtung wurde hauptsächlich Holz befördert.¹⁴⁹

Die eigentliche Bedeutung des Inns als Wasserstraße lag jedoch in der Nauschiffahrt, also in der Schifffahrt in Richtung des fließenden Wassers.¹⁵⁰ Dadurch wurde Tirol mit den bayrischen Innstädten verbunden und an den Fernverkehr nach Linz und Wien angeschlossen. Im Zusammenspiel mit der Route über den Brenner – über Ampaß, Ellbögen und Matrei gab es eine direkte Straße vom Brenner nach Hall¹⁵¹ – entstand eine bedeutende Verbindung von Italien in die östlichen Erblände.¹⁵² Flussabwärts wurden die Schiffe von der Strömung getrieben, nur zeitweise musste zu den Rudern gegriffen werden. Die Fahrt flussaufwärts wurde durch Pferdezug bewältigt. Zu diesem Zwecke wurden entlang der Ufer sogenannte Schiffsritze angelegt, auf denen sich die Pferde fortbewegten. Die Berg- oder Gegenfahrt ging wesentlich langsamer voran als die Nausfahrt. Während ein Schiff flussaufwärts von Kufstein nach Hall etwa fünf Tage benötigte, legte es dieselbe Strecke in der Gegenrichtung in nur sechs Stunden zurück.¹⁵³

Eine wichtige Funktion der Innschiffahrt für Tirol stand im engen Zusammenhang mit der Gegenfahrt, nämlich im Import von Getreide. Da sich das Gebirgsland bei weitem nicht durch die eigene Landwirtschaft ernähren konnte, war es auf die Einfuhr von Lebensmitteln angewiesen. Das Getreide stellte dabei das bedeutendste Importprodukt dar, aber auch Schlachtvieh und Schmalz wurden in großen Mengen aus Bayern, Böhmen, Niederösterreich oder Ungarn eingeführt. Während das Vieh oft an seinen Bestimmungsort getrieben wurde, wurde der Getreideimport bis weit ins 19. Jahrhundert¹⁵⁴ fast ausschließlich über den Wasserweg abgewickelt.¹⁵⁵ Zwischen 1600 und der Mitte des 18. Jahrhunderts bewegten sich die Mengen des über den Inn nach Tirol eingeführten Getreides zwischen 6.000 und 8.000 Haller Mut.¹⁵⁶ Seine Einfuhr lag fast gänzlich in den Händen auswärtiger, meist bayrischer Schifflleute.¹⁵⁷ Besonders im Zuge der Getreideimporte kam der Haller Lände, dem Anlegeplatz für die Schiffe,¹⁵⁸ mit ihrer Ländordnung eine bedeutende Rolle zu. Durch deren Bestimmungen, die bis zum Ende des 18. Jahrhunderts gültig blieben, wurden die meist ausländischen Getreide-

¹⁴⁹ Mühlberger, Absolutismus, 327.

¹⁵⁰ Neweklowsky, Schifffahrt 1, 279.

¹⁵¹ Stolz, Gewässer Tirols, 331.

¹⁵² Mühlberger, Absolutismus, 325.

¹⁵³ Stolz, Geschichte des Zollwesens, 254.

¹⁵⁴ Ders., Gewässer Tirols, 334.

¹⁵⁵ Gritsch, Schifffahrt, 57f.

¹⁵⁶ 1 Haller Mut entspricht ca. 14 hl. Siehe Plaseller, Innschiffahrt, 93. Beim Mut handelt es sich um ein Getreidemaß, 1 Mut = 30 Metzen. Siehe Pribram, Materialien, 85.

¹⁵⁷ Plaseller, Innschiffahrt, 93.

¹⁵⁸ Dieser wurde oft Heftstecken genannt (siehe Neweklowsky, Schifffahrt 3, 115), in Südtirol war auch die Bezeichnung Reif geläufig. Siehe Stolz, Gewässer Tirols, 335f.

händler einem regelrechten Verkaufszwang ausgesetzt.¹⁵⁹ Sie mussten das angelieferte Getreide in einem bestimmten Zeitraum zu Ländpreisen oder zu von der oberösterreichischen Regierung in Innsbruck festgesetzten Höchstpreisen veräußern.¹⁶⁰ Das Vorkaufsrecht hatten die Haller Bürger. Nur sie waren berechtigt, das Getreide weiterzuführen – etwa über den Inn aufwärts bis nach Telfs¹⁶¹ – und zu verkaufen.¹⁶² Was nicht veräußert wurde, kam in die Kornkästen der Stadt, womit Hall zu einem wichtigen Getreidehandelsplatz wurde.¹⁶³ Zu den genannten Benachteiligungen der Getreidehändler kam hinzu, dass diese ihre Gegenfrachten den Haller Bürgern abkaufen mussten, welche damit einiges an Gewinn erzielten.¹⁶⁴ Durch diese Bestimmungen war das Verhältnis zu den bayrischen Getreideführern, die im Gegenzug immer wieder versuchten, ihr Getreide schon vor Hall (etwa in Schwaz) abzuladen,¹⁶⁵ oftmals recht schwierig.¹⁶⁶

Von den sonstigen über den Inn nach Tirol transportierten Lebensmitteln waren weiters das Obst und der sogenannte Osterwein (Wein aus Niederösterreich) erwähnenswert. Daneben kamen auch viele Rohstoffe und Fertigwaren von Linz über die Donau und den Inn nach Tirol. Während der Rohstoffimport ab Mitte des 17. Jahrhunderts keine große Rolle mehr spielte, blieb insbesondere die Einfuhr von Textilien auf einem konstanten Niveau. Böhmisches, mährisches, westdeutsches und manchmal auch englisches Tuch wurde von Linz über den Wasserweg nach Hall transportiert, von wo aus der Großteil der Waren seinen Weg über den Brenner nach Italien fortsetzte. Weiters kamen auch Glas bzw. Glaswaren oder fertiges Seilwerk in nennenswerten Mengen über den Inn nach Tirol. Zu erwähnen ist weiters die Einfuhr von Bergwerksprodukten wie etwa Eisen aus Vordernberg-Leoben oder Blei aus Kärnten.¹⁶⁷ Um einen Eindruck von der Bedeutung dieser Gegenfahrten geben zu können, sei hier auf die Anzahl der in Rattenberg verzollten Transportschiffe verwiesen, welche flussaufwärts nach Tirol fuhren. Für das Jahr 1651 sind 285 derartige Schiffe belegt, 1678 waren es 341. Etwa 20 Jahre später wurden 241 Wasserfahrzeuge verzollt, 1706 vermerken die Aufzeichnungen 374 Schiffe.¹⁶⁸

Das Warenspektrum der flussabwärts fahrenden Schiffe sah in vielen Punkten deutlich anders aus. Der Wein, welcher in beträchtlichen Mengen ab Hall über den Inn verschifft wurde,

¹⁵⁹ *Ders.*, Geschichte des Zollwesens, 255.

¹⁶⁰ *Mühlberger*, Absolutismus, 326.

¹⁶¹ *Stolz*, Geschichte des Zollwesens, 255.

¹⁶² *Plaseller*, Innschiffahrt, 68.

¹⁶³ *Gritsch*, Schiffahrt, 58.

¹⁶⁴ *Plaseller*, Innschiffahrt, 68.

¹⁶⁵ *Gritsch*, Schiffahrt, 58.

¹⁶⁶ *Plaseller*, Innschiffahrt, 71.

¹⁶⁷ *Ebd.*, 99–102.

¹⁶⁸ *Ebd.*, 92.

spielte aber auch hier eine große Rolle. Beliefert wurden damit sowohl Märkte und Städte in Bayern als auch Linz und Wien, wo sich besonders der Adel und der Hof mit Südtiroler Wein versorgten. Ebenso gingen bedeutende Mengen an Südfrüchten in den Donaauraum.¹⁶⁹ Zu diesem Obst, das auch unter dem Namen „Gardseefrüchte“ zusammengefasst wurde, zählten beispielsweise Feigen, Mandeln, Orangen, Zitronen oder Rosinen.¹⁷⁰ Salz spielte flussabwärts als Exportware keine Rolle, da die Unterinntaler Gerichte Rattenberg, Kitzbühel und Kufstein hauptsächlich mit bayrischem Salz versorgt wurden. Der Hauptgrund dafür war der Druck, den Bayern mittels Getreidesperren ausüben konnte, um diese bis 1504 bayrischen Gebiete auch weiterhin mit Salz versorgen zu können.¹⁷¹ Sehr wohl auf dem Inn befördert wurden hingegen wertvolle italienische Waren wie etwa Seide, Seidenwaren, Goldborten, gesponnenes Gold, mailändische Tuche und Spallier. Der Umstand, dass diese Produkte im 17. Jahrhundert fast ausschließlich über den Brenner und in der Folge von Hall per Schiff weiter in die habsburgischen Erblände transportiert wurden, ist ein Grund für die große Vorrangstellung Halls im Warenhandel.¹⁷² Aus dem Linzer Zollregister vom Jahre 1627 geht hervor, dass die Haller Schiffler nach ihren Regensburger Kollegen die wertvollste Fracht auf ihren Fahrzeugen beförderten.¹⁷³ Die Mengen dieser hochwertigen venezianischen Waren, die über den Brenner nach Hall gebracht und dort über den Inn verschifft wurden, sind beachtlich. Im ersten Halbjahr 1628 wurden an der Aschacher Maut etwa 157 Z. (ca. 8,8 t) an Seidenwaren, 950 Pfund (ca. 530 kg) halbseidene Waren, 146 Pfund (ca. 82 kg) gesponnenes Gold und 61 Pfund (ca. 34 kg) goldene Borten verzeichnet, welche zum Großteil in Hall verschifft worden waren.¹⁷⁴ Das Ziel der meisten dieser Produkte war Linz, von wo aus sie einerseits über die dortigen Messen nach Böhmen gehandelt, andererseits zu einem kleineren Teil donauabwärts Richtung Wien transportiert wurden.¹⁷⁵ Über den Inn wurden daneben größere Mengen an Kalk bis nach Wien oder weiter nach Ungarn ausgeführt, auch der Export von Nordtiroler Marmor und Nagelstein spielte eine gewisse Rolle.¹⁷⁶

Neben dem Warenverkehr war auch der Personentransport auf dem Inn von einiger Bedeutung. Die Schifffahrt bot eine verhältnismäßig rasche und bequeme Reiseart, die von Menschen aus unterschiedlichsten Bevölkerungsschichten – vom Bauern über den Kaufmann bis hin zu Mitgliedern der Herrscherfamilie – in Anspruch genommen wurde. In der Zeit zwi-

¹⁶⁹ Ebd., 103–106.

¹⁷⁰ *Gritsch*, Schifffahrt, 59.

¹⁷¹ *Plaseller*, Innschifffahrt, 106f. Siehe dazu auch *Mathis*, Salzversorgung.

¹⁷² *Pickl*, Organisation des Handels, 22.

¹⁷³ *Vangerow*, Linz II, 266.

¹⁷⁴ *Pickl*, Handel, 217; *ders.*, Organisation des Handels, 23.

¹⁷⁵ *Hassinger*, Verkehr über Brenner und Reschen, 154.

¹⁷⁶ *Gritsch*, Schifffahrt, 57.

schen dem 16. und dem 19. Jahrhundert wurden zudem häufig Truppentransporte über den Fluss abgewickelt, für die teilweise bis zu 150 Schiffe zusammengezogen wurden.¹⁷⁷

Neben Hall und seiner Lände als Kopfstation der Innschifffahrt gab es auch in Rattenberg, Kufstein, Schwaz und Kastengstatt bei Wörgl Länden, die allerdings – abgesehen von der Bedeutung der beiden erstgenannten als Zollstätten¹⁷⁸ – nur eine untergeordnete Rolle spielten.¹⁷⁹

Im Laufe des 18. Jahrhunderts nahm die Schifffahrt auf dem Tiroler Inn stetig ab. Besonders Waren mit höherem Wert und kleinem Gewicht oder Volumen wurden zunehmend nicht mehr verschifft. Hingegen wurden bestimmte Güter wie etwa das Getreide noch bis ins 19. Jahrhundert für gewöhnlich über den Inn nach Nordtirol gebracht. Mit dem Bau der Eisenbahn in Tirol in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts (1858 wurde die Unterinntaler Bahn eröffnet, 1875 folgte die Brixentaler Eisenbahn) verlor der Schiffsverkehr auf dem Inn seine Existenzberechtigung und kam schließlich ganz zum Erliegen.¹⁸⁰

3.1.2.2. Die Schifffahrt auf der Etsch

Der zweite für die Schifffahrt bedeutende Fluss innerhalb der Grafschaft Tirol war die Etsch südlich der Alpen. Sie war ab dem etwa 10 km südlich von Bozen liegenden Branzoll schiffbar, mit kleineren Flößen wurde sie auch schon ab Terlan befahren. Branzoll, oftmals als „Hafen von Bozen“ bezeichnet, wurde in der Folge im Zusammenspiel mit der nahe gelegenen Handelsstadt und ihren bekannten Märkten sehr bedeutend. Allein zwischen 1678 und 1705 wurden an der dortigen Zollstätte etwa 300.000 fl. eingenommen. Von hier aus dauerte die Fahrt nach Trient einen halben Tag, nach Verona etwa zwei Tage länger. Flussaufwärts benötigte man für die Strecke Verona–Trient vier Tage und von Trient nach Branzoll weitere zwei Tage.¹⁸¹ Genau wie am Inn fuhr man auch auf der Etsch flussabwärts mit Hilfe der Strömungskraft, flussaufwärts mussten die Schiffe, die maximal 20 m lang waren und einen Tiefgang von 1 m hatten, von etwa zehn bis zwölf Pferden pro Fahrzeug gezogen werden.¹⁸² Während diese Schiffe etwa 30 t an Waren transportieren konnten, trugen die flussabwärts verwendeten Flöße bis zu 72 t an Lasten.¹⁸³

Die wichtigsten stromaufwärts beförderten Güter waren Mais und Weizen aus Italien. Weiters war die Etsch ein wichtiger Transportweg für Gewerbeprodukte von und zu den Bozner Mes-

¹⁷⁷ Ebd., 60f.

¹⁷⁸ *Stolz*, Geschichte des Zollwesens, 125.

¹⁷⁹ Ebd., 255.

¹⁸⁰ *Ders.*, Gewässer Tirols, 334; *Plaseller*, Schifffahrt, 115.

¹⁸¹ *Gritsch*, Schifffahrt, 47f.

¹⁸² *Stolz*, Gewässer Tirols, 335.

¹⁸³ *Mühlberger*, Absolutismus, 325.

sen.¹⁸⁴ Diesen Weg nahmen auch viele Waren, die später über den Brenner und den Inn in Richtung Linz und Wien transportiert wurden, wie beispielsweise die bereits erwähnten Gardseefrüchte.¹⁸⁵ Den Fluss hinab wurden vor allem Holz und Baumaterial verschifft.¹⁸⁶ Aus der Zeit um 1600 wird berichtet, dass von Branzoll flussabwärts jährlich etwa 16.000 sm. Waren transportiert wurden, das geflößte Holz war dabei nicht eingerechnet.¹⁸⁷ Ähnlich wie am Inn wurden auf der Etsch ebenfalls Personen befördert. Vor allem Leute aus ärmeren Schichten nutzten die billige Floßfahrt, auch Truppentransporte waren durchaus üblich.¹⁸⁸ Die Eröffnung der Bahnlinie von Verona nach Bozen im Jahr 1858 bedeutete das Ende der Schifffahrt auf diesem Fluss.¹⁸⁹

3.1.2.3. Sonstige Flüsse und Seen

Auf den anderen Flüssen und Seen Tirols gab es ebenfalls Wassertransporte, diese waren im Vergleich zur Floß- und Schifffahrt auf Inn und Etsch jedoch nur von geringer Bedeutung. Lokale Geltung hatte beispielsweise die Flößerei am Lech, am Gardasee und am Achensee wurde in kleinem Ausmaß eine Frachtschifffahrt betrieben.¹⁹⁰

Während die Schifffahrt in Tirol nur auf einige wenige Flüsse beschränkt war, wurden viele Bäche zur Holztrift verwendet. Dabei wurden die Stämme ins Wasser geworfen und von der Strömung mitgetrieben. Am gewünschten Zielort wurde das so transportierte Holz durch einen Holzrechen, auch Triftrechen genannt, welcher quer zur Fließrichtung in den Fluss gebaut war, abgefangen. Da nur eher kleinere Stämme auf diese Weise befördert werden konnten und das Holz durch diese Transportart beschädigt wurde, konnte nur Brennholz, nicht aber Bauholz getriftet werden. Es kam auch vor, dass speziell bei kleineren Bächen die Wasserkraft dafür nicht ausreichte. Dem begegnete man, indem man das Gewässer kurz vor dem Holzeinwurf aufstaute und anschließend die Schleuse öffnete. Dadurch wurde die Antriebskraft des Wassers deutlich erhöht.¹⁹¹

¹⁸⁴ *Stolz*, Gewässer Tirols, 335.

¹⁸⁵ *Gritsch*, Schifffahrt, 59.

¹⁸⁶ *Mühlberger*, Absolutismus, 325.

¹⁸⁷ *Stolz*, Geschichte des Zollwesens, 258.

¹⁸⁸ *Gritsch*, Schifffahrt, 57.

¹⁸⁹ *Stolz*, Gewässer Tirols, 335.

¹⁹⁰ Ebd., 337; *Egg, Pfaundler, Pizzinini*, Von allerley Werkleuten und Gewerben, 318f.

¹⁹¹ *Stolz*, Gewässer Tirols, 337.

3.2. Die Organisation von Handel und Transport

3.2.1. Der Landtransport

In Tirol erfolgte in der Frühen Neuzeit der Großteil der Warenbeförderungen zu Land im Rahmen des sogenannten Rodfuhrwesens.¹⁹² Bereits im 12. und 13. Jahrhundert wird über Transportdienste berichtet, welche die Untertanen für ihre Grundherren zu leisten hatten. Die lang verbreitete Meinung, dass es sich dabei um Vorläufer des Rodfuhrwesens handelte, gilt heute als widerlegt.¹⁹³ Vielmehr bezeichnet Stolz die Rodfuhr als „eine vom Landesfürsten neu geschaffene Organisation ohne Rücksicht auf grundherrliche Verhältnisse.“¹⁹⁴

Ihre Entwicklung in Tirol nahm diese Art der Transportorganisation, welche sich nach und nach auf alle wichtigen Straßen des Landes ausweitete, im 14. und 15. Jahrhundert. Stolz berichtet, dass „an den beiden Hauptstraßen Tirols [...], der damals und später sogenannten unteren und oberen Straße, an gewissen Orten Niederlagsstätten erwähnt [werden] und zugleich auch ein Vorrecht der in den betreffenden Gerichtssprengeln ansässigen bäuerlichen oder bürgerlichen Fuhrwerksbesitzer, die Frachten zu den benachbarten Niederlagen zu führen. Weil jene hiezu in eine gewisse Reihe oder Rod eingeteilt waren, nannte man sie Rodführer oder Rodleute, die Niederlagen auch Rodstätten und das Haus, wo die Warenballen über Nacht eingelagert wurden ‚Pallhäuser‘. In manchen Rodstätten war das Recht, einen solchen Rod- oder Pallwagen zu führen vom Landesfürsten als Lehen an bestimmte Personen oder Güter gebunden, an anderen war nur die Zugehörigkeit zur Gerichtsgemeinde gefordert. Die Rodleute eines Gerichtssprengels bildeten eine Genossenschaft und diese hatten den Betrieb an der Rodstätte gemäß einer schriftlichen Ordnung zu besorgen.“¹⁹⁵ Im Jahr 1530 wurden alle Rodstätten Tirols erstmals einheitlich geregelt.¹⁹⁶ Die letzte Reform erfolgte 1675 durch Kaiser Leopold I. Die enthaltenen Reglementierungen zielten auf eine reibungslose Abwicklung der Transporte ab. Zudem wurde sichergestellt, dass immer genügend Fuhrwerke und Zugtiere für die Warenbeförderungen vorhanden waren.¹⁹⁷ Auch die Löhne der Rodleute wurden in diesen Bestimmungen festgeschrieben.¹⁹⁸

Da die Übernahme von Transportdiensten für Bauern ein willkommener Zuverdienst war, strebten viele den Einstieg in dieses Gewerbe an. Bevor man jedoch in den Stand der Rodleute eintreten konnte, musste der betreffende Bauer den Besitz von Zugtieren (verwendet wur-

¹⁹² Zum Rodfuhrwesen siehe *ders.*, Geschichte des Zollwesens, 240–259; *Fischer*, Rodfuhrwesen.

¹⁹³ *Stolz*, Geschichte des Zollwesens, 241.

¹⁹⁴ *Ebd.*, 241.

¹⁹⁵ *Ebd.*, 241f.

¹⁹⁶ *Ebd.*, 243.

¹⁹⁷ *Mühlberger*, Absolutismus, 324.

¹⁹⁸ *Stolz*, Geschichte des Zollwesens, 243.

den hauptsächlich Pferde und Ochsen) und Wagen nachweisen. Außerdem musste er sich verpflichten, Transportdienste auch zu unwillkommenen Zeiten (etwa während der Erntezeit) auf sich zu nehmen. Nach und nach verlegten sich einige dieser Menschen ganz auf die Arbeit im Rodgewerbe, welches gute Verdienstmöglichkeiten bot. Beschäftigung fanden bei dieser Transportform daneben viele andere Personen, etwa als Arbeitskräfte in den Ballenhäusern, wo sie als Verwalter, Aufleger, Waagmeister oder Ballenbinder angestellt waren.¹⁹⁹ Neben den Menschen, die sich ihr tägliches Brot im Rodwesen verdienten, profitierten auch die Kaufleute von dieser Transportorganisation, welche eine rasche und sichere Beförderung ihrer Waren gewährleistete.²⁰⁰

Die Rodstätten, an denen die Güter abgeladen und an einen anderen Rodführer übergeben wurden, befanden sich jeweils im Abstand von etwa 15 bis 20 km.²⁰¹ Sie fielen oft mit Zoll- oder Niederlagsstätten zusammen. Neben der Bezahlung der Rodleute musste dort auch für die Einlagerung der Waren in die Ballenhäuser eine Niederlagsgebühr entrichtet werden. Die Rodtransporte fanden häufig in größeren zusammengefassten Transportzügen statt, denen bis zu 60 Wagen angehören konnten.²⁰²

Derartige Karawanen konnten natürlich nur auf den Hauptstraßen des Landes verkehren, in vielen Seitentälern oder über höhere Gebirgsübergänge gab es jedoch nur schmale Steige. Solche Saumpfade bestanden beispielsweise vom Ötztal über das Timmelsjoch nach Meran oder vom Iseltal über den Felbertauern ins Pinzgau.²⁰³ Der Warentransport erfolgte hier auf dem Rücken der Tragtiere, wobei ein Saumpferd etwa 150 kg tragen konnte. Meist hatte ein Säumer mehrere solcher Tiere, die hintereinander die schmalen Wege passierten. Lange Zeit wurde auch auf den breiteren Straßen in den Haupttälern gesäumt, im 18. Jahrhundert war das aber nicht mehr gebräuchlich. Die Warenbeförderung durch die Säumer erfolgte meist im Auftrag von Kaufleuten, selten agierten sie auf eigene Rechnung.²⁰⁴

Mit der Etablierung des Rodfuhrwesens wurde nach und nach die ausländische Konkurrenz ausgeschaltet. Die Kaufleute, die mit ihren Waren durch Tirol wollten, waren etwa seit dem Beginn des 16. Jahrhunderts nahezu gezwungen, die Transportdienste der Rodführer in Anspruch zu nehmen.²⁰⁵ In der Literatur findet man vereinzelt den Begriff Rodzwang.²⁰⁶

¹⁹⁹ Mühlberger, Absolutismus, 324.

²⁰⁰ Stolz, Geschichte des Zollwesens, 243.

²⁰¹ Ebd. Mühlberger spricht von 20 bis 30 km, Vgl. Mühlberger, Absolutismus, 324.

²⁰² Stolz, Geschichte des Zollwesens, 243.

²⁰³ Egg, Pfaundler, Pizzinini, Von allerley Werkleuten und Gewerben, 302.

²⁰⁴ Stolz, Geschichte des Zollwesens, 250.

²⁰⁵ Lindgren, Alpenübergänge, 168.

²⁰⁶ Egg, Pfaundler, Pizzinini, Von allerley Werkleuten und Gewerben, 302.

Dennoch konnten Kaufleute bzw. von ihnen beauftragte Spediteure („Gutfertiger“) die Waren auch mit ihren eigenen Wagen durch das Land führen. Diese wurden als Eigenachswagen oder Adritturawagen (also durchgehende Wagen) bezeichnet.²⁰⁷ Zwar war diese von der Umladepflicht befreite Transportart kostspieliger, dafür ging sie deutlich schneller vonstatten.²⁰⁸ Während beispielsweise mittels Rodfuhr beförderte Güter von Venedig bis Augsburg etwa drei bis vier Monate unterwegs waren, benötigten Kaufleute mit ihren Direkttransporten nur die Hälfte dieser Zeit.²⁰⁹ Dafür mussten unterwegs an den vorgeschriebenen Rodstätten deutlich höhere Gebühren bezahlt werden, als im Zuge der Rodfuhr verlangt wurden.²¹⁰ Auch bei solchen Transporten wurden oft Zugtiere der Rodstätten eingesetzt.²¹¹

Im Laufe des 18. Jahrhunderts lief der Adritturabetrieb der Rodfuhr nach und nach den Rang ab und auch durch Langstreckenfrächter wurde das alte Transportsystem, welches sehr schwerfällig und langsam war, immer öfter umgangen. Die neuen Zeiten erforderten einen rascheren Transport, Umlade- und Niederlagspflichten stellten eine große Behinderung dar.²¹² 1750/51 wurden unter Maria Theresia schließlich „alle Privilegien oder Konzessionen der Niederlagen oder Furfahrtgelder“ aufgehoben.²¹³ Damit war der Rodzwang abgeschafft, auch die Niederlagsgelder waren Geschichte. An die Stelle des Rodfuhrwesens trat nun das Speditionswesen; die Spediteure konnten ihre Wagen anhalten und übernachten, wo sie wollten.²¹⁴ Teile des alten Transportsystems blieben daneben noch einige Zeit bestehen, im 19. Jahrhundert erlosch das Rodfuhrwesen in Tirol aber endgültig.²¹⁵

Während in früheren Zeiten die Waren meist von ihrem Besitzer, dem Kaufmann, begleitet wurden, wurde dies mit den Veränderungen des Transportwesens im ausgehenden Mittelalter und in der Frühen Neuzeit unnötig, da nun ohnehin die beauftragten Fuhrleute diese Aufgabe übernahmen.²¹⁶ Auch bei den Direktbeförderungen waren die Kaufleute oft nicht dabei, sondern überließen die Spedition ihrer Waren den Gutfertigern. Diese holten beispielsweise die Güter in Venedig ab und transportierten sie nach Augsburg.²¹⁷ Hassinger spricht in diesem Zusammenhang vom „Seßhaftwerden der Kaufleute“ und „der Schriftlichkeit ihrer Geschäfte“.²¹⁸

²⁰⁷ Ebd.

²⁰⁸ *Hassinger*, Verkehrsgeschichte der Alpenpässe, 463.

²⁰⁹ *Stolz*, Geschichte des Zollwesens, 244.

²¹⁰ Ebd., 246.

²¹¹ *Lindgren*, Alpenübergänge, 171.

²¹² *Mühlberger*, Absolutismus, 324.

²¹³ *Stolz*, Geschichte des Zollwesens, 251.

²¹⁴ *Mühlberger*, Absolutismus, 325.

²¹⁵ *Egg, Pfaundler, Pizzinini*, Von allerley Werkleuten und Gewerben, 302.

²¹⁶ *Lindgren*, Alpenübergänge, 168.

²¹⁷ *Stolz*, Geschichte des Zollwesens, 244.

²¹⁸ *Hassinger*, Verkehrsgeschichte der Alpenpässe, 463.

Die für die Rodfuhr verwendeten Wagen konnten Warenladungen von 16 bis 48 Zentnern transportieren.²¹⁹ Von der Wagengröße und der Beförderungsmenge hing die Anzahl der vorgespannten Zugtiere ab; üblicherweise zogen zwei bis sechs Ochsen oder Pferde die Frachten. Im Winter wurden neben den Wagen oft auch Schlitten als Transportmittel herangezogen, weil viele Wege bei Schneelage damit leichter befahrbar waren.²²⁰ Ein Großteil der Güter war in Ballen verpackt und fest verschnürt. Für flüssige Waren wie Wein oder Öl und für Früchte wurden Fässer verwendet.²²¹

Daneben wurden, wie schon erwähnt, nennenswerte Warenmengen auf dem Rücken von Saumtieren transportiert, auch kleinere von Menschen oder Tieren gezogene Karren wurden eingesetzt und Reisende trugen Lasten auf Traggestellen oder mit Rucksäcken.²²²

3.2.2. Der Wassertransport

In der Floß- und Schifffahrt auf der Etsch herrschte kein freier Wettbewerb. Der Landesherr hatte 1584 der sogenannten „Gesellschaft der Gutfertiger und Holzkaufleute zu Sacco“ das Privileg der ausschließlichen Warenbeförderung auf der Tiroler Etsch erteilt.²²³ Obwohl sich die Bozner Kaufleute und die Bauern gegen diese Monopolstellung zur Wehr setzten, wurde das Vorrecht vom Wiener Hof 1744 für zehn Familien aus Sacco erneuert, welche sich zur sogenannten Speditionskompagnie von Sacco zusammenschlossen. Erst 1806 wurde das Privileg von der bayrischen Regierung aufgehoben, wodurch eine freie Schifffahrt auf der Etsch möglich wurde.²²⁴

Eine derartige Monopolisierung des Transportwesens ist auf dem Inn nicht erkennbar.²²⁵ Nachdem im Mittelalter im Besonderen bayrische Klöster den Fluss für Güterbeförderungen genutzt hatten – oft führten sie die Transporte nicht selbst durch, sondern Bauern aus dem Unterinntal – gelangte die sich nach und nach intensivierende Schifffahrt auf dem Tiroler Inn in die Hände der Unterinntaler Märkte und Städte. Durch den raschen Aufstieg zum überregional bedeutenden Handels- und Warenumserschlagplatz entwickelte sich die Stadt Hall in Tirol zum Zentrum der Schifffahrt auf diesem Fluss.²²⁶ Der Landesfürst versah die Haller Bürger mit zahlreichen Privilegien. So erhielt die Stadt bereits 1363 das Zollprivileg für die österrei-

²¹⁹ *Stolz*, Geschichte des Zollwesens, 243f.

²²⁰ Ebd., 247f.

²²¹ Ebd., 249.

²²² *Lindgren*, Alpenübergänge, 167.

²²³ *Stolz*, Geschichte des Zollwesens, 259.

²²⁴ *Egg, Pfaundler, Pizzinini*, Von allerley Werkleuten und Gewerben, 318; *Gritsch*, Schifffahrt, 54.

²²⁵ *Gritsch*, Schifffahrt, 55.

²²⁶ *Plaseller*, Innschifffahrt, 66f.

chischen Mauten an der Donau,²²⁷ die schon genannte Haller Ländordnung bot den Bürgern der Stadt zahlreiche Vorteile gegenüber der auswärtigen Konkurrenz.²²⁸ Die herausragende Stellung der Haller Schiffmeister²²⁹ zeigte sich auch dadurch, dass hier bereits im Laufe des 14. Jahrhunderts eine Schifferzunft²³⁰ entstand. Neben religiösen und karitativen Zwecken verfolgte dieser Zusammenschluss vor allem wirtschaftliche Ziele.²³¹

Obwohl die Schifffahrt auch von Personen aus anderen Orten des Tiroler Unterinntales betrieben wurde,²³² kam es dort zu keiner ähnlichen Vereinigung der Schifflleute wie in Hall.²³³ Um den unregelmäßigen Konkurrenzkampf der Haller Schiffer, welcher im Zuge der Zunahme des Verkehrs auf dem Inn im 16. Jahrhundert zu großen Missständen geführt hatte,²³⁴ in geordnete Bahnen zu lenken, wurde durch die Haller Schifffahrtsordnung aus dem Jahre 1577 die sogenannte Rang- oder Reihefahrt eingeführt.²³⁵ Damit wurde eine Reihenfolge festgelegt, in welcher die Frächter Transporte durchführen durften, das gegenseitige Abwerben von Fuhren wurde verboten. Die Schiffmeister durften nicht warten, bis ihre Schiffe voll beladen waren, sondern mussten zum vereinbarten Zeitpunkt abfahren, um Verzögerungen für die Kaufleute zu vermeiden. Ausgenommen von dieser Regel waren in erster Linie Hoffuhren sowie italienische Kaufleute und deren Waren.²³⁶ Um die Einschränkungen der Reihefahrt zu umgehen, versuchten viele Wasserspediteure, davon ausgenommene Transportfahrten für den Hof übernehmen zu können. Bewährte man sich dabei, konnte man mit weiteren derartigen Aufträgen rechnen. Im 17. Jahrhundert erhielten diese begünstigten Schiffsführer den Titel eines kaiserlichen Hofschiffmeisters, welcher mit vielen Privilegien verbunden war und große Vorteile gegenüber der Konkurrenz brachte. Einer von ihnen war Johann Michael Aichinger, der 1710 diesen Titel übertragen bekam. Aichingers Familie stellte in der Folge die führenden Wassertransporteure von Hall und zog das dortige Schiffmeistergewerbe an sich.²³⁷ Durch diese Monopolisierungstendenzen und den allgemeinen Rückgang der Warentransporte auf dem Inn sank die Zahl der Schiffmeistereien in der Stadt stark. Während es davon Anfang des 17. Jahrhunderts noch 13 gab, schrumpfte deren Anzahl bis zum Jahr 1686 auf sechs, 1750

²²⁷ Neweklowsky, Schifffahrt 1, 445.

²²⁸ Plaseller, Innschifffahrt, 67–71.

²²⁹ Die Schiffmeister waren die Unternehmer der Schifffahrt. Zur genauen Begriffserklärung siehe unten.

²³⁰ „Jede gewichtiger Handelsstätte besaß ihren eigenen Frächterstand, über deren zunftmäßige und überörtliche Verbindung es noch manches zu erforschen gäbe.“ Vangerow, Linz I, 280.

²³¹ Neweklowsky, Schifffahrt 1, 447.

²³² Gritsch, Schifffahrt, 55.

²³³ Plaseller, Innschifffahrt, 71.

²³⁴ Ebd., 73.

²³⁵ Neweklowsky, Schifffahrt 1, 447.

²³⁶ Plaseller, Innschifffahrt, 73f.

²³⁷ Ebd., 75.

waren nur noch vier derartige Unternehmen übrig geblieben.²³⁸ Die Rangschiffahrt konnte sich auf Grund dieser Entwicklungen nicht halten und musste etwa in der Mitte des 18. Jahrhunderts einer freien Schiffahrt weichen.²³⁹

Über den Charakter der Wasserspeditionen am Tiroler Inn gewährt auch eine Erklärung des Haller Stadtrates aus dem Jahr 1744 nähere Einblicke. Damals versuchte die Regierung, die Schiffahrt ähnlich wie auf der Etsch zu Gunsten der Staatskasse zu monopolisieren.²⁴⁰ Dem folgte seitens der Stadt Hall die Erklärung, dass „die Nauschöffmeisterei in Tirol wie in Bayern und in Österreich ob der Enns von jeher ein der Handelsschaft gleiches freies Gewerbe“²⁴¹ gewesen sei. Dieses wurde „ohne irgendeinen Entgelt ausgeübt und nur von der Stadt ihren Bürgern verliehen“.²⁴² Die angesprochenen Monopolisierungsversuche seitens der Regierung konnten abgewehrt werden.²⁴³

Während die Fahrten von Hall innabwärts meist von Tiroler Schifflenten betrieben wurden, lag die Gegenschiffahrt, durch die im Besonderen Getreide nach Tirol eingeführt wurde, hauptsächlich in den Händen bayrischer Schifflente.²⁴⁴ Die Waren wurden flussaufwärts meist in größeren Schiffszügen transportiert.²⁴⁵ Dem Hauptschiff, welches die Bezeichnung Hohenau trug, waren in der Regel zwei weitere große Transportschiffe angeschlossen, welche als Nebenbei und Schwemmer bezeichnet wurden. Manchmal war noch ein weiteres großes Wasserfahrzeug dabei, welches Schwemmer-Nebenbei hieß.²⁴⁶ Diese Nebenschiffe waren meist nicht viel kleiner als das Hauptschiff. Hinzu kamen noch mehrere kleinere Wasserfahrzeuge, auf denen etwa die Nahrungsvorräte für die Schiffsbesatzung und die Zugtiere transportiert wurden. Jedes dieser am Schiffzug beteiligten Gefährte hatte eine fest zugeteilte Rolle und Position.²⁴⁷ Um eine derartige Fahrzeugkolonne den Fluss stromaufwärts zu ziehen, waren in der Regel 20 und mehr Pferde nötig,²⁴⁸ für die größten nach Hall gezogenen Schiffszüge gar 50 Pferde.²⁴⁹ Die Fortbewegung ging flussaufwärts nur äußerst langsam voran. Plaseller gibt die durchschnittliche Tagesleistung mit sechs Wegstunden an.²⁵⁰

²³⁸ Neweklowsky, Schiffahrt 2, 138.

²³⁹ Plaseller, Innschiffahrt, 76.

²⁴⁰ Stolz, Geschichte des Zollwesens, 256; Gritsch, Schiffahrt, 55.

²⁴¹ Stolz, Geschichte des Zollwesens, 256.

²⁴² Ebd.

²⁴³ Gritsch, Schiffahrt, 55.

²⁴⁴ Neweklowsky, Schiffahrt 1, 451; Pickl, Handel, 215.

²⁴⁵ Stolz, Gewässer Tirols, 332.

²⁴⁶ Neweklowsky, Schiffahrt 1, 298f.

²⁴⁷ Gritsch, Schiffahrt, 52.

²⁴⁸ Stolz, Gewässer Tirols, 332.

²⁴⁹ Plaseller, Innschiffahrt, 136.

²⁵⁰ Ebd.

Die SalzschiFFfahrt von Hall nach Telfs wurde hauptsächlich von Haller Schiffern besorgt. Nach einem großen Aufschwung im Jahrzehnt von 1560 bis 1570 ging die Bedeutung dieser SchiFFfahrt ab etwa 1600 immer mehr zurück. Scheinen 1564 sechs SalzschiFFmeister auf, sank deren Anzahl im Laufe des 17. Jahrhunderts auf zwei bis drei, 1725 gab es nur noch einen.²⁵¹ Ähnlich wie dies bei der schon angesprochenen Familie Aichinger in der NauschiFFfahrt der Fall war, gab es also auch von Hall innaufwärts monopolartige Zustände. Die SalzschiFFmeister wurden vom Salinenamt angestellt, es handelte sich bei dieser SchiFFfahrt daher um kein freies Gewerbe, sondern um eine unter staatlicher Aufsicht stehende Dienstleistung.²⁵²

Lokale, kleinräumige Wassertransporte wie etwa im Zuge der sogenannten ErzschiFFfahrt zwischen Hall und Schwaz wurden von Einheimischen besorgt. Hier fanden auch bäuerliche SchiFFleute Arbeit.²⁵³

Ein eigener Schifferberuf begann sich erst mit dem Ausweiten der HandelsschiFFfahrt im 13. Jahrhundert nach und nach auszubilden.²⁵⁴ Im 15. Jahrhundert entwickelte sich daraus der Unternehmerstand der SchiFFmeister.²⁵⁵ Diese waren meist Eigentümer der SchiFFE²⁵⁶ und hatten als Frächter oder Spediteure das Recht, Güter gegen Lohn zu transportieren.²⁵⁷ Oft übten diese Menschen, die im Allgemeinen zu den wohlhabenden Bürgern zählten,²⁵⁸ neben ihrer Tätigkeit als SchiFFmeister noch andere Berufe aus. So hatten viele von ihnen ein zweites Standbein als Gastwirt, Wein- oder Getreidehändler, also in Arbeitsgebieten mit enger Verbindung zur SchiFFfahrt.²⁵⁹

Die SchiFFmeister hatten für gewöhnlich eine ganze Reihe an Angestellten, welche meist als SchiFFmänner,²⁶⁰ SchiFFleute oder SchiFFknechte bezeichnet wurden.²⁶¹ Jedes Mitglied der SchiFFsbesatzung hatte eine ihm zugeteilte feste Aufgabe, welche es vorher erlernt hatte. Wie groß die SchiFFsbesatzung war und welche Aufgabenbereiche es an Bord gab, bestimmten

²⁵¹ Neweklowsky, SchiFFfahrt 1, 449.

²⁵² Plaseller, InnschiFFfahrt, 140–142.

²⁵³ Ebd., 79f.

²⁵⁴ Neweklowsky, SchiFFfahrt 2, 115.

²⁵⁵ Ebd., 132. Personen, die hauptberuflich das Frachtgewerbe ausübten, gab es in praktisch jeder am Wasserfernhandel beteiligten Gegend. Siehe Vangerow, Linz I, 280.

²⁵⁶ Stolz, Hall, 62.

²⁵⁷ Palla, Verschwundene Arbeit, 197. Während die Haller SchiFFmeister im 17. Jahrhundert hauptsächlich reine Transporteure gewesen sein dürften (Pickl, Handelsbeziehungen, 25), berichtet Michael Fink (1758–1840), selbst ein SchiFFmeister am Inn, über seinen Berufsstand Folgendes: „Die meisten SchiFFmeister stellten ihre Fahrzeuge nicht selbst her, sondern waren reine Handelsleute, die Waren einkauften, verführten und verkauften.“ Fink, Aberle, SchiFFmeister, 11.

²⁵⁸ Neweklowsky, SchiFFfahrt 2, 146.

²⁵⁹ Ders., SchiFFfahrt auf der oberen Donau, 51.

²⁶⁰ Als SchiFFmann wurde in früheren Zeiten der SchiFFmeister bezeichnet. Siehe ders., SchiFFfahrt 2, 132.

²⁶¹ Ebd. „Unter diesen Frachtführern sind die SchiFFmänner [d. h. die SchiFFmeister, siehe Anm. 260] streng von den SchiFFknechten auseinanderzuhalten, denn die Zunftbestimmungen erlaubten einen Aufstieg vom Knecht zum Meister nur in ganz wenigen Fällen.“ Vangerow, Linz I, 280.

Schiffstyp, Charakteristik des Flusses und auch die Fahrtrichtung. Für Transporte in Gegenrichtung waren auf den Schiffen viel mehr Arbeitskräfte nötig als bei der Naufahrt.²⁶²

Die Schifflleute hatten generell einen eher schlechten Ruf. Während sie selbst sich, wie Gritsch es formuliert „als freie Männer [fühlten], die täglich zum Brot Fleisch und Bier erhielten, jedem Bauernknecht weit überlegen“,²⁶³ galten sie allgemein als liederlich, boshaft und derb. Berichtet wird auch, dass viele von ihnen dem Alkohol ganz und gar nicht abgeneigt waren.²⁶⁴ Daneben gab es noch eine ganze Reihe anderer Personen, die im Zuge der Warentransporte zu Wasser beschäftigt waren, so etwa die Schiffreiter, oft auch als Buben oder Jodln bezeichnet, die für das Antreiben der Pferde verantwortlich waren, welche die Schiffszüge flussaufwärts ziehen mussten.²⁶⁵ Sowohl Reiter als auch Pferde wurden von den Schiffsführern bei Bauern angemietet.²⁶⁶ Auch die sogenannten Fasszieher waren eng mit der Schifffahrt verbunden. Ihre Aufgabe bestand darin, die mit Wein oder anderen Waren gefüllten Fässer auf die Schiffe zu verladen bzw. diese aus den Schiffen herauszuziehen.²⁶⁷ Ein weiterer für die Schifffahrt sehr bedeutender Berufsstand waren die Schiffbaumeister, Schopper genannt. Diese Berufsbezeichnung kommt von einem Arbeitsschritt im Schiffbau, nämlich dem Abdichten der Fugen im Schiffsrumpf zwischen den Planken mittels Moos oder anderen Materialien, dem sogenannten Schoppen.²⁶⁸ Das Schopperhandwerk bildete ein eigenes Gewerbe. Im Auftrag der Schiffmeister bauten sie in ihren Schopperstadeln die verschiedensten Wasserfahrzeuge. Da im Winter die Schifffahrt weitgehend unmöglich war, halfen in dieser Jahreszeit auch die Schifflleute beim Schiffbau mit.²⁶⁹

Bei den verwendeten Schiffstypen²⁷⁰ in Tirol ist zwischen Fahrzeugen für die Berg- und Talfahrt zu unterscheiden. Während für die Naufahrt Schiffe leichter Bauart oder Flöße verwendet wurden, waren für die Bergfahrt stabilere Gefährte erforderlich. Besonders häufig wurden zur Talfahrt die sogenannten Plätten eingesetzt. Sie waren sehr flach (nur etwa 3 Fuß tief) und für die Bergfahrt ungeeignet. Deshalb wurden sie nach der Fahrt selten wieder zum Ausgangsort zurückgebracht, sondern am Reiseziel als Bauholz verkauft.²⁷¹ Die Plätten hatten eine schwach aufgeschwungene Spitze und waren mit einem hüttenartigen Aufbau versehen,

²⁶² Palla, *Verschwundene Arbeit*, 198.

²⁶³ Gritsch, *Schifffahrt*, 53.

²⁶⁴ Palla, *Verschwundene Arbeit*, 199.

²⁶⁵ Neweklowsky, *Schifffahrt* 1, 311.

²⁶⁶ Ders., *Schifffahrt auf der oberen Donau*, 29.

²⁶⁷ Ders., *Schifffahrt* 2, 162.

²⁶⁸ Promintzer, *Ruderschifffahrt*, 185.

²⁶⁹ Gritsch, *Schifffahrt*, 49.

²⁷⁰ Vgl. zum Folgenden auch Vangerow, *Schiffstypen*; Neweklowsky, *Schifffahrt* 1, 161–226.

²⁷¹ Plaseller, *Innschifffahrt*, 131.

in welchem die Güter verstaut werden konnten. Hinsichtlich der Größe wurde unterschieden zwischen den sogenannten Haller Plätten (oft auch nach ihrem Bestimmungsort als Wiener Schiffe bezeichnet) und den ebenfalls im Unterinntal gebauten etwas größeren Tiroler Plätten. Während Gritsch die Maße der ersteren mit 22 m Länge und 5 m Breite angibt,²⁷² spricht Stolz von Plätten mit 30 m Länge und 3 m Breite.²⁷³ Das Fassungsvermögen einer Haller Platte beziffert Plaseller mit 500–600 Z.²⁷⁴ Etwas kleiner dürften die Schiffe gewesen sein, die auf der Etsch verkehrten.²⁷⁵

Ebenfalls für die Talfahrt auf den beiden Hauptflüssen des Landes häufig verwendet wurden Flöße. Für den Bau eines solchen Gefährts wurden durchschnittlich etwa 30 Baumstämme benötigt. Die auf der Etsch eingesetzten Flöße waren bis zu 28 m lang und hatten eine Breite von 5 m vorne und 6 m am Ende. Wie die Plätten wurden auch diese Wasserfahrzeuge am Ankunftsort verkauft (entweder zur Weiterfahrt oder zum Holzpreis).²⁷⁶ Die Talfahrt auf der Etsch dürfte übrigens fast ausschließlich mit Flößen durchgeführt worden sein. Gritsch berichtet nämlich von einer an der Etsch gültigen Verordnung, dass „zu Talfahrtstransporten nicht Schiffe, sondern nur Flöße verwendet werden durften“.²⁷⁷

Für die Bergfahrt waren stabilere Schiffe vonnöten, da sie sowohl der häufig extrem starken Gegenströmung als auch Strudeln standhalten mussten. Außerdem wurden sie oft über Schotter und Felsen gezogen.²⁷⁸ Die dafür eingesetzten Gefährte waren im Gegensatz zu den erwähnten Plätten für einen längeren Gebrauch bestimmt. Sie wurden unter dem Begriff Zillen zusammengefasst, wobei die verschiedenen Schiffsgrößen unterschiedliche Bezeichnungen trugen.²⁷⁹ Im Gegensatz zu den Plätten, die nur an der Vorderseite eine schwach aufgeschwungene Spitze hatten, wiesen die großen Zillen beidseitig stark aufgebogene Schiffsenden auf.²⁸⁰

Die größten Schiffe, die flussaufwärts nach Hall führen, waren etwa 30–40 m lang und in der Mitte etwa 7,5 m breit. Wie die bereits erwähnten Plätten hatten sie hüttenartige Aufbauten, in denen laut Gritsch bis zu 2.000 Z. an Waren untergebracht werden konnten.²⁸¹ Da jedoch die über den Inn nach Tirol gezogenen Schiffszüge meist bei Passau oder Rosenheim verkleinert

²⁷² Gritsch, *Schiffahrt*, 49f.

²⁷³ Stolz, *Gewässer Tirols*, 332.

²⁷⁴ Plaseller, *Innschiffahrt*, 131.

²⁷⁵ Stolz, *Gewässer Tirols*, 335. Laut Stolz waren die auf der Etsch verkehrenden Schiffe etwa 20 m lang.

²⁷⁶ Gritsch, *Schiffahrt*, 51f.

²⁷⁷ Ebd., 53.

²⁷⁸ Ebd., 52.

²⁷⁹ Neweklowsky, *Schiffahrt auf der oberen Donau*, 9.

²⁸⁰ Plaseller, *Innschiffahrt*, 131.

²⁸¹ Gritsch, *Schiffahrt*, 52.

werden mussten,²⁸² dürften die größten in Hall ankommenden Schiffe für gewöhnlich mit etwa 800 Z. an Gütern beladen gewesen sein.²⁸³ Ernst Neweklowsky berichtet in seinen umfangreichen Ausführungen zur Schifffahrt im Raum der oberen Donau, dass im Juli 1810 ein Schiffmeister mit zwei Schiffen und einer Ladung von etwa 1.800 Z. von Pest bis nach Hall fuhr, wofür er 76 Tage benötigte. Dieser Transport galt damals als besonders bemerkenswert.²⁸⁴

3.2.3. Die Bozner Messen als Drehscheiben des überregionalen Handels²⁸⁵

Bozen war auf Grund seiner geografischen Position nahe der Vereinigung der „unteren“ und „oberen Straße“ ein prädestinierter Warenumschlagsort. Spätestens seit dem Beginn des 13. Jahrhunderts²⁸⁶ sind zwei Marktveranstaltungen in der Stadt belegt („mercatus annuales Bauzani“²⁸⁷), welche die Bedeutung von lokalen Wochenmärkten deutlich übertrafen. Dabei handelte es sich um den sogenannten Mitfastenmarkt, welcher am Montag nach dem dritten oder vierten Sonntag der Fastenzeit begann, und den Genesiusmarkt.²⁸⁸ Dieser fand um das Fest des heiligen Genesius (25. August) statt und wurde erstmals 1208 urkundlich erwähnt.²⁸⁹ Daneben gab es im benachbarten Gries einen weiteren Jahrmarkt, den Andreasmarkt, welcher um den Gedenktag des heiligen Andreas (30. November) abgehalten wurde.²⁹⁰ Aus dem Imbreviaturbuch eines Bozner Notars aus dem Jahre 1237 geht hervor, dass die Marktveranstaltungen bereits in dieser Zeit von internationalem Publikum (etwa aus süddeutschen oder italienischen Städten) besucht wurden, was deren Bedeutung unterstreicht.²⁹¹ Der Ausbau des Brennerweges durch die Eisackschlucht, den Heinrich Kunter Anfang des 14. Jahrhunderts veranlasste – daraus resultierte der später für diesen Straßenabschnitt gebräuchliche Name

²⁸² Neweklowsky, Schifffahrt 1, 452.

²⁸³ Stolz, Geschichte des Zollwesens, 254; Plaseller, Innschifffahrt, 131.

²⁸⁴ Neweklowsky, Schifffahrt 1, 452.

²⁸⁵ Zu den Bozner Messen existiert eine ganze Reihe an älterer und neuerer Literatur. Siehe dazu: Bonoldi, Gerichtsakten; ders., Handel und Kreditwesen; ders., I signori della fiera; ders., La fiera e il dazio; Bonoldi, Denzel, Bozen im Messenetz Europas; Bückling, Bozener Märkte; Demo, Le fiere di Bolzano; ders., Mercanti e mercanzia; Denzel, Bargeldloser Zahlungsverkehr; ders., Bozner Messen; ders., Maklerwesen; Grass, Vom Messegericht zum Merkantilmagistrat; Heiss, Schattenregierung; Huter, Quellen; Muth, Bozner Messe; Rizzolli, Bozen; Sprung, Privileg; Stolz, Bozner Messen; ders., Geschichte des Zollwesens.

²⁸⁶ Die erste urkundliche Erwähnung dieser Marktveranstaltungen stammt aus dem Jahr 1202. Siehe Denzel, Bozner Messen, 41.

²⁸⁷ Grass, Vom Messegericht zum Merkantilmagistrat, 215.

²⁸⁸ Der Genesiusmarkt wurde im 15. Jahrhundert durch den Gilgen- oder Egidimarkt (auch Ägidimarkt) ersetzt, welcher um das Fest des hl. Ägidius (Gilg) am 1. September stattfand, um die Märkte noch besser in den internationalen Messekalender einzupassen. Siehe dazu Stolz, Bozner Messen, 142; Bückling, Bozener Märkte, 12f.; Denzel, Bozner Messen, 44.

²⁸⁹ Denzel, Bozner Messen, 41.

²⁹⁰ Stolz, Bozner Messen, 137.

²⁹¹ Bückling, Bozener Märkte, 3–5; Rizzolli, Bozen, 9.

Kuntersweg – sorgte für einen weiteren Aufschwung des Bozner Handels. Deshalb wurde in der Folge der Andreasmarkt vom Tiroler Grafen Ludwig von Wittelsbach 1357 von Gries nach Bozen verlegt.²⁹² Der Bedeutungsgewinn der Bozner Märkte, deren Dauer mittlerweile von 6 auf 14 Tage ausgeweitet worden war,²⁹³ führte dazu, dass sie an der Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert als „die zentrale Institution im Warenaustausch zwischen Norditalien und den oberdeutschen Städten“²⁹⁴ galten. Im frühen 16. Jahrhundert erhielt die Stadt einen vierten Jahrmarkt, der um das Fest Fronleichnam gefeiert wurde und daher Fronleichnams-, „Pascua di mazo“- oder Corpus-Domini-Markt genannt wurde.²⁹⁵ Mit der Verteilung der vier Märkte über das ganze Jahr und einer Messezeit von insgesamt acht Wochen hatte Bozen eine einzigartige Stellung im deutsch-italienischen Messekalender erlangt.²⁹⁶

Im frühen 17. Jahrhundert hatten die Bozner Marktveranstaltungen mit einer Handels- und Finanzkrise zu kämpfen, aus welcher sie jedoch gestärkt hervorgingen.²⁹⁷ Ihre Blütezeit erlebten sie im 17. und in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts. In dieser Zeit konnten die Bozner Messen „durchaus überregional-internationale Relevanz für sich in Anspruch nehmen“,²⁹⁸ wie Markus A. Denzel es formuliert. Direkt im Zusammenhang mit der Überwindung der angesprochenen Krise und der anschließenden Blüte stand das Messegerichtsprivileg, welches den Bozner Messen von Erzherzogin Claudia de’ Medici 1633/35 verliehen wurde. Darin war unter anderem die Errichtung eines sogenannten Merkantilmagistrats vorgesehen. Dieses war ein unabhängiges Messegericht für Marktfragen betreffend den Warenhandel und das Wechselgeschäft.²⁹⁹ Eng mit dem Messegerichtsprivileg verbunden war der bargeldlose Zahlungsverkehr mit Hilfe von Wechselgeschäften, welcher sich auf den Bozner Märkten seit dem 16. Jahrhundert entwickelte. Während jedoch die Zahlungen zu dieser Zeit zum Großteil noch in bar erfolgten, erlangten die Messen erst im 17. Jahrhundert größere Bedeutung als Wechselmärkte. Daher wurde der Ruf nach einem Sondergericht zur Schlichtung von verschiedensten Marktstreitigkeiten laut, welcher mit der Einführung des Bozner Merkantilmagistrats erhört wurde.³⁰⁰

²⁹² Denzel, Bozner Messen, 42f.

²⁹³ Durch die Bozner Marktordnung aus dem Jahr 1488 wurde diese Verlängerung der Marktzeiten eingeführt. Siehe Stolz, Bozner Messen, 137; Denzel, Bozner Messen, 44.

²⁹⁴ Palme, Frühe Neuzeit, 25. Vgl. dazu Heiss, Die ökonomische Schattenregierung Tirols, 70. Demnach wurden die Bozner Märkte erst ab der Mitte des 16. Jahrhunderts zum bedeutendsten Warenumschlagsplatz zwischen Oberitalien und Süddeutschland.

²⁹⁵ Denzel, Bozner Messen, 45f.

²⁹⁶ Grass, Vom Messegericht zum Merkantilmagistrat, 215f.

²⁹⁷ Gründe für diese Krise waren etwa kriegerische Auseinandersetzungen, die zunehmende Komplexität der Handelsgeschäfte, starke Inflation oder alternative Formen des Warenaustauschs. Siehe Bonoldi, Denzel, Einleitung, 14.

²⁹⁸ Denzel, Bozner Messen, 21.

²⁹⁹ Bonoldi, Denzel, Einleitung, 14f.

³⁰⁰ Denzel, Bozner Messen, 47–51.

Frequentierte wurden die Bozner Messen vor allem von süddeutschen und italienischen Kaufleuten. Ab 1633 wurden für das Merkantilmagistrat sogenannte Kontrattantenlisten erstellt, in denen die bedeutendsten Kaufleute, welche regelmäßig die Märkte besuchten, aufgelistet waren. Diese genossen besondere Privilegien.³⁰¹ In der ersten Aufstellung vom 23. Dezember 1633 scheinen 26 italienische und 15 deutsche Kaufleute auf.³⁰²

Der Umfang der auf den Bozner Messen gehandelten Güter lässt sich auf Grund der schlechten Quellenlage nicht eindeutig bestimmen. Fest steht, dass um 1700 der Großteil der auf der „oberen Straße“ transportierten Produkte (Nahrungsmittel, welsches und deutsches Ganz- und Halbgut etc.) die Stadt durchquerte. Weniger eindeutig ist die Sache bei Waren, die über den Brenner befördert wurden. Diese konnten nämlich sowohl die Route durch das Eisacktal und Bozen als auch diejenige durch das Pustertal nach Venedig oder Triest nehmen. Generell ist jedoch davon auszugehen, dass auch hier der größere Teil der Güter die Stadt Bozen passierte. Aus dem Norden kamen besonders Leinen-, Woll- und Baumwollwaren sowie Krämer- bzw. Kurzwaren sehr häufig nach Bozen. In der Gegenrichtung wurden Seide, Seidenwaren und Südfrüchte meist durch diese Handelsstadt befördert.³⁰³

³⁰¹ *Muth*, Bozner Messe, 24f.

³⁰² *Rizzolli*, Bozen, 21–23.

³⁰³ *Mathis*, Handelsgüter, 126f.

4. Der Donauraum als Handelsraum

4.1. Der Fluss und sein System

„Die Donau ist einer der schönsten und mächtigsten Ströme der Erde. Wer dem schimmernden Band des Stromes in die Ferne folgt, ist von der überwältigenden Schönheit tief ergriffen und überläßt sich willig dem Zauber der Landschaft.“³⁰⁴ Mit diesen poetischen Worten beschreibt Otto Meißinger in seinem Werk über die historische Donauschiffahrt den größten Strom Österreichs.

Die Donau³⁰⁵ entspringt im Schwarzwald 1.078 m über dem Meer und ist mit einer Länge von 2.850 km nach der Wolga der zweitgrößte Fluss Europas.³⁰⁶ Auf ihrem Weg durch den Kontinent passiert sie Teile der heutigen Staaten Deutschland, Österreich, Slowakei, Ungarn, Kroatien, Serbien, Rumänien, Bulgarien, Moldawien und Ukraine.³⁰⁷ Im Flussverlauf weist das Gewässer dabei teilweise sehr unterschiedliche Charakteristiken auf. Während sich etwa auf dem Gebiet der österreichischen Donau Durchbruchs- und Engtalstrecken mit Beckenlagen, in denen sich der Fluss relativ frei bewegen kann, abwechseln, bezeichnen Ralph Andraschek-Holzer und Martin Schmid die mittlere und untere Donau unterhalb der sogenannten Hainburger Pforte bei Bratislava als einen „Strom der weiten Ebenen“.³⁰⁸

Auf 2.632 km – von der Einmündung der Iller nahe der Stadt Ulm bis zu seiner Mündung ins Schwarze Meer – ist der Strom schiffbar. Gemeinsam mit ihren 13 Nebenflüssen bildet die Donau ein mit Schiffen befahrbares Flussnetz von etwa 8.000 km.³⁰⁹ Während das Gewässer bei Passau etwa 100 m breit ist, sind es bei Wien schon 280 m, in Ungarn 400–600 m und im letzten Abschnitt vor der Einmündung ins Schwarze Meer 800–1.000 m. Wie die Breite vergrößert sich auch die Tiefe der Donau im Verlauf des Flusses. Auf einer seiner ersten Teilstrecken zwischen Regensburg und Passau weist der Strom eine Tiefe von 0,8–7,6 m auf, zwischen Linz und Wien beträgt diese 1,1–9,0 m. Auf den letzten Abschnitten vor der Einmündung ins Schwarze Meer werden gar Wassertiefen von bis zu 40 m angegeben. Sehr unterschiedlich ist auch die Stromgeschwindigkeit auf verschiedenen Teilstrecken der Donau.³¹⁰ Der heutige Fluss ist jedoch mit demjenigen vor 300 Jahren nicht mehr vergleichbar. Damals brachten zahlreiche Felsen im Flussbett und unterschiedlichste Ablagerungen große Probleme

³⁰⁴ Meißinger, Donauschiffahrt, 8.

³⁰⁵ Zur weiterführenden Literatur über die Donau aus kulturhistorischer und -geografischer Perspektive siehe Weithmann, Donau. Einen naturwissenschaftlichen Überblick bieten Sommerwerk u. a., Danube River.

³⁰⁶ Pickl, Handelsbeziehungen, 11.

³⁰⁷ Meißinger, Donauschiffahrt, 12.

³⁰⁸ Andraschek-Holzer, Schmid, Umweltgeschichte, 83f.

³⁰⁹ Pickl, Handelsbeziehungen, 11.

³¹⁰ Meißinger, Donauschiffahrt, 8f.

für die Schifffahrt mit sich und wurden so manchem Wasserfahrzeug zum Verhängnis.³¹¹ Derartige Hindernisse waren an der auf weiten Strecken unregulierten Donau allerdings keineswegs die Ausnahme, sondern vielmehr der Regelfall.³¹² In der Zeit vor 1700 waren an diesem Strom noch keine größere Regulierungsmaßnahmen³¹³ durchgeführt worden. Erst in der Folge wurden einzelne Hindernisse nach und nach beseitigt. So versuchte man etwa, das Strudenhindernis, eine Stelle unterhalb von Grein, die schon immer ein großer Schrecken der Schiffler an der Donau gewesen war, in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts zu beseitigen. Eine planmäßige Regulierung der Donau³¹⁴ begann allerdings erst mit dem Aufkommen der Dampfschifffahrt um das Jahr 1850.³¹⁵

4.2. Handel im Donaauraum

Den großen Einzugsbereich und die Bedeutung der Donau beschreibt Erich Landsteiner wie folgt: „Der Oberlauf der Donau, wo Lech und Isar zumindest mit Flößen befahren werden konnten, gewährleistete den Kontakt mit Ulm, Augsburg und der bayrischen Hauptstadt München. In Regensburg wurden die über Land von Nürnberg kommenden oder dorthin gehenden Waren umgeladen. Bei Passau mündet der ab Hall in Tirol befahrbare Inn, der gemeinsam mit der Salzach (schiffbar ab Hallein) eine Verbindung mit den beiden wichtigsten östlichen Alpenübergängen, der Brenner- und der Tauernstraße, herstellte, in den Strom. In Oberösterreich stoßen die für den Salzhandel donauabwärts wichtige Traun und die seit den siebziger Jahren des 16. Jahrhunderts auch für den Schiffsverkehr zugängliche Enns, auf der der Transport von Eisen, Stahl und Metallwaren aus dem Innerberger Revier an die Donau abgewickelt wurde, hinzu. Der Wassertransport auf der Donau und ihren Zubringern gewährleistete somit einerseits eine Anbindung Wiens an den großen, sich von Nordwesteuropa nach Oberitalien erstreckenden zentraleuropäischen Handelskorridor, der zwischen 1450 und 1650 von grundlegender Bedeutung für den kontinentaleuropäischen Fernhandel war und in dem die oberdeutschen Handelsmetropolen Nürnberg und Augsburg wesentliche Drehscheiben und Angel-

³¹¹ *Neweklowsky*, Schifffahrt 1, 107–129. Ein Fluss, insbesondere wenn er ein derart großes Gefälle wie die obere Donau aufweist und viel Gestein mit sich befördert, ist niemals statisch. Ständig können neue Ablagerungen entstehen und auch wieder verschwinden, Seitenarme zu Hauptarmen werden und umgekehrt und immer wieder kann sich das Wasser neue Wege durch die Landschaft suchen. Auch ohne menschliche Eingriffe (etwa im Zuge von Regulierungsbauten) sind Flusslandschaften hochdynamisch. Vgl. dazu *Andraschek-Holzer, Schmid*, Umweltgeschichte, 83.

³¹² Siehe dazu *Hohensinner*, Fahrzeuge.

³¹³ Zu den Regulierungsmaßnahmen an der Donau ab dem 18. Jahrhundert siehe auch *ders.*, Strom.

³¹⁴ Vorerst wurden an der oberösterreichischen Donau großzügige Regulierungsarbeiten durchgeführt, bei Wien wurde der Strom erst in den 1870er-Jahren reguliert. *Neweklowsky*, Schifffahrt 1, 55–56.

³¹⁵ Ebd., 53–55. Dazu auch *Andraschek-Holzer, Schmid*, Umweltgeschichte. Zu frühen Regulierungsversuchen des Strudels bei Grein siehe *Slezak*, Regulierungsversuche.

punkte darstellten. Andererseits ermöglichte er im Anschluss an die Brenner- und Tauernstraße einen direkten Kontakt mit dem oberitalienischen Zentralraum.³¹⁶ Über die Märkte in Freistadt, Linz oder Krems waren zudem Böhmen und Südpolen in den Donauhandel integriert.³¹⁷ Die große Bedeutung der Donau für den Handel fasst Othmar Pickl mit folgenden Worten zusammen: „Die Donau und die sie begleitenden Straßen bildeten durch zwei Jahrtausende den wichtigsten Handelsweg Österreichs.“³¹⁸

Der Warenaustausch in dieser Region war jedoch im Spätmittelalter und in der Frühen Neuzeit keineswegs statisch. Verschiedenste Ereignisse wie etwa Kriege, Veränderungen in der Zollpolitik oder Verschiebungen von Handelslinien zeigten deutliche Auswirkungen.³¹⁹

Nachdem die Donau bereits in der Jungsteinzeit als Verkehrs- und Handelsweg genutzt worden war, nahm die Schifffahrt auf diesem Strom sowie auf dessen Nebenflüssen Inn und Salzach im Hochmittelalter einen bedeutsamen Aufschwung. Ab dem 14. Jahrhundert wurden vermehrt Massengüter wie Salz, Wein, Getreide und Eisen auf dem Wasserweg transportiert.³²⁰ Nach und nach wurde dieses Netz von Wasserstraßen zu einer der bedeutendsten zentraleuropäischen Verkehrsadern in der Frühen Neuzeit. Diese große handels- und verkehrsgeschichtliche Bedeutung erklärt Landsteiner einerseits mit den Vorzügen des Wassertransportes in der vorindustriellen Zeit, andererseits mit dem großen Einzugsgebiet, welches die Donau mit ihren Nebenflüssen erschloss.³²¹

Insbesondere die Verschiebung des von Oberitalien nach Ungarn laufenden Handels von der sogenannten Laibacher Straße über Görz, Laibach und Pettau auf die Route über den Brenner um 1570/80 führte zu einer großen Aufwertung der Wasserstraßenverbindung Inn–Donau. Vor allem teure italienische Waren, wie etwa Seide, Seidenware, Tücher oder gesponnenes Gold, wurden auf diesem Wege transportiert. Billigere Waren aus Venedig, wie Südfrüchte, Olivenöl, Seife, Glas, Baumwollstoffe, Schwefel, Alaun oder Farbwaren, überquerten stattdessen meist auf der Tauernstraße die Alpen und wurden auf Salzach, Inn und Donau verschifft.³²² Neben der Bedeutung für den Fernhandel wurden auch Massengüter quer durch den Donaoraum auf dem Wasserweg transportiert. Dazu zählten vor allem Eisen und Wein, aber auch Salz, Rund- und Schnittholz, Steine oder Dachziegel. Wie bedeutend Handel und Verkehr an der Donau und ihren Nebenflüssen in der Frühen Neuzeit waren, belegen auch die regelmäßigen Schiffsverbindungen zwischen Wien und den größeren Städten donauaufwärts,

³¹⁶ Landsteiner, Wien, 188.

³¹⁷ Rauscher, Aschacher Mautprotokolle, 264.

³¹⁸ Pickl, Handel, 205.

³¹⁹ Rauscher, Aschacher Mautprotokolle, 264.

³²⁰ Pickl, Handelsbeziehungen, 11–13.

³²¹ Landsteiner, Wien, 188.

³²² Pickl, Handelsbeziehungen, 25.

wie etwa Regensburg oder Ulm, welche ab der Wende zum 17. Jahrhundert aufgenommen wurden.³²³ Laut Schätzung von Hassinger wurden um 1600 pro Jahr etwa 27.000 t an Gütern auf der Donau transportiert.³²⁴

Ab etwa 1630³²⁵ gingen Handel und Verkehr im Donauraum drastisch zurück. Unter anderem wurde dies durch den Zusammenbruch des Ungarnhandels an der Wende vom 16. zum 17. Jahrhundert (im Zuge des Kriegs der Habsburger gegen die Türken), den Niedergang der oberdeutschen Wirtschaftszentren im Zuge des Dreißigjährigen Krieges³²⁶ und den Rückgang des Transitverkehrs über die Alpen verursacht. Auch während der für den zentraleuropäischen Raum typischen Nachkriegsdepression blieb der Schiffsverkehr an der Donau sehr gering.³²⁷ Darüber gibt ein Bericht von Johann Joachim Becher aus dem Jahr 1674³²⁸ einen Einblick, in welchem er die Donau zwar als einen der wichtigsten schiffbaren Flüsse Europas bezeichnet, dennoch werde „so wenig Handel darauf getrieben, dass es beinahe eine Schande zu melden [sei].“³²⁹ Eine Erholung des Handels an der oberen Donau setzt Landsteiner in den 1690er-Jahren an. Der Warenaustausch mit Ungarn dümpelte im 17. Jahrhundert auf einem sehr niedrigen Niveau dahin.³³⁰ Im frühen 18. Jahrhundert intensivierten sich in Folge der Eroberung Ungarns durch die Habsburger nach 1683 und dem Frieden von Passarowitz mit den Osmanen 1718, in dessen Zuge mit dem türkischen Sultan ein Handels- und Schifffahrtsvertrag³³¹ abgeschlossen wurde, die Handelskontakte zwischen diesen beiden Reichen. Das Habsburgerreich begann sich damit ökonomisch neu auszurichten, die Handelsbilanz blieb dennoch passiv.³³²

Wenig förderlich für den Handel an der oberen Donau war die österreichische Schutzzollpolitik durch Karl VI. ab etwa 1720, durch die man sich von auswärtiger Konkurrenz abschotten und das einheimische Gewerbe fördern wollte.³³³ Maßnahmen wie der Aufbau eines Grenz-

³²³ *Rauscher*, Aschacher Mautprotokolle, 264.

³²⁴ *Hassinger*, Länder, 957.

³²⁵ Pickl datiert diesen großen Einbruch im Donauhandel dagegen mit dem Jahr 1652 und spricht im Bezug auf die 30er- und 40er-Jahre des 17. Jahrhunderts von einer „deutlichen Belebung“ des Donauhandels, was er mit höheren Einnahmen an der Aschacher Maut in diesem Zeitraum begründet. Vgl. *Pickl*, Handelsbeziehungen, 27. Landsteiner sieht diesen Anstieg der Einnahmen jedoch als Folge einer veränderten Verrechnungsweise und nicht als Beleg für ein steigendes Handelsvolumen. Vgl. *Landsteiner*, Handelskonjunkturen, 202f.

³²⁶ Aufstrebende Handelsmetropolen nach dem Dreißigjährigen Krieg waren Hamburg und Leipzig. Siehe *Rauscher*, Aschacher Mautprotokolle, 265.

³²⁷ *Landsteiner*, Handelskonjunkturen, 202f.

³²⁸ Darin schildert Johann Joachim Becher Kaiser Leopold I. den wirtschaftlichen Zustand der habsburgischen Erbländer und führt Maßnahmen zur Verbesserung an. *Landsteiner*, Wiederaufbau, 147. Zu Johann Joachim Becher siehe auch *Hassinger*, Johann Joachim Becher.

³²⁹ Zitiert nach *Landsteiner*, Wiederaufbau, 147; *ders.*, Handelskonjunkturen, 203.

³³⁰ *Ebd.*, 204f.

³³¹ Zu diesem Handelsvertrag siehe *Pickl*, Handelsbeziehungen, 35f.

³³² *Rauscher*, Aschacher Mautprotokolle, 265. Zu den Handelsaktivitäten der Habsburger mit dem Südosten Europas siehe *Halm*, Österreich.

³³³ *Beer*, Handelspolitik, 3.

zollsystems und der gleichzeitige Abbau der Binnenzölle oder die Förderung des einheimischen Gewerbes durch hohe Einfuhrzölle auf auswärtige Importe sollten den Zusammenschluss der habsburgisch regierten Länder zu einem gemeinsamen Wirtschaftsraum vorantreiben. Weiters sollte der Außenhandel durch Straßenbau und Zollerleichterungen im Landesinneren über die Häfen an der Adria umgeleitet werden.³³⁴ Auf Grund dieser für auswärtige Händler nachteiligen Bestimmungen wandten sich etwa die Ungarn und Siebenbürger in der Folge weniger nach Wien, sondern vermehrt nach Leipzig. Die ehemals bedeutenden Jahrmärkte von Linz, Krems und Wien verfielen immer mehr.³³⁵ Auch der österreichische Erbfolgekrieg in den 1740er-Jahren bewirkte Einbrüche im Donauhandel.³³⁶

Bis ins 18. Jahrhundert galt Wien als Endstation des Donauhandels, wofür es mehrere Gründe gab. Zum einen wurde die Schifffahrt auf der Donau in Ungarn durch die dortigen Stromverhältnisse erschwert, zum anderen wirkte sich die unsichere Lage auf Grund der Dauerkonflikte mit dem Osmanischen Reich lähmend auf den Handel aus. Weiters erschwerten die Privilegien der Stadt Wien (u. a. das Wiener Niederlagsrecht) auswärtigen Kaufleuten den Handel mit Ungarn und über die Semmeringstraße nach Venedig. Dies führte dazu, dass bis auf wenige Ausnahmen größere, dauerhafte Handelsaktivitäten auf der Donau über Wien hinaus für das 16. und frühe 17. Jahrhundert nicht belegt sind.³³⁷ Dennoch war ein Teil der über den Wasserweg nach Wien transportierten Waren für Ungarn bestimmt, diese Transporte wurden aber hauptsächlich über den Landweg abgewickelt.³³⁸ Erst am Ende des 18. Jahrhunderts machte der Verkehr auf der Donau von Wien ostwärts große Fortschritte.³³⁹

Wie bedeutend die Donau als Verkehrsader in der Frühen Neuzeit war, belegen aus dem Jahr 1627 erhaltene Zahlen von der Mautstelle in Linz.³⁴⁰ Demnach passierten damals innerhalb von zwölf Monaten 5.617 Schiffe (entweder einzeln oder in Form von Schiffszügen) und 899 Flöße die Mautstelle.³⁴¹ Letztere fuhren, wie auch 3.903 der Schiffe, flussabwärts Richtung Wien, die restlichen 1.714 wurden – meist in Form von Schiffszügen – die Donau aufwärts gezogen.³⁴² Auch die Anzahl der beteiligten Transporteure ist eindrucksvoll. 840 Frächter aus

³³⁴ *Landsteiner*, Wien, 190.

³³⁵ *Rauscher*, Aschacher Mautprotokolle, 265f.

³³⁶ *Landsteiner*, Handelskonjunkturen, 204.

³³⁷ Ebd., 263.

³³⁸ *Pickl*, Handelsbeziehungen, 29.

³³⁹ Ebd., 40.

³⁴⁰ Zur Auswertung des Linzer Mautregisters aus dem Jahr 1627 siehe *Vangerow*, Linz I–III. Zur Bedeutung der Donau als Verkehrsader um 1630 siehe auch *Pickl*, Organisation des Handels, 17–26.

³⁴¹ *Vangerow*, Linz I, 242.

³⁴² Ebd., 282.

145 verschiedenen Orten waren am Schiffsverkehr in diesem Jahr beteiligt.³⁴³ Viele Schiffleute kamen dabei im Bereich der bayrischen Donau und ihrer Nebenflüsse aus Ulm, Regensburg, Passau und Oberzell. Am Inn lagen die diesbezüglichen Zentren in Hall in Tirol, Kufstein, Rosenheim, Wasserburg, Mühldorf, Neuötting, Braunau, Obernberg und Schärding, an der Salzach in Hallein, Salzburg und Laufen. Knotenpunkte der Schifffahrt an der österreichischen Donau und ihren Nebenflüssen waren Aschach, Ottensheim, Linz, Schadlinz, Spitz, Stein und Nußdorf bei Wien.³⁴⁴

Besonders die Frächter aus Regensburg, Hall in Tirol und Laufen waren für einen großen Teil des Warenverkehrs auf der Donau zuständig. Während die Regensburger Schiffleute hauptsächlich für den Transport von Waren aus Nürnberg, Augsburg, Frankfurt und Ulm sorgten, waren diejenigen aus Hall in Tirol vor allem für die Verschiffung von Kaufmannsgütern zuständig, welche aus Oberitalien über den Brenner in den nördlichen Teil Tirols gebracht wurden. Ein Großteil der Waren, welche von Venedig über die Tauernpässe nach Salzburg kamen, wurde von den dortigen Spediteuren auf der Salzach weiterbefördert. Auch hinsichtlich der Verkehrsrichtung ist eine Spezialisierung der bedeutendsten Schiffmeisterorte erkennbar. Während die Haller, Regensburger, Ulmer oder Salzburger Frächter hauptsächlich flussabwärts fuhren, wurde der Warentransport donauaufwärts meist von Schiffleuten aus Linz oder aus Orten unterhalb dieser Stadt besorgt. Die Transporteure aus Passau, Laufen und Spitz an der Donau waren hingegen in beiden Fahrtrichtungen aktiv.³⁴⁵

Ähnliche Spezialisierungen lassen sich auch hinsichtlich der Kaufleute feststellen. Pickl unterteilt den Handel an der Donau in drei Teilbereiche, welche von jeweils anderen Gruppen von Händlern beherrscht wurden. Auf der oberen Donau von Süddeutschland bis Wien dominierten die oberdeutschen und italienischen Großkaufleute, wobei die Italiener besonders den Handel mit Waren beherrschten, die über den Brenner kamen und anschließend auf Inn und Donau weitertransportiert wurden. Am Handelsverkehr zwischen Wien und Ofen waren im 17. Jahrhundert vor allem Kaufleute aus Siebenbürgen beteiligt. Auf der Etappe von Ofen ins Osmanische Reich dominierten lange Zeit Händler aus Ofen bzw. Dubrovnik/Ragusa.³⁴⁶

³⁴³ Ebd., 285.

³⁴⁴ Ebd., 242–278, sowie ebd., Übersicht 7: Auswertung des Linzer Mautbetriebes im Jahre 1627 (Beilage).

³⁴⁵ *Landsteiner*, Wien, 188f.; *Vangerow*, Linz I, 282–288; *Pickl*, Organisation des Handels, 17–26.

³⁴⁶ *Ders.*, Handelsbeziehungen, 22.

4.3. Drehscheiben des Handels im oberen Donauraum

4.3.1. Bedeutende Städte im österreichischen Donauraum

Zu Beginn des 16. Jahrhunderts war Wien mit seinen ungefähr 20.000 EinwohnerInnen zwar die mit Abstand größte Stadt der österreichischen Erbländer, jedoch nur halb so groß wie etwa Köln oder Nürnberg, zwei Metropolen des Heiligen Römischen Reiches. Auch Augsburg hatte deutlich mehr BewohnerInnen. In den folgenden hundert Jahren stiegen die Einwohnerzahlen Wiens auf etwa 50.000, 50 Jahre später waren es 60.000. Besonders ab der Mitte des 17. Jahrhunderts konnte die Stadt einen rasanten Aufstieg verzeichnen. Um 1700 lebten etwa 114.000 Personen dort, ein halbes Jahrhundert später waren es bereits 175.000. Wien zählte somit zu den größten Städten des Kontinents.³⁴⁷

Nach der Rückverlegung des Hofes von Prag nach Wien 1620 wurde die Stadt mehr und mehr zu einem Zentrum des Konsums. Die Art der Konsumtionsstadt beschreibt Andreas Weigl als „großstädtischen Typus, dessen Wachstum primär aus dem (Luxus)-Konsum städtebildender Großkonsumenten resultiert“.³⁴⁸ Als wichtigsten Faktor für diesen zunehmenden Charakter Wiens nennt er den Zuzug einer höfischen Oberschicht. Dies resultierte in einer starken Nachfrage nach Luxusgütern und Dienstleistungen und führte zu einer Konzentration hoher Einkommen in der Residenzstadt.³⁴⁹

Das Anwachsen des Hofes war sehr wichtig für die Wirtschaft der Stadt. Einerseits löste er durch den Konsum der zahlreichen Hofbediensteten eine große Nachfrage nach in und um Wien hergestellten Gütern aus. Andererseits bewirkte der von Hof, Adel, Kirche und Bürgertum getragene barocke Ausbau Wiens eine massenhafte Einfuhr von Baumaterialien wie Holz, Steinen oder Marmor. Der Import auswärtiger Erzeugnisse wurde auch durch das luxuriöse Leben der Oberschichten gefördert.³⁵⁰ Die „Vorbildwirkung“ des Kaiserhofes und des Hochadels führte in der Folge dazu, dass deren Lebensstil von aufstrebenden bürgerlichen Mittelschichten und im begrenzten Umfang auch von anderen Bevölkerungsgruppen imitiert wurde. Zu beobachten ist dies etwa im Nahrungsmittelkonsum oder bei der Kleidung.³⁵¹

Welche Ausmaße der Konsum in Wien annahm, belegen Johann Pezzls Darstellungen aus den 1780er Jahren. Darin beschreibt er, wie „der Magen von Wien“ alles verschlang, was die habsburgischen Länder zu bieten hatten: „Österreich liefert ihm Wein, Holz, Kälber, Salz, Eier, Milch und Butter, Gemüse und Hülsenfrüchte, Obst, Geflügel. – Ungarn: jene uner-

³⁴⁷ Knittler, *Die europäische Stadt*, 264–279.

³⁴⁸ Weigl, *Konsumtionsstadt*, 138.

³⁴⁹ Ebd., 138f.

³⁵⁰ Rauscher, *Serles*, Niederleger, 163f.

³⁵¹ Weigl, *Konsumtionsstadt*, 139.

schöpflichen Herden Ochsen, davon, o Wunder, nicht ein einziger schwarz oder braun ist, Schweine, Lämmer, Fische, Tabak, Getreide, Wein, Geflügel, Heu. – Böhmen und Mähren: Wildbret, Fasane, Fische, Eier, Getreide, Geflügel, Stroh. – Steiermark: Ochsen und Kapaune. – Mailand: Käse und Seidenwaren. – Triest: Austern und Schildkröten. – Tirol: Obst und Holz. – Die Niederlande: Tücher, Zeuge und Spitzen“.³⁵²

Wien war nicht nur als Konsumtionszentrum bedeutend. Bereits seit dem 13. Jahrhundert entwickelte sich die Stadt dank ihrer geografischen Lage am Kreuzungspunkt zweier sehr bedeutender Handelswege – der Donau und der Straße von Venedig über den Semmering nach Wien – und der Förderung der Babenberger und Habsburger zum zentralen Handelsplatz des Erzherzogtums Österreich.³⁵³ Diese Förderung beinhaltete im Besonderen eine ganze Reihe von Rechten, welche den Wiener Kaufleuten eine privilegierte Stellung einräumten. Zum einen untersagte das seit 1221 geltende Wiener Stapelrecht auswärtigen Kaufleuten die Weiterreise über Wien hinaus, zum anderen waren sie durch den sogenannten Straßenzwang verpflichtet, mit ihren Waren nach Wien zu kommen und sie ausschließlich dort zu verkaufen (vermutlich reichte der Einzugsbereich dieses Straßenzwanges aber nie über die Grenzen des heutigen Niederösterreich hinaus). Außerdem war durch das sogenannte Gästehandelsverbot der direkte Handelsverkehr zwischen stadtfremden Kaufleuten außerhalb der Zeiten, an denen die Jahrmärkte stattfanden, verboten.³⁵⁴ In der Folge wurde die Stadt zur Drehscheibe für den Handel zwischen Oberdeutschland und Ungarn. Auch im Warenaustausch mit Venedig hatte sie eine wichtige Position inne.³⁵⁵

Einen Wendepunkt markierte das Jahr 1515, als die in Wien wirkenden oberdeutschen Fernhandelskaufleute³⁵⁶ von Kaiser Maximilian I. mit umfassenden Privilegien ausgestattet wurden. So erhielten sie etwa das Recht, dauerhafte Handelsniederlassungen in Wien zu gründen, auch der Großhandel wurde für die sogenannten Niederleger freigegeben. Zudem wurde ihnen auch der Detailhandel während der Zeit der beiden Wiener und anderer Jahrmärkte erlaubt. Durch diese Begünstigungen konnten sich die Niederleger die überragende Rolle im Wiener Groß- und Fernhandel im 16. Jahrhundert sichern.³⁵⁷

In dieser Zeit erlebten die Jahrmärkte in Linz, Krems und Freistadt einen großen Aufschwung, besonders der Warenaustausch mit den nördlichen Nachbarn Böhmen, Mähren, Schlesien oder Polen wurde mehr und mehr über diese Städte abgewickelt. Dadurch verlor

³⁵² Pezzl, Skizze, 346.

³⁵³ Landsteiner, Wien, 187.

³⁵⁴ Ders., Kaufleute, 205f.

³⁵⁵ Knittler, Die europäische Stadt, 273.

³⁵⁶ Diese wurden meist als „Niederleger“ oder „Niederlagsverwandte“ bezeichnet. Siehe Rauscher, Serles, Niederleger, 156.

³⁵⁷ Ebd., 156f.

Wien seine überragende Bedeutung im Fernhandel nach und nach, lediglich im Warenaustausch mit Ungarn bewahrte die Stadt auch im 17. und 18. Jahrhundert ihre Vormachtstellung.³⁵⁸

Im Umkreis von Wien befanden sich keine weiteren Großstädte. Die meisten bedeutenderen Orte wie Klosterneuburg, Krems, St. Pölten, Waidhofen an der Ybbs und Wiener Neustadt hatten zwischen 1650 und 1750 nicht mehr als 3.000 bis 4.000 EinwohnerInnen. Etwas größer waren die weiter entfernten Städte Steyr und Linz.³⁵⁹

Krems liegt 74 km donauaufwärts von Wien. Eine Gemeinsamkeit mit der benachbarten Residenzstadt ist die günstige geografische Lage sowohl an der von West nach Ost fließenden Donau als auch an nord-südlichen Handelswegen.³⁶⁰ Wirtschaftliche Bedeutung bekam die Stadt vor allem durch ihre zwei Jahrmärkte, welche um den Jakobitag (25. Juli) und zum Fest der Heiligen Simon und Juda (28. Oktober) stattfanden. Diese Märkte, welche ein beachtliches Einzugsgebiet hatten, waren verbunden mit einer 14tägigen Freieung. 1462/63 bekam Krems auch das Wiener Niederlagsrecht verliehen und seinen Bürgern war nun der direkte Handel mit Venedig über Mariazell erlaubt. Im 15. Jahrhundert entwickelten sich die Kremser Märkte zu einer echten Konkurrenz für diejenigen im benachbarten Wien. Lange dauerte diese Konkurrenzsituation jedoch nicht an, denn durch das starke Anwachsen Wiens und dessen Ausbau zur Reichshauptstadt konnte Krems, welches zwischen dem Beginn des 17. und der Mitte des 18. Jahrhunderts etwa 4.000 EinwohnerInnen zählte, auf Dauer nicht mithalten. Zu vermerken ist allerdings, dass Krems keinesfalls eine Kleinstadt, sondern vielmehr eines der urbanen Zentren der österreichischen Erbländer war. Die Kremser Jahrmärkte verloren durch einige Veränderungen im Handelswesen seit dem ausgehenden 17. Jahrhundert kontinuierlich an Bedeutung. Zum einen verschob sich der Wareneinkauf während der Jahrmärkte hin zu von Marktzeiten unabhängigen Direktbestellungen bei den Produzenten. Zum anderen konzentrierten sich die Fern- und Großhandelsaktivitäten mehr und mehr auf einige wenige Messstädte. Außerdem wirkten sich die merkantilistischen Maßnahmen ab dem Mitte des 18. Jahrhunderts negativ aus, was den Verfall der einst blühenden Kremser Jahrmärkte weiter beschleunigte.³⁶¹

Linz, welches 132 km flussaufwärts von Krems liegt, konnte als eine der wenigen Städte auf dem Gebiet der österreichischen Erbländer zwischen 1600 und 1750 seine Bevölkerungszahl deutlich vergrößern. Während am Beginn des 17. Jahrhunderts etwa 3.000 Personen dort leb-

³⁵⁸ Landsteiner, Wien, 189f.

³⁵⁹ Rauscher, Serles, Niederleger, 164. Bevölkerungszahlen auch bei Sandgruber, Ökonomie, 107 und Knittler, Die europäische Stadt, 279.

³⁶⁰ Rauscher, Serles, Pamperl, Kremser Waag- und Niederlagsbücher, 61.

³⁶¹ Ebd., 65–67. Zu Krems siehe auch Serles, Gmainer statt.

ten, waren es 150 Jahre später bereits 10.000. Die Stadt galt in der Frühen Neuzeit als wichtigster Warenumserschlagplatz im österreichischen Donaauraum und Schauplatz bekannter Jahrmärkte.³⁶² Während Wien ein Zentrum der Konsumtion war, galt Linz als Drehscheibe des regionalen und überregionalen Handels.³⁶³

Bedeutend für den Transithandel war der Ort schon um die Mitte des 9. Jahrhunderts.³⁶⁴ Die später so bekannten Linzer Jahrmärkte fanden zu Ostern (Bruderkirchweih- oder Ostermarkt) sowie um das Fest des Heiligen Bartholomäus (24. August) statt. Sie entstanden, wie auch die meisten anderen Jahrmärkte, aus Kirchweihfesten und dürften bereits im 14. Jahrhundert existiert haben. Mitte des 15. Jahrhunderts waren die Märkte schon sehr bedeutend und wurden insbesondere von vielen Kaufleuten aus Oberdeutschland und Böhmen besucht. Es kann davon ausgegangen werden, dass sie bereits zu dieser Zeit im Donaauraum dominierten. Ihren Höhepunkt erlebten die Linzer Jahrmärkte um die Mitte des 16. Jahrhunderts. Kaufleute aus entfernteren Ländern wie Spanien, Frankreich oder Italien sowie aus umliegenden Gebieten fanden sich teils schon Monate vor den Marktzeiten in der Stadt ein, um Geschäfte zu tätigen. Wie ausgeprägt das Charakteristikum der Linzer Märkte als überregionale Warendrehscheibe war, belegen aus dem frühen 17. Jahrhundert überlieferte Zahlen. Demnach verblieben von Waren im Wert von 100.000 fl., die nach Linz gebracht wurden, nur Produkte im Wert von etwa 1.000 fl. im Lande.³⁶⁵ Im Zuge der Verlegung des Kaiserhofes nach Prag und der damit zusammenhängenden Verschiebung des Handels dorthin ab dem ausgehenden 16. Jahrhundert wird für Linz von einem Rückgang des Handels mit dem süddeutschen Raum, Polen, Schlesien und Böhmen berichtet. Davon erholten sich die Linzer Jahrmärkte recht schnell und erlebten während des Dreißigjährigen Krieges eine weitere Blütezeit. Erst die Maßnahmen merkantilistischer Politik ab dem ausgehenden 17. Jahrhundert wie etwa Mauterhöhungen, Schutzzölle oder Änderungen der Handelspraktiken schwächten die Linzer Märkte nachhaltig.³⁶⁶

Selbst nicht an der Donau gelegen nahm auch die oberösterreichische Stadt Freistadt lange einen wichtigen Platz im Handelssystem des Donaupraumes ein. Auf Grund seiner geografischen Lage – Freistadt liegt nördlich der Donau auf dem Weg nach Böhmen – war es ein wichtiger Umschlagort für Warentransporte zwischen dem bayrischen Raum, den habsburgi-

³⁶² *Rauscher, Serles, Pamperl*, Kremser Waag- und Niederlagsbücher, 64.

³⁶³ *Rauscher*, Aschacher Mautprotokolle, 262f.

³⁶⁴ *Rausch*, Jahrmärkte, 179. Weiteres zu den Linzer Messen siehe *Bůžek*, Märkte; *Gruber*, Linzer Märkte; *Hoffmann*, Linz; *ders.*, Wirtschaftsgeschichte; *Kenner*, Bruchstücke; *Kurrein*, Federjuden; *Kurz*, Österreichs Handel; *Rausch*, Handel; *Probszt*, Linzer Jahrmärkte.

³⁶⁵ *Rausch*, Jahrmärkte, 179–185.

³⁶⁶ *Rauscher, Serles*, Niederleger, 165f.

schen Gebieten sowie Böhmen und Polen.³⁶⁷ Eine große Rolle spielten auch hier die Jahrmärkte. Diese fanden ab dem ausgehenden 15. Jahrhundert zu Christi Himmelfahrt und um den 15. Jänner (Pauli Bekehrung) statt. Besonders der sogenannte Paulimarkt war sehr bedeutend, speziell für den Eisenhandel.³⁶⁸

4.3.2. Bedeutende Städte im oberdeutschen Donaunraum

Ulm galt gemeinhin als Ausgangspunkt des Donauhandels, an dessen Endpunkt Wien lag.³⁶⁹ Daneben waren am Beginn des 18. Jahrhunderts vor allem Regensburg, Nürnberg und Hall in Tirol wichtige Drehscheiben des überregionalen Handels und Transportwesens. Von diesen Städten aus wurde ein breites Warenspektrum verschifft. Dazu zählten etwa Güter aus der lokalen Produktion, aber auch Fernhandelswaren. Dass Hall der bedeutendste Umschlagplatz für Waren aus Italien und Tirol war, wurde schon mehrfach erwähnt. Aus dem lokalen Nürnberger Gewerbe kamen vor allem Bücher, Uhren, Gold- oder Silbergespinst. Mit Heringen, Schokolade, Pomeranzenschalen oder Kamelhaar wurden auch Fernhandelsgüter über diese Stadt gehandelt. Über Regensburg gelangten etwa Kaffee, Heringe, Juchten, Rheinwein, Schweizer Käse, französische Tücher, Weihrauch oder Tee in den Donaunraum. Ulm war ein wichtiger Umschlagplatz für Weine aus dem Burgund und der Champagne oder für Meeresfische. Die große Bedeutung dieser Orte für den Donauhandel wird dadurch unterstrichen, dass zu Beginn des 18. Jahrhunderts ein wöchentlicher Schiffsverkehr nach Wien eingerichtet wurde. Regensburg machte dabei im Jahre 1696 den Anfang, Ulm folgte 1712. Etwas später gab es derartige Einrichtungen auch ausgehend von Städten wie Passau, Hall, München oder Linz.³⁷⁰

Im Gegensatz zu Wien und Linz, welche zwischen 1600 und 1750 ihre Einwohnerzahlen stark vergrößern konnten, mussten viele oberdeutsche Städte in diesem Zeitraum durchwegs Bevölkerungseinbußen hinnehmen. Hauptverantwortlich dafür waren die Auswirkungen des Dreißigjährigen Krieges.³⁷¹ Augsburg, um 1600 eine Stadt mit 42.000 EinwohnerInnen, hatte 50 Jahre später nur mehr halb so viele BewohnerInnen. Erst zwischen 1700 und 1750 stiegen die Bevölkerungszahlen wieder von 21.000 auf 28.000. Ähnliches gilt für Nürnberg, das um 1600 40.000 Seelen zählte, um 1650 jedoch nur mehr 25.000. Zwar lebten dort um 1700 wiederum 40.000 Personen, allerdings folgte in den kommenden 50 Jahren ein abermaliger Be-

³⁶⁷ Ebd., 165.

³⁶⁸ Rausch, Jahrmärkte, 182.

³⁶⁹ Rauscher, Serles, Pamperl, Kremser Waag- und Niederlagsbücher, 62.

³⁷⁰ Rauscher, Aschacher Mautprotokolle, 280.

³⁷¹ Knittler, Die europäische Stadt, 260f.

völkerungsverlust, sodass diese Stadt um 1750 etwa 30.000 EinwohnerInnen zählte. Ulm bewohnten um das Jahr 1600 etwa 21.000 Menschen, 1650 14.000 und weitere 100 Jahre später 15.000.³⁷² Neben den Einbußen hinsichtlich der Bevölkerungszahlen wurden diese Städte auch durch die zahlreichen Zerstörungen im Zuge des langen Krieges nachhaltig geschwächt. Dadurch verloren sie im Fernhandel immer mehr an Bedeutung.³⁷³

³⁷² Ebd., 264f.

³⁷³ *Rauscher*, *Aschacher Mautprotokolle*, 265.

5. Tirol und der Donauhandel in den Aschacher Mautprotokollen

5.1. Die Aschacher Mautprotokolle

Aschach an der Donau ist eine Marktgemeinde in Oberösterreich, welche im Jahr 777 erstmals urkundlich erwähnt wurde.³⁷⁴ Die Lage des Ortes bot gute Voraussetzungen für die Anlage einer Mautstelle, was Othmar Hageneder wie folgt beschreibt: „Bei Aschach tritt die Donau aus dem engen, in das böhmische Massiv eingeschnittenen Durchbruchstal in das breite Auengebiet des Eferdinger Beckens ein. Hier war der Strom am besten zu überschreiten und es bot sich so [...] die geeignete Stelle zur Anlage einer Maut.“³⁷⁵

Wie weit die Ursprünge der Aschacher Maut, die in den Mautvectigalen als „uralt“ bezeichnet wird,³⁷⁶ zurückreichen, kann nicht mit Sicherheit beantwortet werden. Erstmals urkundlich genannt wurde sie im Jahr 1196, als sie im Besitz der Herren von Schaunberg stand. Obwohl in der Folgezeit, in der die Maut nicht immer in Aschach eingehoben wurde, sowohl Könige als auch Landesfürsten immer wieder Einfluss auf sie ausübten,³⁷⁷ wurde sie im Gegensatz zu den anderen großen Mauten an der Donau (Linz, Mauthausen, Ybbs, Stein und Wien) nie zu einer landesfürstlichen Mautstelle. Nach dem Aussterben der Familie Schaunberg am Ende des 16. Jahrhunderts folgten einige Besitzerwechsel, ehe sie 1622 von Karl Graf von Harrach gekauft wurde. Bis zu ihrer Aufhebung im Jahr 1776 im Zuge der Umstellung auf das Grenzzollsystem blieb die Mautstelle schließlich im Eigentum der Familie Harrach.³⁷⁸

Für die Nachwelt erhalten blieben die für den Zeitraum von 1627 bis 1775 in 194 Bänden überlieferten Aschacher Mautregister. Diese wurden 1954 dem Oberösterreichischen Landesarchiv als Leihgabe der Familie Harrach übergeben. Seit dem Jahr 2013 werden sie am Institut für Österreichische Geschichtsforschung an der Universität Wien in Kooperation mit dem Oberösterreichischen Landesarchiv in Linz im Rahmen des Projektes „Der Donauhandel. Quellen zur österreichischen Wirtschaftsgeschichte des 17. und 18. Jahrhunderts“ nach und nach digitalisiert und der Forschung zugänglich gemacht.³⁷⁹

Im Vergleich zu den Aufzeichnungen der landesfürstlichen Mautstellen entlang der österreichischen Donau wurden die Aschacher Mautregister exzellent überliefert.³⁸⁰ Deren großer Quellenwert wird auf der Homepage des Projektes wie folgt beschrieben: „Rechnungsbücher

³⁷⁴ *Promintzer*, Aschach, 113–116.

³⁷⁵ *Hageneder*, Aschach, 93.

³⁷⁶ Verbessertes Vectigal der uhralten Mauth Aschach (1644). In: *Herrenleben*, Codex Austriacus, Supp. 2, 140–151.

³⁷⁷ Dies taten sie etwa durch Privilegierungen der Mautinhaber oder Vergabe von Mautbefreiungen.

³⁷⁸ *Rauscher*, Aschacher Mautprotokolle, 268f. Zur Aschacher Maut siehe auch *Hageneder*, Aschach; *Neweklowsky*, Aschach; *Promintzer*, Aschach.

³⁷⁹ *Rauscher*, *Serles*, Donauhandel, 244–247.

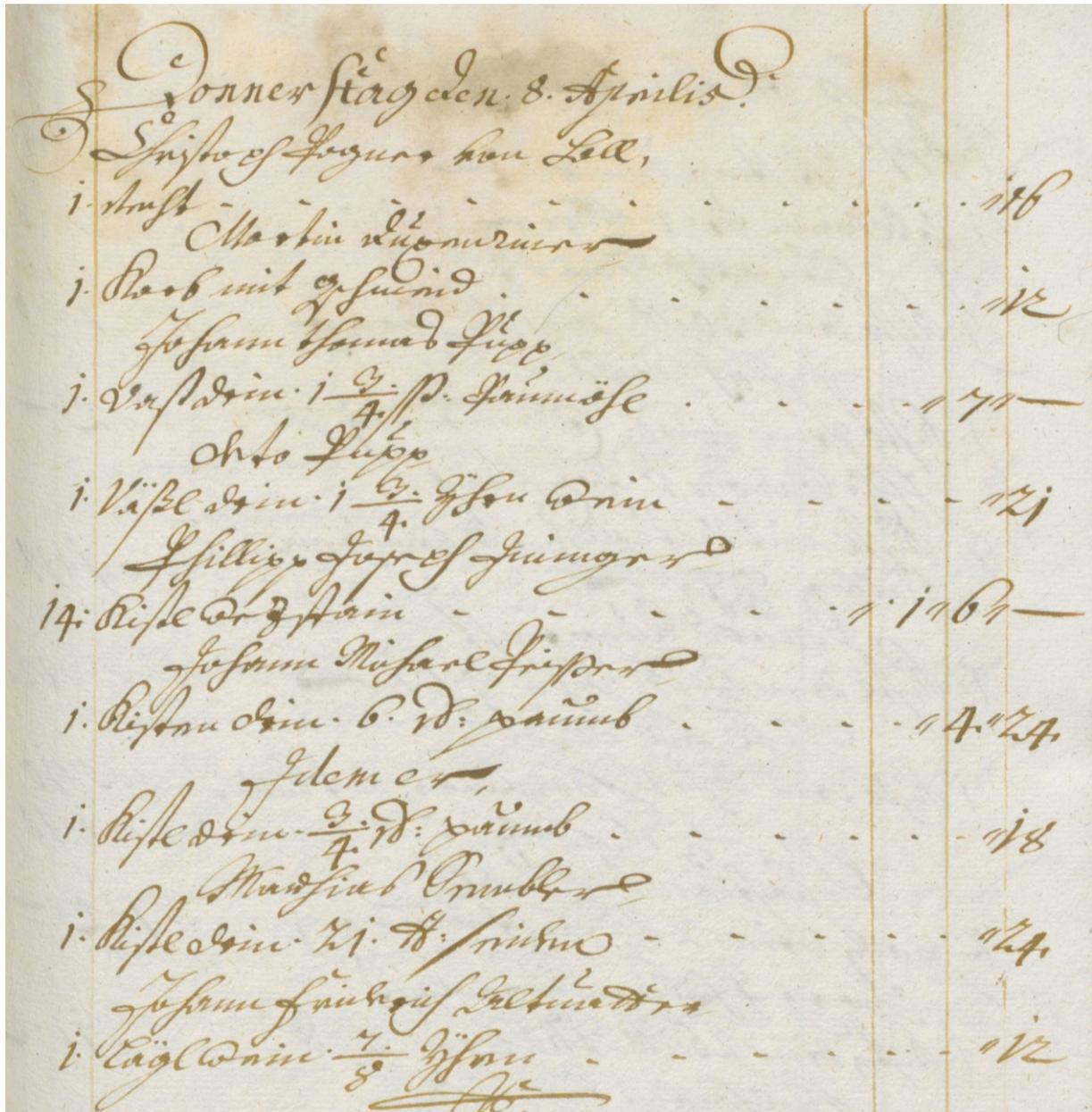
³⁸⁰ *Rauscher*, Aschacher Mautprotokolle, 268–270.

über Mauteinnahmen wie die bekannten Sundzollregister stellen erstrangige Quellen zur Erforschung des Handels in der Frühen Neuzeit dar. Für die österreichischen Länder nehmen die [...] Aschacher Mautregister eine überragende Stellung ein. Sie konnten von Wirtschaftshistorikern bisher wegen ihres immensen Umfangs und fehlender Indices kaum systematisch ausgewertet werden. Wie die Kremser Waag- und Niederlagsbücher enthalten sie Angaben zu den gehandelten Waren und ihren Mengen, zu den beteiligten Personen (Kaufleute, Spediteure) und deren Herkunft. Mit den aus ihnen gewonnenen Informationen können Wirtschaftsbeziehungen, Konsumverhalten und Konjunkturen des süddeutsch-österreichischen Raums und seine Außenverflechtung detailliert erforscht werden. Über den Handel hinaus gehen Eintragungen zum Warentransport mautbefreiter Personen (Mitglieder des Kaiserhofs, Gesandte etc.) oder Institutionen (z. B. Klöster).³⁸¹

Die Rechnungsbücher der Aschacher Maut enthalten zahlreiche Informationen über sämtliche Fahrzeuge, welche die Mautstelle passierten. Neben dem Datum und den allgemeinen Angaben zur Fahrt (Name des Schiffsführers, Herkunft, Schiffstypus etc.) sind alle mitgeführten Waren und/oder Personen angeführt. Genannt werden dabei der jeweils zugehörige Kaufmann, das Gebinde der Waren sowie Gewicht, Maß, Anzahl und weitere Informationen. Die rechten drei Spalten enthalten die geleisteten Gebühren. Solche mussten nicht nur für die Waren, sondern auch für die Fahrzeuge entrichtet werden. Im folgenden Beispiel, einem Transport vom 8. April 1728, beförderte Christoph Pogner aus Hall im Auftrag von Martin Duxenriner einen Korb mit Schmiedeeisen, wofür er an der Aschacher Mautstelle 12 d. zu bezahlen hatte. Ferner waren auf dem Schiff ein Fass mit $1 \frac{3}{4}$ sm. Baumöl und ein Fass mit $1 \frac{3}{4}$ Y. Wein des Johann Thomas Pupp, 14 Kisten Wetzsteine von Philipp Joseph Iminger, je eine Kiste mit 6 Z. und eine mit $\frac{3}{4}$ Z. Bäumen des Johann Michael Peisser, 1 Kiste mit 21 Pfund Seide von Matthias Sembler und 1 Lägel mit $\frac{7}{8}$ Y. Wein von Johann Friderich Altvatter. Insgesamt waren für diesen Transport Mautgebühren in Höhe von 3 fl., 5 β und 7 d. zu entrichten.

³⁸¹ *Rauscher, Serles, Donauhandel / Aschacher Mautprotokolle.*

Abbildung 1: Beispiel für einen Eintrag in den Aschacher Mautprotokollen.



Quelle: OÖLA, Depot Harrach, Hs. 117: Protokollbuch der Maut zu Aschach 1728, [222].

Transkription:

[Fahrzeug]	[Ladung]	[Mautgebühr]		
		[fl.]	[β]	[d.]
Donnerstag den 8. Aprilis				
Christoph Pogner von Hall 1 recht				16
	Martin Duxenriner 1 korb mit gschmeid			12
	Johann Thomas Pupp 1 vaß drin 1 $\frac{3}{4}$ saum paumöhl		7	
	deto Pupp 1 väbl drin 1 $\frac{3}{4}$ yhrn wein			21
	Philipp Joseph Iminger			

	14 kistl wezstain	1	6	
	Johann Michael Peisser 1 kisten drin 6 zentner paumb		4	24
	Item er 1 kistl drin $\frac{3}{4}$ zentner paumb			18
	Matthias Sembler 1 kistl drin 21 pfund seiden			24
	Johann Friedrich Altvater 1 lägl wein $\frac{7}{8}$ yhrn			12

Neben diesen Einträgen können die Aschacher Mautregister weitere Informationen enthalten. So ist sehr oft die Fahrtrichtung angegeben (bei obiger Fahrt ist diese auf Grund des angeführten Ortes und der beförderten Waren auch ohne Angabe klar ersichtlich – der Transport ging flussabwärts), bei einigen Reisen ist zudem das Ziel vermerkt. Viele Transporteure passierten die Mautstelle nicht mit einem Einzelfahrzeug, sondern mit einem Fahrzeugverband bestehend aus mehreren Schiffen oder Flößen, deren Anzahl genannt ist. Im Zuge der Gegenschiffahrt wurden die Schiffe mit Pferden flussaufwärts gezogen und auch deren Menge vermerkt. Recht oft kam es vor, dass nicht nur Waren, sondern auch Personen transportiert wurden. Diese wurden in den Protokollbüchern der Aschacher Maut mehr oder minder ausführlich erwähnt. So können etwa summarisch „Leute“ genannt sein, manche Reisenden sind aber auch näher beschrieben (wenn es sich beispielsweise um einen Geistlichen, einen Angehörigen der Armee etc. handelte).

Auf Grund der großen Datenmengen werden in der ersten Projektphase seit 2013 die Aschacher Mautregister der Jahre von 1718 bis 1737 aufbereitet und digitalisiert.³⁸² Gegenwärtig liegen für den Zeitraum von 1728 bis 1731 geschlossene Datensätze vor, weshalb in der Folge mit diesen Daten gearbeitet wird.³⁸³

5.2. Frequenz des Schiffsverkehrs auf Donau und Inn³⁸⁴

Die Anzahl der Fahrzeuge, welche auf der österreichischen Donau unterwegs waren, war zwischen 1728 und 1731 leicht rückläufig. Während 1728 3.545 Schiffe bzw. Schiffsverbände die Mautstelle Aschach passierten, sank diese Zahl in der Folge auf 3.419 (1729), 3.287

³⁸² *Rauscher*, Aschacher Mautprotokolle, 275.

³⁸³ Die folgenden Daten basieren auf einer Auswertung der Aschacher Mautregister von 1728–1731. OÖLA, Depot Harrach, Hs. 117, 120, 121, 124: Protokollbücher der Maut zu Aschach 1728, 1729, 1730, 1731.

Zu den folgenden Auswertungen vgl. auch die Arbeit von Hans-Heinrich Vangerow über die Linzer Mautrechnung von 1627. *Vangerow*, Linz I–III.

³⁸⁴ Die folgenden Ausführungen gehen davon aus, dass der bei einem Großteil der Transporte verwendete Begriff „Recht“ einem Fahrzeug entsprach. Eine Erklärung zu dieser Thematik findet sich in *Rauscher*, Aschacher Mautprotokolle, 284f.

(1730) und 3.233 (1731). Der Trend des leichten Rückganges des Schiffsverkehrs an der Donau wird durch den Vergleich mit Daten aus früheren Jahren noch deutlicher. Im Jahr 1721 wurden an der Mautstelle in Aschach 3.768 Fahrzeuge bzw. Fahrzeugverbände registriert, 1724 waren es gar 4.013 und 1727 3.605.³⁸⁵ Insgesamt wurden zwischen 1728 und 1731 13.484 Fahrten verzeichnet.

Bei obigen Daten handelt es sich sowohl um Einzelfahrzeuge als auch um ganze Fahrzeugverbände. Bei den größten dieser im Untersuchungszeitraum registrierten Schiffsverbände waren bis zu 14 Gefährte zusammengeschlossen. Wie viele Einzelschiffe bzw. -flöße die Mautstelle in Aschach passierten, lässt sich ebenfalls aus den überlieferten Daten herauslesen. Demnach wurden 1728 in Aschach 5.014,5 Fahrzeuge registriert.³⁸⁶ Ein Jahr später waren es 4.838,5 Fahrzeuge,³⁸⁷ 1730 4.549 und 1731 4.559. Daraus wird ersichtlich, dass im Untersuchungszeitraum auch die Anzahl der Einzelschiffe und -flöße, die in Aschach registriert wurden, leicht gesunken ist. Insgesamt passierten in diesen vier Jahren 18.961 Einzelfahrzeuge die Aschacher Maut.

Der Großteil der Schiffe und Flöße auf der Donau war flussabwärts unterwegs. Von den 13.484 Fahrzeugen bzw. Fahrzeugverbänden, welche zwischen 1728 und 1731 die Mautstelle in Aschach passierten, fuhren 11.685, das sind etwa 86,7 Prozent, flussabwärts. Nur 1.675 bzw. 12,4 Prozent wurden die Donau gegen die Stromrichtung hinaufgezogen. Bei den restlichen Fahrten wurden 115 Stück mit der Fahrtrichtungsangabe „auf- und abwärts“ versehen, bei 9 ist die Richtung unklar. Bezüglich der Einzelfahrzeuge wird dieses Ergebnis noch etwas deutlicher, denn von den 18.961 registrierten Schiffen und Flößen durchfuhren 16.696 die Mautstelle in Aschach in Richtung des fließenden Gewässers, was etwa 88,1 Prozent sind.

Basierend auf den Daten aus den Aschacher Mautregistern ist es möglich, den durchschnittlichen Schiffsverkehr pro Tag zu berechnen. An den insgesamt 1.461 Tagen der Jahre 1728 bis 1731 passierten täglich durchschnittlich 9 Fahrzeuge bzw. Fahrzeugverbände (oder 13 Einzelschiffe bzw. Flöße) die Aschacher Maut. Dabei gab es starke jahreszeitliche Schwankungen, einerseits wetterbedingt, andererseits auch von der Intensität des Handels (beispielsweise im Zusammenhang mit der Abhaltung der Linzer Messen zu Ostern bzw. um den Bartholomäustag Ende August) abhängig.³⁸⁸

Naturgemäß waren in den Monaten von Dezember bis Februar wetterbedingt nur sehr wenige Fahrzeuge unterwegs; gleich an mehreren Tagen in der kalten Jahreszeit wurde überhaupt

³⁸⁵ OÖLA, Depot Harrach, Hs. 108, 113: Protokollbücher der Maut zu Aschach 1721, 1724.

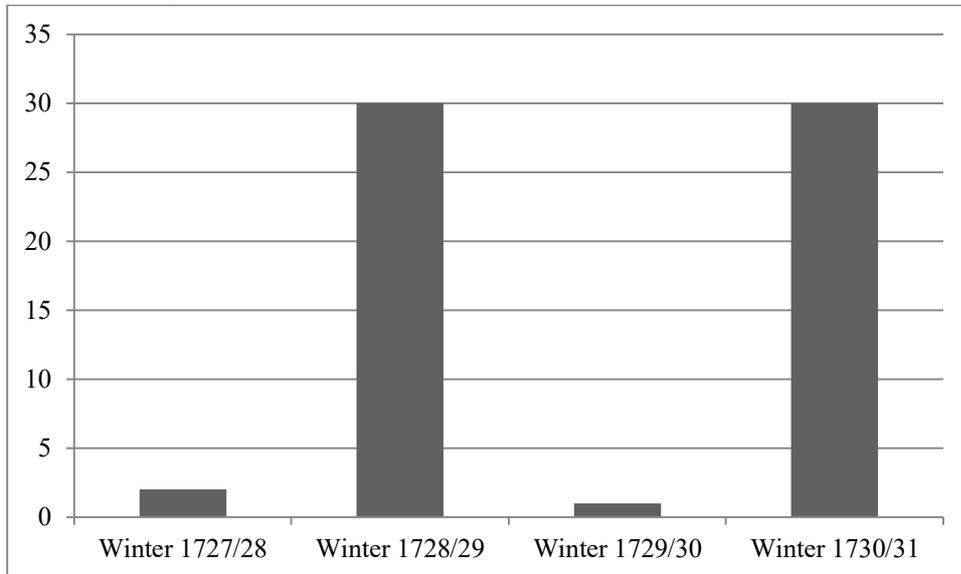
³⁸⁶ Das halbe Fahrzeug resultiert aus einem Eintrag vom 6. November 1728, als ein Schiffsführer mit 4 ½ Flößen aus Bayern kommend donauabwärts fuhr.

³⁸⁷ Wiederum fuhr ein Spediteur mit 3 ½ Flößen flussabwärts.

³⁸⁸ *Rauscher*, Aschacher Mautprotokolle, 276f.

kein Schiff oder Floß an der Mautstelle in Aschach registriert. Grund dafür war das sogenannte Eisrinnen, welches bei entsprechender Kälte meist zwischen Weihnachten und Mitte Februar auf der Donau und ihren Nebenflüssen auftrat und eine Schifffahrt unmöglich machte.³⁸⁹

Grafik 1: Tage ohne Schiffsverkehr in Aschach 1727–1731



Quelle: OÖLA, Depot Harrach, Hs. 116, 117, 120, 121, 124: Protokollbücher der Maut zu Aschach 1727–1731.

Für den Winter 1727/28 sind zwei solcher Tage belegt, an denen auf Grund von extremer Kälte und dem damit zusammenhängenden Eisrinnen keine Fahrzeuge die Aschacher Maut passierten. Ein Jahr später dürfte es zwischen Dezember und Februar recht kalt gewesen sein, scheinen doch 30 Tage ohne Schiffsverkehr auf. Nur einen einzigen derartigen Tag gab es dagegen im Winter 1729/30. Auffallend sind die Aufzeichnungen aus dem Jänner 1731; an 20 Tagen war kein Schiffsverkehr möglich, im gesamten Winter 1730/31 war dies an 30 Tagen der Fall.

Nicht nur große Kälte behinderte den Schiffsverkehr, sondern auch andere Witterungseinflüsse. So war etwa bei starkem Nebel an eine Schifffahrt nicht zu denken. Eine noch größere Bedeutung spielte der Wind, da er bei entsprechender Stärke hohe Wellen erzeugte.³⁹⁰ Einschränkung auf die Schifffahrt wirkte sich auch der niedrige Wasserstand im Sommer aus.³⁹¹

Die Spitzen des Schiffsverkehrs an der Donau wurden im Untersuchungszeitraum regelmäßig in den Herbstmonaten September und Oktober gemessen. Auch die Frühjahrsmonate April

³⁸⁹ Neweklowsky, *Schifffahrt* 1, 146f.

³⁹⁰ Ebd., 152–155.

³⁹¹ Rauscher, *Aschacher Mautprotokolle*, 278.

und Mai waren meist sehr fahrtenreich, ehe im Sommer auf Grund von Niedrigwasser etwas weniger Fahrzeuge auf der Donau unterwegs waren.

Der Großteil der durch die Aschacher Maut fahrenden Schiffe und Flöße kann dem regionalen Transport in Österreich ob der Enns und den angrenzenden Territorien wie dem Hochstift Passau und dem Herzogtum Bayern zugerechnet werden. Jedoch spielte auch der überregionale Handel eine große Rolle. Aus den Aschacher Mautprotokollen wird ersichtlich, dass dieser von einigen wenigen Orten aus organisiert war. An der Spitze standen dabei Laufen und Regensburg, aber auch zahlreiche Fahrzeuge und Fahrzeugverbände aus der Grafschaft Tirol durchfuhren die Aschacher Maut.³⁹²

In den Jahren von 1728 bis 1731 kamen insgesamt 864 Fahrzeuge bzw. Fahrzeugverbände aus Tirol an der Aschacher Maut an, das sind in etwa 6,4 Prozent der gesamten Passagen durch die Mautstelle in diesem Zeitraum. Verteilt auf die vier Jahre zeigen sich kleine Schwankungen. Während 1728 232 derartige Fahrten registriert wurden, waren es 1729 209, 1730 202 und 1731 221.

Zum Großteil handelte es sich dabei um Einzelschiffe (708 Mal). Weiters durchfuhren im Untersuchungszeitraum 108 Schiffszüge mit zwei Fahrzeugen von Tirol kommend die Aschacher Maut. Größere Fahrzeugverbände finden sich nur sehr selten in den Aufzeichnungen. 28 Mal wurden Schiffszüge bestehend aus drei Fahrzeugen, neunmal bestehend aus vier Fahrzeugen und viermal bestehend aus fünf Fahrzeugen registriert. Nur je zweimal wurden aus Tirol kommende Fahrzeugverbände mit sechs, sieben oder acht Schiffen an der Aschacher Mautstelle erfasst. Der größte dieser Schiffszüge wurde am 19. November 1728 registriert. Der Schiffmeister³⁹³ Georg Oberlechner fuhr damals von Hall kommend mit neun Schiffen donauabwärts durch Aschach.³⁹⁴ Insgesamt passierten im genannten Untersuchungszeitraum 1.115 Einzelfahrzeuge aus der Grafschaft Tirol die Aschacher Maut.

Die bereits im Zuge der Gesamtfrequenz des Schiffsverkehrs an der Donau angesprochenen jahreszeitlichen Schwankungen lassen sich auch bezüglich der aus Tirol kommenden Schiffe erkennen. Anhand einer Tabelle und eines Diagramms wird dieser Sachverhalt anschaulich gemacht.

³⁹² Ebd., 278.

³⁹³ Nur ein kleiner Teil der im Zuge von Transporten angegebenen Personen waren tatsächlich Schiffmeister in dem Sinne, dass sie ein eigenes Schiffmeistergewerbe innehatten. Da jedoch in dieser Arbeit nicht nachgeprüft werden kann, wer ein „richtiger“ Schiffmeister war bzw. wer nur Transportdienste im Auftrag eines Schiffmeisters durchgeführt hatte, werden alle diese Personen unter dieser Berufsbezeichnung zusammengefasst.

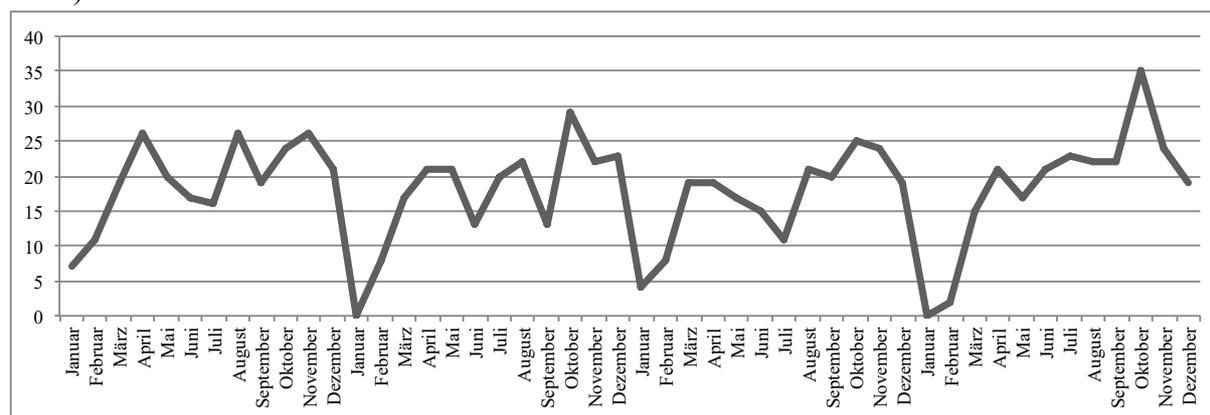
³⁹⁴ OÖLA, Depot Harrach, Hs. 117: Protokollbuch der Maut zu Aschach 1728, [1037–1040].

Tabelle 1: Anzahl der Tiroler Schiffe und Schiffsverbände an der Maut Aschach (1728–1731)

	1728	1729	1730	1731
Januar	7	0	4	0
Februar	11	8	8	2
März	19	17	19	15
April	26	21	19	21
Mai	20	21	17	17
Juni	17	13	15	21
Juli	16	20	11	23
August	26	22	21	22
September	19	13	20	22
Oktober	24	29	25	35
November	26	22	24	24
Dezember	21	23	19	19
Gesamt:	232	209	202	221

Quelle: OÖLA, Depot Harrach, Hs. 117, 120, 121, 124: Protokollbücher der Maut zu Aschach 1728–1731.

Grafik 2: Frequenz der Tiroler Schiffe und Schiffsverbände an der Maut Aschach (1728–1731)



Quelle: OÖLA, Depot Harrach, Hs. 117, 120, 121, 124: Protokollbücher der Maut zu Aschach 1728–1731.

Auffallend sind die Tiefststände des Schiffsverkehrs in den Wintermonaten (im Besonderen von Ende Dezember bis Mitte Februar). Sowohl im Jänner 1729 als auch im Jänner 1731 kam der Schiffsverkehr von Tirol nach Aschach gänzlich zum Erliegen. Auch der Februar 1731 sticht heraus, da in diesem Monat deutlich weniger Fahrten als in den Vorjahren verzeichnet wurden. Etwas anders sah die Sache zu Beginn des Jahres 1728 aus, als im Jänner und Februar verhältnismäßig viele Tiroler Schiffe in Aschach registriert wurden. Auch im Winter 1729/30 gab es keinen Monat ohne Schiffsverkehr. Der Frühjahrshöchststand wurde in allen vier Jahren im April erreicht, wobei die Schwankungsbreite mit 26 Fahrten im April 1728 und 19 Fahrten im April 1730 recht groß war. Anschließend ging die Anzahl der registrierten Fahrzeuge in allen vier Jahren zurück, wobei der sommerliche Tiefststand im Juli 1730 erreicht wurde, als nur 11 aus Tirol kommende Schiffe bzw. Schiffsverbände die Aschacher

Maut passierten. Ein Jahr vorher wurde das Minimum bereits im Juni erreicht. Im Jahr 1731 waren die Schwankungen im Frühjahr und Sommer geringer als in den anderen Jahren, einen Tiefstand kann man hier nicht wirklich erkennen.

Am Verlauf der Fahrzeugfrequenz lässt sich – manchmal deutlicher, manchmal weniger deutlich – nach dem Tiefpunkt im Frühsommer und dem anschließenden Anstieg der Fahrten auch im frühen Herbst ein kleines Minimum erkennen. Besonders in den Jahren 1728 und 1729 war dieser Umstand recht deutlich ausgeprägt. Anschließend stieg die Anzahl der Schiffe wieder stark an. Der Oktober war in den Jahren 1729 bis 1731 die frequenzstärkste Zeit, 1728 war es der November. Besonders sticht dabei der Oktober des Jahres 1731 hervor, als 35 aus Tirol kommende Schiffsfahrten in Aschach registriert wurden, so viele, wie in keinem anderen Monat im Untersuchungszeitraum. Auch der November war traditionell eine Zeit mit sehr viel Verkehr, ehe im Dezember die Fahrten im Verlauf des beginnenden Winters nach und nach weniger wurden.

Dass der Herbst die Hauptsaison für die Schifffahrt darstellte, wird auch durch folgendes Detail unterstrichen: Bis auf eine Ausnahme wurden alle Schiffszüge mit vier oder mehr Schiffen, die zwischen 1728 und 1731 aus Tirol nach Aschach kamen, in den Monaten von Oktober bis Dezember registriert.

Nicht nur das Wetter hatte großen Einfluss auf den Schiffsverkehr auf der Donau und ihren Nebenflüssen, sondern auch die saisonalen Handelshöhepunkte wie etwa die Linzer Jahrmärkte bewirkten ein höheres Verkehrsaufkommen. Peter Rauscher berichtet davon, dass neben den wöchentlich oder monatlich abfahrenden Schiffen aus dem oberdeutschen Raum sowie aus Tirol und Salzburg auch eigens Transporte für die Jahrmärkte im Donaauraum durchgeführt wurden. Gesondert hervorgehoben werden in diesem Zuge die großen Güterschiffe, die viermal jährlich von Regensburg nach Linz fuhren, um die dortigen Märkte zu beliefern.³⁹⁵

Die beiden Linzer Messeveranstaltungen zu Ostern und um den Tag des Heiligen Bartholomäus im August spiegeln sich auch in der Frequenz der aus der Grafschaft Tirol kommenden Schiffe bzw. Schiffszüge wider. Im Untersuchungszeitraum von 1728 bis 1731 lassen sich, wie im Diagramm gut zu erkennen ist, sowohl im Frühjahr als auch im August Anstiege des Verkehrsaufkommens erkennen.

³⁹⁵ Rauscher, Aschacher Mautprotokolle, 281.

Während über die Schifffahrt von Tirol flussabwärts in die habsburgischen Erblände mit Hilfe der Daten aus den Aschacher Mautprotokollen sehr viel gesagt werden kann, liegen die Dinge bei der Gegenschifffahrt nach Tirol komplett anders. Da in den vorliegenden Quellen äußerst selten das Ziel der jeweiligen Fahrt angegeben ist (nur 1.970 der insgesamt zwischen 1728 und 1731 registrierten 13.484 Fahrten sind mit einem Zielort versehen), kann daraus sehr wenig über diejenigen Schiffe bzw. Schiffsverbände ausgesagt werden, die Aschach passierten und flussaufwärts bis nach Tirol führen. Der einzige Tiroler Ort, der dabei auftaucht, ist Hall. Die Stadt wurde als Ziel einer am 25. September 1729 registrierten, von Linz ausgehenden Fahrt genannt.³⁹⁶ Auch wenn nicht davon auszugehen ist, dass dies der einzige derartige Transport flussaufwärts nach Tirol war, dürfte die Anzahl der nach Tirol fahrenden Schiffe, welche die Aschacher Maut passierten, doch sehr gering gewesen sein. Wie schon an anderer Stelle erwähnt, führen nur etwas mehr als 10 Prozent aller Fahrzeuge auf der Donau flussaufwärts. In den Jahren 1728 bis 1731 waren das 1.675 Schiffe bzw. Schiffszüge. Davon ging vermutlich nur ein kleiner Teil in die Grafschaft Tirol, der Großteil der Schiffe dürfte Zielorte im heutigen Bayern (etwa Passau oder Regensburg) angesteuert haben.

Mögliche Gegenfahrten nach Tirol könnten auch durch die jeweils beteiligten Schiffmeister herausgefiltert werden. Allerdings scheint im Untersuchungszeitraum keiner der Schiffsführer aus Tirol im Zuge von Gegenfahrten auf.³⁹⁷ Eine befriedigende Antwort über die Anzahl der Schiffe, die aus dem österreichischen Donauroaum flussaufwärts nach Tirol führen, können die Aschacher Mautregister also nicht liefern.

Dennoch war die Gegenschifffahrt nicht ganz unbedeutend für Tirol, im Besonderen im Zusammenhang mit den bereits angesprochenen Getreideimporten, auf die das Land angewiesen war. Aus den Rattenberger Pflasterzollrechnungen geht hervor, dass 1722 343 und 1723 310 Schiffe registriert wurden, die flussaufwärts nach Tirol kamen. Da der Großteil des Getreides aus Bayern importiert wurde,³⁹⁸ scheinen diese Schiffe in den Aschacher Mautregistern freilich nicht auf.³⁹⁹ Daneben wurde auch Getreide aus weiter entfernten Gegenden, wie etwa den habsburgischen Donauländern oder Ungarn, nach Tirol eingeführt.⁴⁰⁰ Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang ein am 28. April 1727 in Aschach registrierter Schiffszug bestehend aus vier Fahrzeugen, welcher mit 60 Pferden flussaufwärts gezogen wurde und für Tirol be-

³⁹⁶ OÖLA, Depot Harrach, Hs. 120: Protokollbuch der Maut zu Aschach 1729, [629].

³⁹⁷ Schon in der Zeit um 1630 tauchen die Tiroler Schiffleute praktisch nie im Zuge von Gegenfahrten in den Quellen auf. Siehe dazu *Pickl*, Handel, 215.

³⁹⁸ Die Getreideeinfuhr nach Tirol lag fast ausschließlich in den Händen bayrischer Schiffsführer.

³⁹⁹ *Plaseller*, Innschifffahrt, 89–93.

⁴⁰⁰ Ebd., 110f.

stimmt war. Der angeführte Schiffmeister Georg Pacher war in Schwaz wohnhaft, beladen waren die Schiffe mit Weizen.⁴⁰¹

5.3. Die Ausgangspunkte und Zielorte der Fahrten

Der Name Balthasar Adamer ist gleich mehrmals in den Aschacher Mautregistern zu finden. Dieser Schiffmeister durchfuhr am 29. März 1729 von Angath (bei Wörgl) kommend die Mautstelle in Aschach.⁴⁰² Wenige Monate später ist erneut eine Fahrt von ihm belegt, diesmal jedoch scheint als Herkunftsort Hall auf. Am 9. Dezember 1729 passierte Adamer wiederum die Aschacher Maut, diesmal aus Kufstein kommend.⁴⁰³

Mit diesem Beispiel soll auf ein Problem hingewiesen werden, welches sich aus den Daten der Aschacher Mautregister ergibt. In den vorliegenden Quellen sind die einzelnen Fahrten mit einem Ausgangsort versehen. Dabei ist unklar, ob es sich dabei um den Wohnort des Schiffmeisters handelt oder um den Abfahrtsort der jeweiligen Fahrt. Wie im obigen Beispiel zu sehen ist, gibt es Schiffmeister, die unter mehreren Orten aufscheinen. In diesen Fällen dürfte es sich um die Abfahrtsorte der jeweiligen Fahrten handeln, während die Herkunft bzw. der Wohnort der Schiffmeister anhand der Aschacher Mautprotokolle nicht immer eindeutig bestimmt werden kann. Der Großteil der Schiffsführer wird jedoch fast ausschließlich in Verbindung mit einem einzigen Ort genannt. Hier kann davon ausgegangen werden, dass es sich dabei auch um den Wohnort der zugehörigen Person handelt.

Am häufigsten genannt werden Hall und Kufstein, welche beim Großteil der Fahrten als Herkunftsorte angegeben sind. Von den 864 Schiffen bzw. Schiffszügen, die zwischen 1728 und 1731 aus der Grafschaft Tirol kommend die Maut in Aschach passierten, kamen 486 aus Hall und 313 aus Kufstein. Das heißt, dass etwa 92,5 Prozent der Fahrzeuge in den Quellen mit der Angabe einer dieser beiden Städte versehen sind. Während im benachbarten Erzstift Salzburg mit Laufen ein Ort ganz deutlich die Schifffahrt dominierte, war die Lage in Tirol zwischen Kufstein und Hall ausgeglichener.⁴⁰⁴

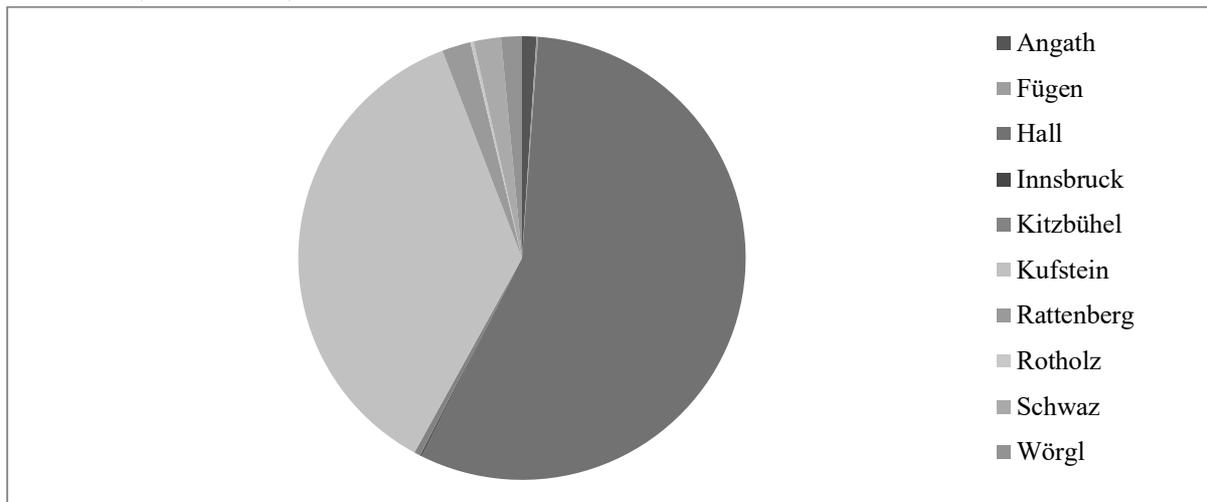
⁴⁰¹ OÖLA, Depot Harrach, Hs. 116: Protokollbuch der Maut zu Aschach 1727, [309].

⁴⁰² OÖLA, Depot Harrach, Hs. 120: Protokollbuch der Maut zu Aschach 1729, [84].

⁴⁰³ Ebd., [963].

⁴⁰⁴ *Rauscher*, Aschacher Mautprotokolle, 278.

Grafik 3: Ausgangsorte der an der Maut Aschach registrierten Tiroler Schiffe bzw. Schiffsverbände (1728–1731)



Quelle: OÖLA, Depot Harrach, Hs. 117, 120, 121, 124: Protokollbücher der Maut zu Aschach 1728, 1729, 1730, 1731.

Wie man am obigen Diagramm gut erkennen kann, spielten alle anderen angeführten Orte nur eine untergeordnete Rolle. Rattenberg wird 18 Mal als Herkunftsort angegeben, Schwaz 17 Mal, Wörgl 13 Mal, Angath neunmal, Kitzbühel viermal und Rotholz zweimal. Eine einzige Fahrt ist aus Fügen im Zillertal vom 10. November 1728 belegt.⁴⁰⁵ Zu erwähnen ist auch ein Transport des Schiffmeisters Balthasar Schweighofer vom 27. Juni 1730. Als Ort ist Hall angegeben, das Ziel der Fahrt war Wien. Aus einer Bemerkung ist jedoch zu entnehmen, dass eigentlich Innsbruck der Abfahrtsort war.⁴⁰⁶

Auffällig ist, dass von den 156 Schiffszügen mit zwei und mehr Schiffen, die im Untersuchungszeitraum von Tirol kommend Aschach passierten, nur 24 aus Kufstein kamen, der Rest aus Hall. Auf Grund der nur leichten Vorrangstellung Halls gegenüber Kufstein bezüglich des gesamten Schiffsverkehrs von Tirol nach Aschach im Untersuchungszeitraum kommt dieses Ergebnis etwas unerwartet. Während aus Hall Schiffszüge mit bis zu neun Schiffen abfahren, wurden aus Kufstein nur Fahrzeugverbände mit maximal drei Schiffen registriert. Bezüglich der Anzahl der Einzelschiffe rückt Hall dadurch deutlich stärker in die Spitzenposition der Tiroler Schifffahrt. Von den 1.115 Einzelfahrzeugen, die aus Tirol kommend im Untersuchungszeitraum in Aschach registriert wurden, kamen 710 aus Hall und 340 aus Kufstein, womit Hall in dieser Kategorie Kufstein deutlich überflügelt.

Die Bestimmung der Zielorte ist auf Grund der fehlenden Daten nur bedingt möglich. Lediglich bei etwa 10 Prozent der 864 zwischen 1728 und 1731 in Aschach registrierten, aus der

⁴⁰⁵ OÖLA, Depot Harrach, Hs. 117: Protokollbuch der Maut zu Aschach 1728, [1003].

⁴⁰⁶ OÖLA, Depot Harrach, Hs. 121: Protokollbuch der Maut zu Aschach 1730, [414].

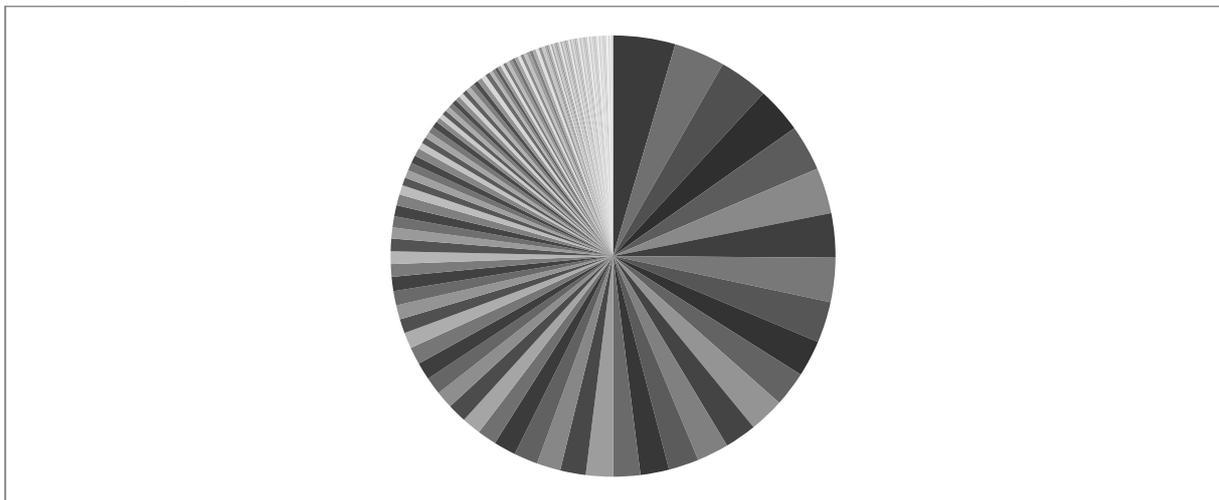
Grafschaft Tirol kommenden Fahrten wird ein Zielort angegeben. Am häufigsten, nämlich 62 Mal, wird dabei Wien genannt. Dahinter folgt die Stadt Linz, die das Ziel von 16 Reisen war. Auffällig ist, dass bei den Fahrten, bei denen entferntere Ziele (Wien und Ungarn) angegeben sind, Hall der mit Abstand häufigste Abfahrtsort war. 53 der 62 Transporte von Tirol nach Wien starteten in dieser Stadt, auch eine der beiden erwähnten Fahrten nach Ungarn. Dahinter folgt mit großem Abstand Kufstein, welches Ausgangspunkt von 4 Fahrten nach Wien und einer Fahrt nach Ungarn war.

Ausgangspunkte und Zielorte der Schifffahrt flussaufwärts nach Tirol müssen auf Grund von fehlenden Daten unberücksichtigt bleiben. Wegen der dominanten Stellung der Stadt Hall (im Besonderen auch bezüglich des Getreideimportes) ist jedoch davon auszugehen, dass der Großteil der innaufwärts nach Tirol kommenden Schiffe diesen Ort ansteuerte.

5.4. Die Schiffmeister aus Tirol in den Aschacher Mautprotokollen

Im Zeitraum zwischen 1728 und 1731 fuhren insgesamt 129 verschiedene Schiffsführer mit ihren Fahrzeugen von der Grafschaft Tirol durch Aschach und weiter in Richtung Linz oder Wien. Dass es dabei niemanden gab, der ansatzweise ein Monopol bezüglich der Warenbeförderung auf dieser Route innehatte, wird durch folgendes Diagramm veranschaulicht.

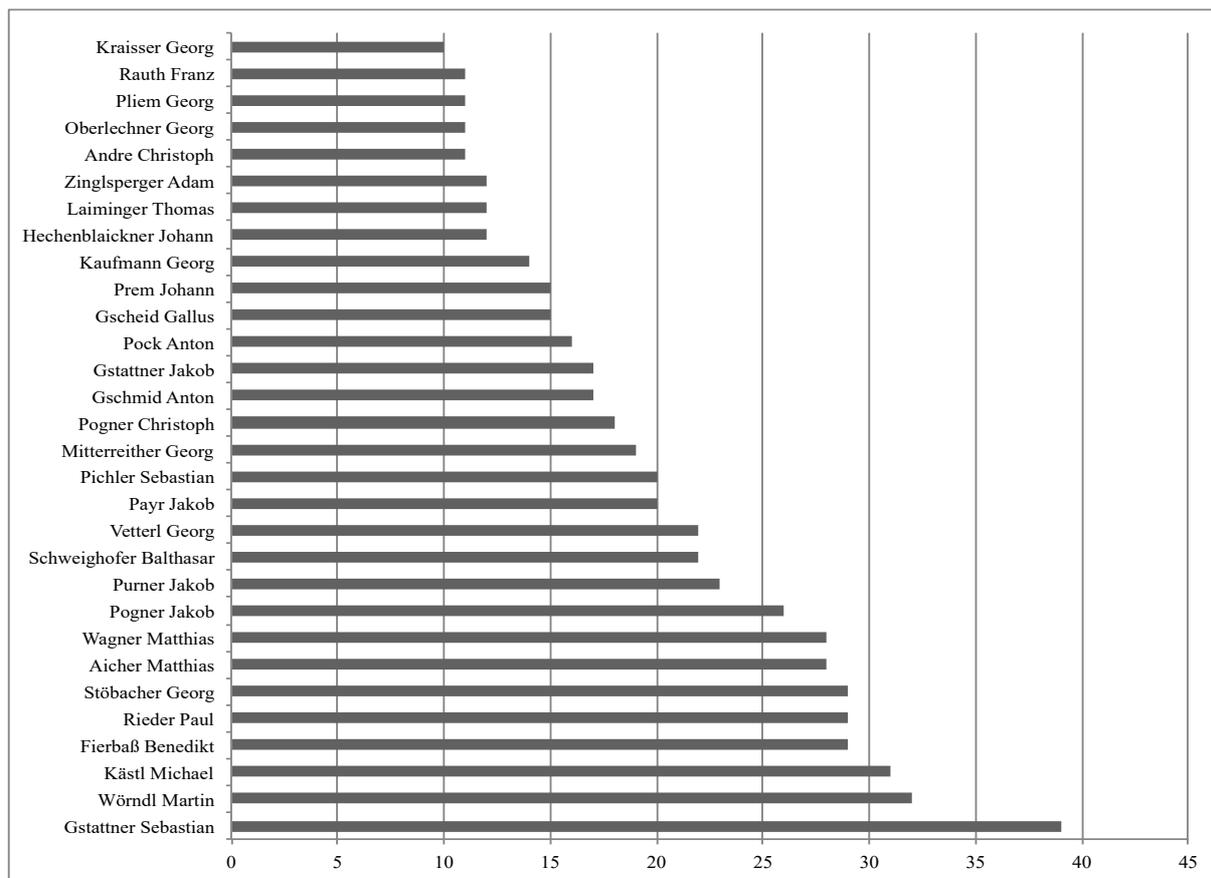
Grafik 4: Frequenz der einzelnen Tiroler Schiffleute an der Maut Aschach (1728–1731)



Quelle: OÖLA, Depot Harrach, Hs. 117, 120, 121, 124: Protokollbücher der Maut zu Aschach 1728–1731.

Diese etwas unübersichtliche Grafik zeigt, wie sich die Warenbeförderung zu Wasser von Tirol in den österreichischen Donaauraum auf viele verschiedene Schiffmeister verteilte. Während für einen Großteil von ihnen nur wenige Fahrten registriert wurden, gab es auch einige, die deutlich öfter in den Aschacher Mautregistern aufscheinen.

Grafik 5: Tiroler Schiffleute mit mehr als zehn Passagen durch die Maut Aschach zwischen 1728 und 1731



Quelle: OÖLA, Depot Harrach, Hs. 117, 120, 121, 124: Protokollbücher der Maut zu Aschach 1728–1731.

Am häufigsten erwähnt wird Sebastian Gstattner, welcher zwischen 1728 und 1731 39 Transporte von Tirol über Aschach und weiter Richtung Osten durchführte. Damit war er für etwa 4,6 Prozent aller derartigen Fahrten verantwortlich. Der Großteil aller genannten Schiffmeister führte hingegen nur sehr wenige Transporte durch. Deutlich mehr als die Hälfte von ihnen, nämlich genau 77, scheinen ein- bis dreimal in den Aufzeichnungen auf, sie unternahmen also durchschnittlich weniger als eine derartige Fahrt pro Jahr. 43 von ihnen werden überhaupt nur ein einziges Mal genannt. Die Gruppe derjenigen Schiffleute, die vier- bis neunmal von Tirol nach Aschach führen, war deutlich kleiner, denn diesbezüglich scheinen nur 22 Personen auf. Insgesamt führen also 99 der 129 Schiffsführer zwischen 1728 und 1731 weniger als zehnmal von Tirol nach Aschach.

Die 30 verbliebenen Transporteure zeichneten sich für 599 der insgesamt 864 zwischen 1728 und 1731 aus der Grafschaft Tirol kommenden und in Aschach registrierten Fahrten verantwortlich, was etwa 69,3 Prozent ausmacht. Somit wurde der Großteil der Waren- und Personentransporte von dieser Gruppe besorgt. In der nach der Anzahl der Fahrten sortierten Grafik sticht der bereits erwähnte Sebastian Gstattner hervor. Nur zwei weitere seiner Berufskollegen

fürten ebenfalls mehr als 30 Transporte durch. In die Gruppe mit 20 bis 30 Eintragungen in den Aschacher Mautregistern fallen elf Schiffmeister, zwischen 10 und 20 Fahrten besorgten die restlichen 16 Spediteure.

Viele der bedeutenderen Tiroler Schiffmeister dieser Zeit stammten aus Hall, wie etwa Michael Kästl, Benedikt Fierbaß, Georg Stöbacher, Matthias Aicher, Matthias Wagner, Jakob Pogner, Jakob Purner, Balthasar Schweighofer oder Georg Vetterl; nicht jedoch Sebastian Gstattner und Martin Wörndl, welche zwischen 1728 und 1731 am öftesten mit ihren Schiffen von Tirol nach Aschach fuhren. Sie kamen nämlich aus Kufstein, ebenso wie die ebenfalls recht bedeutenden Spediteure Paul Rieder und Jakob Payr. Der einzige Schiffmeister, der öfter in den Aschacher Mautprotokollen auftaucht und höchstwahrscheinlich nicht aus Hall oder Kufstein stammte, war Georg Mitterreither. Da der Großteil seiner im Untersuchungszeitraum unternommenen 19 Fahrten mit Rattenberg als Ortsangabe versehen sind, kann davon ausgegangen werden, dass er dort wohnhaft war.

Bezüglich der 156 Schiffszüge stellt sich nach Durchsicht der Aschacher Mautprotokolle heraus, dass der Großteil dieser Transporte, nämlich 103, von den 14 Schiffmeistern durchgeführt wurde, welche zwischen 1728 und 1731 20 Mal oder öfter die Maut in Aschach passierten. Einige dieser Personen scheinen dabei auffällig oft in Verbindung mit Schiffszügen auf. Hervorzuheben wäre hier etwa der Kufsteiner Schiffmeister Benedikt Fierbaß, welcher von insgesamt 29 im Untersuchungszeitraum registrierten Fahrten nur 16 mit einem Einzelschiff bewältigte, neunmal fuhr er mit zwei Fahrzeugen und je einmal mit drei, vier, fünf und sieben Fahrzeugen durch die Mautstelle in Aschach. Genauso viele Transportfahrten unternahm Paul Rieder, dieser kam jedoch fast ausschließlich mit Einzelschiffen zur Aschacher Maut. Nur einmal fuhr er gleichzeitig mit zwei Schiffen flussabwärts. Häufig mit Schiffszügen unterwegs waren auch die Schiffmeister Jakob Pogner, Jakob Purner, Balthasar Schweighofer oder Georg Vetterl, welche teilweise mehr als die Hälfte ihrer Fahrten mit Schiffszügen durchführten.

Tabelle 2: Tiroler Schifflleute mit mehr als 20 Passagen durch die Maut Aschach zwischen 1728 und 1731 (Anzahl der Einzelfahrzeuge bzw. Schiffsverbände)

Name / Anzahl der Fahrzeuge pro Fahrt	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Gesamt
Sebastian Gstattner	30	8	1							39
Martin Wörndl	21	9	2							32
Michael Kästl	25	5	1							31
Benedikt Fierbaß	16	9	1	1	1		1			29
Paul Rieder	28	1								29
Georg Stöbacher	20	7	2							29

Matthias Aicher	24	2	1			1				28
Matthias Wagner	25	2	1							28
Jakob Pogner	15	6	2	1	1			1		26
Jakob Purner	9	8	3	1	2					23
Balthasar Schweighofer	11	9	1					1		22
Georg Vetterl	11	7	2	1		1				22
Jakob Payr	20									20
Sebastian Pichler	20									20
Summe	275	73	17	4	4	2	1	2	0	378

Quelle: OÖLA, Depot Harrach, Hs. 117, 120, 121, 124: Protokollbücher der Maut zu Aschach 1728–1731.

Der größte im Untersuchungszeitraum aus Tirol kommende und in Aschach registrierte Schiffszug mit neun Fahrzeugen wurde von keinem dieser Schiffmeister durchgeführt, sondern von Georg Oberlechner aus Hall. Insgesamt scheint er zwischen 1728 und 1731 elfmal in den Aschacher Mautregistern auf, wobei er dreimal mit zwei Schiffen, zweimal mit drei Schiffen und einmal mit neun Schiffen durch Aschach fuhr.

Er ist jedoch nicht der einzige der 129 Schiffsführer aus Tirol, welcher zwischen 1728 und 1731 die Maut in Aschach passierte und den Namen Oberlechner trug. In den Aufzeichnungen scheint weiters achtmal ein Johann Oberlechner, ebenfalls aus Hall, auf. Auch wenn eine Verwandtschaft naheliegend erscheint, kann diese auf Basis der Daten aus den Aschacher Mautprotokollen weder bewiesen noch ausgeschlossen werden.

Derartige Beispiele von Schiffmeistern mit demselben Familiennamen findet man im Zuge der 864 aus der Grafschaft Tirol kommenden Fahrten, die zwischen 1728 und 1731 in Aschach registriert wurden, öfter. Gleich vier Transporteure trugen den Familiennamen Pogner, nämlich Anton, Christoph, Jakob und Johann Pogner. Alle dürften aus Hall gestammt haben, eine Verwandtschaft liegt also nahe. Je drei Schiffmeister trugen die Familiennamen Andre, Gstattner und Prem. Während Christoph, Jakob und Joseph Andre aus Hall gewesen sein dürften, scheint bei Bartholomäus, Jakob und Sebastian Gstattner sowie bei Christoph, Georg und Johann Prem fast ausschließlich der Ort Kufstein in den Aschacher Mautprotokollen auf. Weitere 18 Familiennamen kommen bei den 129 Schiffmeistern, die zwischen 1728 und 1731 aus Tirol kommend in Aschach registriert wurden, doppelt vor.

Im allgemeinen Kapitel über die Schifffahrt am Inn wurde die sogenannte Rang- und Reihenschifffahrt bereits erwähnt, welche unter den Haller Schiffmeistern in früheren Zeiten üblich war. Auch wenn Fritz Plaseller schreibt, dass diese noch im beginnenden 18. Jahrhundert gebräuchlich war und erst in der Mitte dieses Jahrhunderts verschwand,⁴⁰⁷ ist sie in den Auf-

⁴⁰⁷ Plaseller, *Innschifffahrt*, 75f.

zeichnungen der Aschacher Maut aus den Jahren von 1728 bis 1731 nicht mehr deutlich sichtbar. Zwar wurden die bedeutenderen Schiffmeister in regelmäßigen Abständen mit ihren Fahrzeugen an der Mautstelle in Aschach registriert, eine eindeutige Reihenfolge ist dabei jedoch nicht erkennbar – eventuell deshalb, weil nicht alle Fahrten aus Tirol bis Aschach und weiter donauabwärts gingen. Dies soll durch folgende Tabelle veranschaulicht werden. Darin sind die ersten 30 Fahrten, die 1728 aus Hall kommend in Aschach registriert wurden, mit Datum und Schiffmeister angeführt. Zur Vereinfachung wurden nur diejenigen Schiffmeister berücksichtigt, welche die Aschacher Maut zwischen 1728 und 1731 regelmäßig passierten.

Tabelle 3: Die ersten 30 Passagen von regelmäßig verkehrenden Haller Schiffleuten durch die Maut Aschach 1728

Datum	Name des Schiffmeisters	Datum	Name des Schiffmeisters
1728/01/06	Matthias Wagner	1728/05/07	Matthias Wagner
1728/03/01	Georg Stöbacher	1728/05/09	Jakob Purner
1728/03/02	Benedikt Fierbaß	1728/05/19	Benedikt Fierbaß
1728/03/11	Michael Kästl	1728/05/23	Georg Stöbacher
1728/03/16	Matthias Aicher	1728/05/24	Matthias Aicher
1728/03/16	Jakob Pogner	1728/05/24	Michael Kästl
1728/03/28	Balthasar Schweighofer	1728/05/30	Jakob Pogner
1728/04/01	Jakob Purner	1728/06/06	Balthasar Schweighofer
1728/04/05	Georg Stöbacher	1728/06/11	Georg Vetterl
1728/04/13	Matthias Aicher	1728/06/12	Georg Stöbacher
1728/04/14	Benedikt Fierbaß	1728/06/14	Jakob Purner
1728/04/16	Georg Vetterl	1728/06/29	Jakob Pogner
1728/04/26	Jakob Pogner	1728/07/05	Matthias Aicher
1728/04/27	Michael Kästl	1728/07/11	Benedikt Fierbaß
1728/05/03	Balthasar Schweighofer	1728/07/14	Matthias Wagner

Quelle: OÖLA, Depot Harrach, Hs. 117, 120, 121, 124: Protokollbücher der Maut zu Aschach 1728–1731.

5.5. Die Waren

Von „A“ wie „Agnus Dei“ bis „Z“ wie „Zwillich“ wurden verschiedenste Waren mit dem Schiff aus der Grafschaft Tirol durch die Maut in Aschach transportiert. Im Untersuchungszeitraum zwischen 1728 und 1731 scheinen diesbezüglich über 450 unterschiedliche Warenbezeichnungen auf, manche sehr häufig, manche nur äußerst selten. Während man beim Großteil der Produktbezeichnungen auch heute sofort weiß, was damit gemeint ist, gibt es auch manche Waren, bei denen dies auf den ersten Blick nicht ersichtlich ist. Angemerkt muss dabei werden, dass manche Waren unter leicht unterschiedlichen Bezeichnungen öfter auftauchen. So werden beispielsweise die Äpfel nur teilweise als „Äpfel“ in den Aschacher

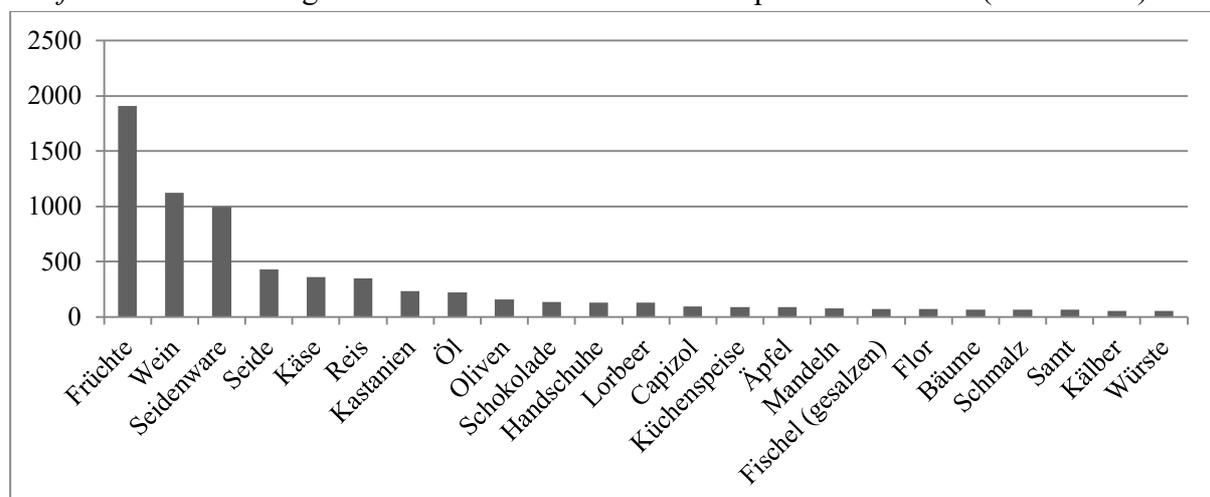
Mautprotokollen angeführt. Auch unter den allgemeineren Begriffen wie Obst oder Früchte beziehungsweise in Mischbezeichnungen wie „Äpfel, Birnen“ oder „Äpfel, Kastanien“ befindet sich ein gewisser Anteil davon.

Nicht jedes Schiff, welches in Aschach registriert wurde, wies eine Beladung auf. Das liegt daran, dass immer wieder Fahrzeuge die Maut ohne Transportgüter passierten. Andere Schiffe hatten ebenfalls keine Ladung, dafür aber Passagiere an Bord.

Nach der Anzahl der Nennungen⁴⁰⁸ zu folgern, waren Früchte, Wein und Seidenwaren die bedeutendsten Transportgüter, die aus der Grafschaft Tirol kommend zwischen 1728 und 1731 über Aschach transportiert wurden. Dahinter folgten Seide, Käse, Reis, Kastanien, Öl, Oliven, Schokolade, Lorbeer, Handschuhe und Mandeln – alles Waren, die öfter als 100 Mal genannt werden. Etwa die Hälfte der 450 unterschiedlichen Warenbezeichnungen scheinen im Untersuchungszeitraum nur einmal in den Mautprotokollen auf. 75 der Waren werden öfter als zehnmal genannt, 12 davon kommen mehr als 100 Mal vor.

Die folgende Grafik zeigt anschaulich, welchen Stellenwert der Transport von Früchten, Wein und Seidenware im Vergleich zu den anderen Produkten hatte. Natürlich kann man auf Grund der Häufigkeit der Nennungen nicht mit letzter Sicherheit sagen, ob diese Produkte auch vom Transportvolumen her gesehen zu denjenigen gehörten, die am häufigsten von Tirol nach Aschach transportiert wurden. Die Bestimmung des genauen Transportvolumens anhand der Aschacher Mautregister ist allerdings nicht gänzlich möglich. Einerseits wurden viele Produkte kombiniert mit anderen Waren erfasst, andererseits fehlen in den Aufzeichnungen immer wieder die Mengenangaben zu den jeweiligen Gütern.

Grafik 6: Die am häufigsten von Tirol über Aschach transportierten Waren (1728–1731)



Quelle: OÖLA, Depot Harrach, Hs. 117, 120, 121, 124: Protokollbücher der Maut zu Aschach 1728–1731.

⁴⁰⁸ Eine Nennung pro Produkt, Kaufmann und Transport. Wurden beispielsweise bei einem Transport Äpfel von zwei unterschiedlichen Kaufleuten befördert, wurden diese separat notiert.

Um etwas über die Transportmengen aussagen zu können, werden die am häufigsten genannten Waren in der Folge genauer analysiert.

Mit 1.908 Nennungen stehen die *Früchte* mit Abstand an der Spitze der Waren, die im Untersuchungszeitraum von Tirol nach Aschach kamen. Etwa 1.600 Mal sind auch Mengen angegeben, meist in Saum. Demnach wurden etwa 3.360 sm. dieser Warengruppe von Tirol nach Aschach und darüber hinaus transportiert. Somit wurden mit Sicherheit mehr als 565 t an Früchten transportiert. Hinzu kommen noch etwa 300 Nennungen, welche nicht mit einer Mengenangabe versehen wurden, sowie diejenigen Früchte, die unter anderen Bezeichnungen (z. B. Obst, Äpfel, etc.) im Mautregister vorkommen.

Beim *Wein*, mit 1.123 Nennungen an zweiter Stelle gelegen, ist die Ermittlung der Transportmengen relativ einfach. Zum einen wurde er fast ausschließlich unter dieser Bezeichnung erfasst,⁴⁰⁹ zum anderen fehlen nur bei sehr wenigen Nennungen die zugehörigen Mengenangaben. Hauptsächlich wurde die Mengen an Wein im Weinmaß „Yhrn“ angegeben. Zwischen 1728 und 1731 wurde von den Tiroler Schiffleuten etwa 10.000 Y. Wein nach Aschach gebracht, was in etwa 780.000 l entspricht. Verglichen mit den Mengen, die in dieser Zeit über den Brenner gebracht wurden, ist der Anteil des per Schiff weitertransportierten Weins jedoch sehr gering. Aus dem Jahr 1734 liegen Zahlen vom Zollregister von Lueg vor. Demnach wurden in diesem Jahr insgesamt etwa 50.000 Y. an Wein über diesen wichtigen Gebirgsübergang befördert, das ist fünfmal so viel, wie in den vier Jahren zwischen 1728 und 1731 insgesamt von Tirol aus flussabwärts nach Aschach und weiter transportiert wurde.⁴¹⁰

An dritter Stelle folgen die *Seidenwaren*. Die zugehörigen Mengen sind vollständig angegeben, weshalb relativ genau gesagt werden kann, wie viel transportiert wurde, nämlich knapp 72 t.

431 Mal taucht die Produktbezeichnung *Seide* auf. Bei einigen Nennungen sind keine Mengenangaben zu finden, befördert wurden mindestens 45 t.

Auch der *Reis* war ein sehr beliebtes Transportgut, welches in den Aschacher Mautprotokollen oft genannt wird. Die Bestimmung der beförderten Mengen ist allerdings nicht möglich, da nur bei einem Viertel der Fälle das zugehörige Gewicht angegeben ist.

Ähnlich wie beim Reis sind auch die Mengen der transportierten *Kastanien* nicht zu bestimmen, da nur bei jeder dritten Angabe das Gewicht angeführt ist.

Sehr vollständig sind die Mengen an transportiertem *Öl* überliefert, etwa 20 t wurden befördert.

⁴⁰⁹ Manchmal wurde der Wein mit seinem Herkunftsgebiet versehen (z. B. „Tiroler Wein“).

⁴¹⁰ *Hassinger*, Verkehr über Brenner und Reschen, 182.

An nächster Stelle steht der *Käse*, bei welchem in den Mautprotokollen zwischen „gemeiner Käse“ und „Käse“ unterschieden wird. Für die Angabe der transportierten Mengen werden diese Produkte gemeinsam erfasst. Gesichert sind 140 t an befördertem Käse, wobei bei einigen Nennungen die Gewichtsinformationen fehlen. Die tatsächlichen Transportmengen dürften daher höher sein.

Deutlich geringer waren die Mengen der zwischen 1728 und 1731 von Tirol über Aschach beförderten *Oliven*. Nicht mehr als 10 t dieser Ware wurden in Aschach registriert.

Zu den häufig genannten Transportgütern zählt auch die *Schokolade*, von welcher etwa 5 t befördert wurde.

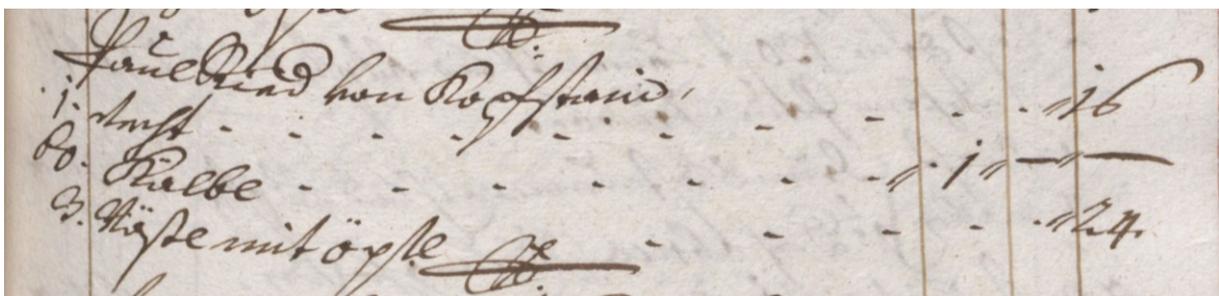
Die Mengen an transportiertem *Lorbeer* waren dagegen deutlich größer. Obwohl nur jede zweite Nennung mit einer Gewichtsangabe versehen ist, sind Beförderungsmengen von 19 t gesichert. Die tatsächliche Zahl dürfte um einiges höher liegen.

Die *Handschuhe* werden in den Aschacher Mautprotokollen teilweise mit Gewicht angegeben, teilweise findet sich eine Mengenangabe. Demnach wurden etwa 1,2 t und 225 Dutzend transportiert.

Die letzte Ware, die zwischen 1728 und 1731 öfter als 100 Mal für Tiroler Schiffe genannt wird, sind *Mandeln*. Insgesamt wurden davon mehr als 7 t befördert.

Neben den Ausführungen zu den verschiedenen zwischen 1728 und 1731 von Tirol nach Aschach transportierten Waren lohnt sich ein Blick auf die Beladung der einzelnen Schiffe. Diese war nämlich teilweise recht unterschiedlich. Während einige Fahrzeuge mit wenigen verschiedenen Produkten, dafür aber größeren Mengen von diesen unterwegs waren, bestand die Ladung anderer aus kleineren Mengen von vielen verschiedenen Gütern, wie in den folgenden zwei Beispielen gut zu erkennen ist.

Abbildung 2: Beladung einer am 10. November 1731 in Aschach registrierten Fahrt des Schiffsführers Paul Rieder aus Kufstein

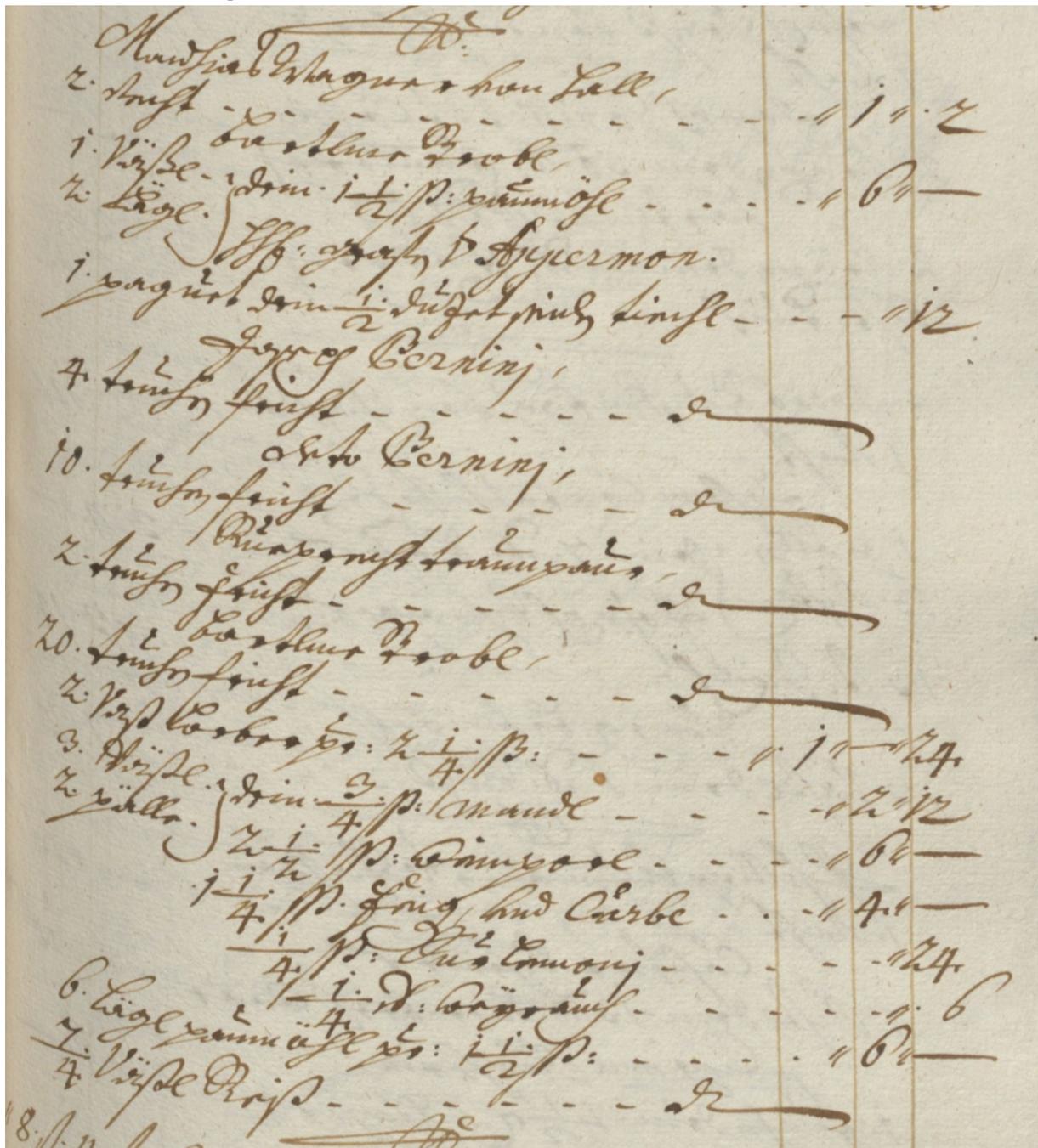


Quelle: OÖLA, Depot Harrach, Hs. 124: Protokollbuch der Maut zu Aschach 1731, [777].

Transkription:

[Fahrzeug]	[Ladung]	[Mautgebühr]		
		[fl.]	[ß]	[d.]
Paul Rieder von Kopfstein 1 recht				16
	60 kälbl	1		
	3 väßl mit äpfel			24

Abbildung 3: Beladung einer am 18. August 1729 in Aschach registrierten Fahrt des Schiffmanns Matthias Wagner aus Hall



Quelle: OÖLA, Depot Harrach, Hs. 120: Protokollbuch der Maut zu Aschach 1729, [560].

Transkription:

[Fahrzeug]	[Ladung]		[Mautgebühr]		
	[Gebinde]	[Menge und Güter]	[fl.]	[ß]	[d.]
Madhias Wagner von Hall 2 recht				1	2
	Bartlme Strobl 1 väßl [und] 2 lägl drin	1 ½ saum paumöhl		6	
	hrn. grafen v. Appermon 1 paguet drin	½ duzent seiden tiechl			12
	Joseph Bernini 4 truchen	fricht		δ	
	deto Bernini 10 truchen	fricht		δ	
	Rueprecht Traunpaur 2 truchen	fricht		δ	
	Bartlme Strobl 20 truchen	fricht		δ	
	2 vas	lorber pr. 2 ¼ saum	1		24
	3 väsl [und] 2 pälle drin	¾ saum mandl 2 ½ saum weinporl 1 ¼ saum feigen und carbe ¼ saum surlemoni ¼ zentner weyrauch		2 6 4	12 24 6
	6 lägel	paumöhl pr. 1 ½ saum		6	
	7/4 väsl	reis		δ	

Richtet man den Fokus zu den im Zuge der einzelnen Fahrten angeführten Orte, so fällt auf, dass der Großteil der bedeutenden Tiroler Export- bzw. Transitwaren in Hall verschifft wurde. Früchte, Wein, Seidenware, Seide, Reis, Öl, Oliven, Kastanien, Lorbeer, Käse, Mandeln, Schokolade – all diese Güter kamen hauptsächlich von Hall ausgehend nach Aschach. Ein großer Teil davon wurde vorher über den Brenner vom Süden nach Nordtirol gebracht, ehe es ab Hall mit dem Schiff weiterging. Von Kufstein aus nahmen meist Produkte ihren Ausgang, die vom Transportvolumen gesehen eher unbedeutend waren. Neben kleineren Mengen an Reis taucht vor allem die Warenbezeichnung „gemeiner Käse“ sehr häufig im Zuge von Transporten aus Kufstein auf. Weiters wurden etwa Kalk, Kälber, Glätte, Schmalz oder Messing bevorzugt dort verschifft. Generell tritt auch hier die Vorrangstellung Halls gegenüber Kufstein für die Innschiffahrt zu Tage.

Deutlich zu erkennen ist, dass die Haller und Kufsteiner Schiffmeister verschiedene Schwerpunkte hinsichtlich der transportierten Güter hatten. Während etwa die meisten Haller Spediteure größere Mengen an Wein, Früchten oder Seide transportierten, war dies bei den Kufsteinern höchst selten der Fall. Sieht man sich die Ladungen der einzelnen Schiffmeister et-

was genauer an, ist manchmal durchaus eine gewisse Spezialisierung erkennbar. Eine genaue Analyse der jeweiligen Transportschwerpunkte der verschiedenen Schiffmeister würde den Rahmen dieser Untersuchung sprengen. Deshalb werden zur Veranschaulichung nur auszugsweise einige Gemeinsamkeiten und Unterschiede der Frachten der verschiedenen Schiffmeister dargestellt.

Der Kufsteiner Sebastian Gstattner transportierte bei seinen zahlreichen Fahrten ein breites Warenspektrum, angeführt von größeren Mengen an Glätte, Käse oder Messing. Daneben beförderte er auch Reis und Wein, zwei Produkte, die typischerweise hauptsächlich auf Haller Schiffen zu finden waren. Der ebenfalls aus Kufstein stammende Martin Wörndl beförderte zwar auch immer wieder Wein, sein Haupttransportgut war jedoch ganz deutlich der Kalk. Wieder anders sieht das Warenspektrum bei Paul Rieder, dem dritten Schiffmeister aus Kufstein, welcher zwischen 1728 und 1731 die Aschacher Maut sehr häufig durchfuhr, aus. Seine Schiffe waren meist mit großen Mengen an Kälbern, Käse und Schmalz beladen.

Während bei den einzelnen Kufsteiner Schiffmeistern (zumindest bei denjenigen, die größere Mengen an Waren transportierten) relativ deutliche Unterschiede im Spektrum der mitgeführten Güter erkennbar sind, schaut die Sache bei den Haller Spediteuren etwas anders aus. Hier stellten Früchte und Wein in den allermeisten Fällen einen Schwerpunkt in der Warenbeförderung dar. Beträchtliche Unterschiede hinsichtlich des transportierten Güterspektrums lassen sich nicht feststellen. Die meisten Schiffmeister beförderten neben Früchten und Wein im Großen und Ganzen hauptsächlich die typischen „Haller Produkte“ wie etwa Seide, Seidenwaren, Reis, Öl, Oliven, Kastanien, Lorbeer, Käse, Mandeln und Schokolade. Auffällig ist jedoch, dass bei einigen wichtigeren Schiffmeistern, wie etwa bei Georg Stöbacher, Matthias Aicher oder Matthias Wagner, nur sehr kleine Mengen an Seide und Seidenwaren aufscheinen. Dies ist insofern erwähnenswert, da diese Produkte zu den häufigsten in Hall verschifften Waren zählten.

5.6. Die Personentransporte

Neben den Waren, die teils in großen Mengen auf dem Wasserweg von Tirol in den Donauraum transportiert wurden, fanden auf den Schiffen auch immer wieder Passagiere Platz. In den Aufzeichnungen der Aschacher Mautregister scheinen für den Zeitraum zwischen 1728 und 1731 175 aus Tirol kommende Fahrten auf, bei denen – entweder ausschließlich oder neben Gütern – Menschen befördert wurden.

Der Großteil der Transporte, bei denen Passagiere aufscheinen, waren reine Personenbeförderungsfahrten. Etwas mehr als 130 der insgesamt 864 zwischen 1728 und 1731 von Tirol aus-

gehenden und an der Aschacher Maut registrierten Schiffe und Schiffsverbände dienten ausschließlich dem Transport von Passagieren. Nur sehr selten fanden Reisende neben Waren Platz auf den Schiffen. In manchen dieser Fälle handelte es sich um Kaufleute, die zugleich ihre Kaufmannsware auf dem Schiff geladen hatten. Beispielsweise beförderte der Schiffmeister Anton Gschmid bei einer Fahrt im Frühjahr 1729 eine ganze Reihe von Produkten von Hall in den Donauraum. Daneben ist auch ein offenbar jüdischer Passagier namens Lemel Levi verzeichnet, welcher zugleich der Inhaber von einigen der beförderten Güter war.⁴¹¹ Die Personen, die gleichzeitig mit Transportgütern auf einem Schiff reisten, waren jedoch nicht immer Händler. Vom 11. September 1729 ist eine Fahrt von Michael Kästl überliefert, bei der er neben Seidenware und Gemälden auch eine „Herrschaft“ beförderte.⁴¹²

In nahezu allen Fällen von Personenbeförderung ist vermerkt, wer transportiert wurde. Dies geschah jedoch nur sehr selten durch die Angabe der Namen der Reisenden. Vielmehr wurden in den Aschacher Mautprotokollen der Beruf, der sozialen Status oder bestimmte Funktionen der Reisenden erfasst. Für die im Untersuchungszeitraum von Tirol über Aschach transportierten Menschen finden sich in den Mautprotokollen unterschiedlichste Bezeichnungen. Am öftesten, nämlich 36 Mal wird dabei der Begriff Herrschaft genannt, 20 Mal wurden „Leute“ befördert. Außerdem scheinen Offiziere, Soldaten, Grafen, Geistliche, Kaufleute oder Handwerksleute recht oft auf. Häufig waren die Passagiere mit Gepäck („Bagage“) unterwegs, was ebenfalls verzeichnet wurde. Manchmal sind in den Quellen nähere Angaben zu den Reisenden überliefert. So ist beispielsweise bei einer Fahrt aus dem Jahr 1728 vermerkt, dass der Fürst und die Fürstin von Liechtenstein auf einem Schiff von Matthias Aicher Platz nahmen und nach Wien führen. Weiters befand sich auch die Dienerschaft des Fürsten auf diesem drei Fahrzeuge umfassenden Schiffsverband.⁴¹³ Eine derartig genaue Angabe, bei der klar ersichtlich ist, wer der oder die Reisenden waren, ist jedoch sehr selten und wurde meist nur bei hochrangigen Adelligen überliefert.

Die Anzahl der jeweils beförderten Personen ist nur in einem Teil der Fälle angegeben (meist bei Adelligen oder hochrangigen Angehörigen des Militärs). Diese ist fast immer sehr niedrig (z. B. eine Herrschaft, zwei Geistliche etc.). Jedoch sticht eine mit der Personenanzahl belegte Fahrt deutlich hervor. Am 1. Oktober 1728 wurden nämlich vom Schiffmeister Matthias Aicher 500 Soldaten (Regiment von Thaur) von Hall nach Wien befördert. Dafür benötigte Aicher 6 Schiffe. Andere transportierte Waren oder Personen sind für diese Fahrt nicht belegt.⁴¹⁴

⁴¹¹ Diese Fahrt wurde am 25. April 1729 in Aschach registriert. OÖLA, Depot Harrach, Hs. 120: Protokollbuch der Maut zu Aschach 1729, [185–188], hier [188].

⁴¹² Ebd., [653].

⁴¹³ OÖLA, Depot Harrach, Hs. 117: Protokollbuch der Maut zu Aschach 1728, [403].

⁴¹⁴ Ebd., [850].

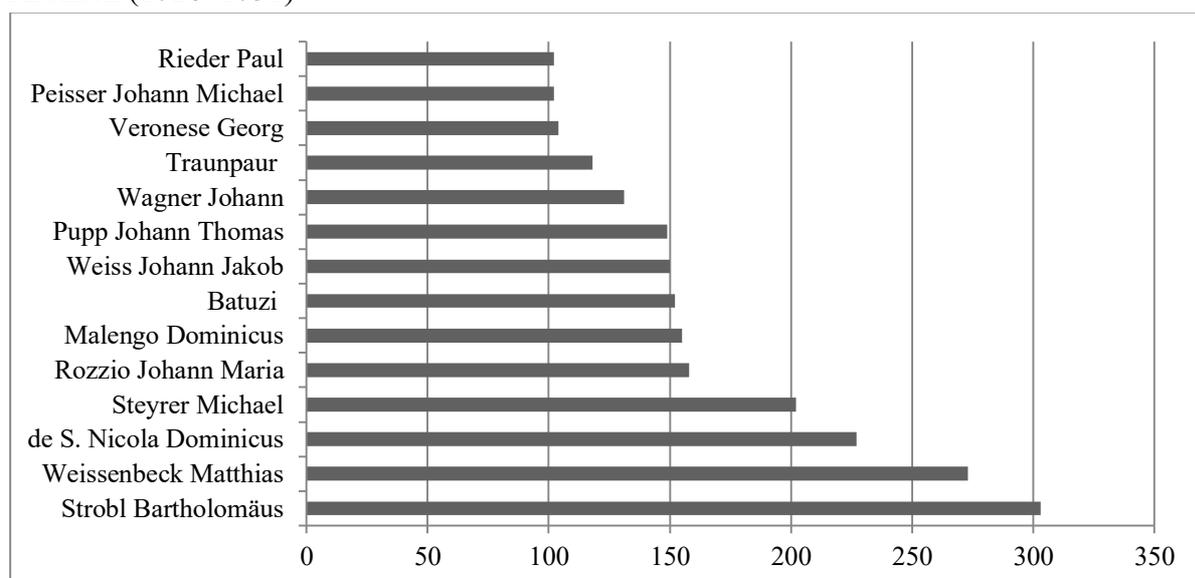
Bei der Beförderung von Personen wurde relativ oft (bei etwa einem Drittel der Fälle) der Zielort der Fahrten vermerkt. Demnach wollten die meisten Reisenden nach Wien, auch Linz war immer wieder, besonders für Kaufleute, die Endstation.

Richtet man den Fokus beim Transport von Passagieren auf die Schiffmeister, so fällt auf, dass die zwischen 1728 und 1731 von Tirol auf dem Wasserweg nach Aschach kommenden etwa 175 Personentransporte von knapp 60 Schiffsführern besorgt wurden. Unter ihnen sticht besonders Georg Mitterreither hervor, der recht häufig Reisende mit seinen Schiffen beförderte. Auch Sebastian Pichler, Michael Kästl, Franz Rauth, Georg Stöbacher, Georg Pliem, Matthias Aicher, Georg Vetterl, Johann Prem und Gallus Gscheid hatten öfter Passagiere an Bord.

5.7. Die Kaufleute

Für die Schiffe und Schiffsverbände, die zwischen 1728 und 1731 von Tirol über Aschach fuhren, scheinen 1.337 verschiedene Kaufleute auf, in deren Auftrag die Schiffmeister Waren beförderten. Der Großteil dieser Händler dürfte jedoch keine große Rolle gespielt haben, nur 182 von ihnen kommen öfter als zehnmal vor. Mehr als 50 Nennungen finden sich bei 42 dieser Kaufleute, mehr als 100 Mal werden 14 von ihnen genannt.⁴¹⁵

Grafik 7: Die Kaufleute auf Tiroler Schiffen mit mehr als 100 Nennungen an der Maut Aschach (1728–1731)



Quelle: OÖLA, Depot Harrach, Hs. 117, 120, 121, 124: Protokollbücher der Maut zu Aschach 1728–1731.

⁴¹⁵ Erläuterung: Pro Produkt und Fahrt wird in den Aschacher Mautregistern der zugehörige Händler angegeben. Transportierte ein Schiffmeister also beispielsweise von einem bestimmten Händler an einem Tag 15 Y. Wein und drei Zentner Reis, so entspricht das zwei Nennungen.

In der obigen Grafik werden diejenigen Kaufmänner angeführt, welche im Untersuchungszeitraum mehr als 100 Mal genannt wurden. Es fällt sofort auf, dass einige dieser Personen, allen voran Bartholomäus Strobl, besonders häufig Waren von Tirol in den Donaauraum transportieren ließen. Das Auftauchen einiger italienischer Namen, wie etwa Dominicus de S. Nicola, weist auf die nicht geringe Bedeutung des Inns als Transportweg für italienische Produkte hin.

Am häufigsten begegnet uns der schon erwähnte Bartholomäus Strobl.⁴¹⁶ Er handelte mit verschiedensten Produkten, angefangen von Früchten und Wein über Feigen, Kastanien, Lorbeer, Mandeln, Surlimoni, Weinbeeren und vielen mehr. Bevorzugt ließ er seine Waren von Matthias Aicher, Georg Stöbacher, Matthias Wagner, Michael Kästl und Sebastian Pichler transportieren. Am 17. August 1731 passierte er selbst als Schiffsführer mit einer von Hall ausgehenden Fahrt die Aschacher Maut.⁴¹⁷

Ebenfalls sehr oft genannt wird der Wiener Kaufmann Matthias Weissenbeck.⁴¹⁸ Sein Warenspektrum sah deutlich anders aus als jenes des Bartholomäus Strobl. Für ihn transportierten die Schiffmeister im Untersuchungszeitraum fast ausschließlich Seidenware, Capizol und Seide von Tirol in den Donaauraum. Viele unterschiedliche Wasserspediteure beförderten seine Waren, besonders häufig arbeitete er mit Georg Vetterl, Balthasar Schweighofer, Anton Schmid oder den Transporteuren aus der Prem-Dynastie (Christoph, Georg und Johann Prem) zusammen.

Ein für die Schiffmeister vom Inn sehr wichtiger Partner war Dominicus de San Nicola, ein Wiener Händler mit italienischen Wurzeln.⁴¹⁹ In seinem Auftrag wurden neben vielen anderen Produkten hauptsächlich Früchte transportiert. Wie die schon genannten Kaufmänner arbeitete auch er mit verschiedenen Schiffen zusammen, besonders häufig mit Benedikt Fierbaß oder den Pogner-Schiffmeistern.

Michael Steyrer aus Krems ist der letzte jener Kaufleute, die über 200 Nennungen aufweisen können.⁴²⁰ Aus seinem reichhaltigen Warensortiment stechen vor allem Früchte und Wein hervor, welche er von verschiedenen Schiffsführern (etwa von den Pogner-Schiffmeistern oder Benedikt Fierbaß) transportieren ließ. Unter dem Namen Steyrer tauchen noch andere Kaufleute in den Aschacher Mautregistern auf, die im Untersuchungszeitraum Waren von Tirol in den Donaauraum bringen ließen, nämlich Balthasar, Johann Andre, Johann Baptist und

⁴¹⁶ In den Kremser Waag- und Niederlagsbüchern scheint dieser Kaufmann zwischen 1699 und 1720 24 Mal auf. Als Herkunftsort wird dabei Sterzing genannt. Ebd.

⁴¹⁷ OÖLA, Depot Harrach, Hs. 124: Protokollbuch der Maut zu Aschach 1731, [490–491].

⁴¹⁸ Zu Matthias Weissenbeck siehe *Jäger-Sunstenau*, Wiener Stiftungen, 85.

⁴¹⁹ Zu Dominicus de San Nicola siehe *Dotter*, Transalpinen Warenverkehr; *Rauscher, Serles*, Märkte, 80.

⁴²⁰ Zur Herkunft Steyrers siehe *Rauscher, Serles*, Donauhandel / Krems.

Kaspar Steyrer.

Immer wieder traten Schifflleute auch selbst als Kaufleute in Erscheinung. Vor allem zu erwähnen ist hierbei Paul Rieder, einer der zwischen 1728 und 1731 am häufigsten von Tirol nach Aschach fahrenden Wasserspediteure. Vor allem Kälber, Käse und Schmalz zählten zu seinen Handelsgütern. Diese beförderte er zum Großteil selbst in den Donaauraum, in einigen wenigen Ausnahmen beauftragte er jedoch auch andere Schiffsführer mit dem Transport.

5.8. Nähere Angaben zu einigen bedeutenden Schiffmeistern aus Tirol

5.8.1. Sebastian und Jakob Gstattner

Derjenige Tiroler Schiffmeister, der zwischen 1728 und 1731 mit Abstand am öftesten die Maut in Aschach passierte, war Sebastian Gstattner. Zwischen dem 28. Jänner 1728 und dem 16. Dezember 1731 fuhr er 39 Mal von der Grafschaft Tirol nach Aschach, er absolvierte also jährlich durchschnittlich zehn derartige Fahrten. Als Ausgangsort dieser Transporte ist in 38 Fällen die Stadt Kufstein angegeben, nur einmal fuhr er von Hall ab. Daher ist davon auszugehen, dass Schiffsführer Sebastian Gstattner in Kufstein wohnte. 30 Mal war er dabei mit einem Einzelschiff unterwegs, achtmal mit einem Fahrzeugverband bestehend aus zwei Schiffen und einmal mit drei Schiffen. Größere Schiffsverbände scheinen unter seinem Namen nicht auf. Bei seinen Transporten beförderte er hauptsächlich Glätte und Messing, aber auch Käse, Reis und Wein. Daneben befanden sich verschiedenste andere Güter auf seinen Schiffen.

Wie schon erwähnt, war Sebastian Gstattner nicht der einzige Schiffmeister mit diesem Familiennamen, denn auch ein Jakob und ein Bartholomäus Gstattner⁴²¹ tauchen in den Aschacher Mautregistern auf. Sie dürften ebenfalls aus Kufstein gewesen sein. Bezüglich der transportierten Waren hatte Jakob Gstattner andere Schwerpunkte als Sebastian. Er beförderte nämlich hauptsächlich Käse und Schmalz. Ansonsten waren nur sehr wenige andere Produkte auf den Fahrzeugen dieses Schiffmeisters geladen. Beiden gemeinsam ist, dass keines ihrer im Untersuchungszeitraum registrierten Schiffe Personentransporten diente.

Eine Verwandtschaft der Gstattner-Schiffmeister ist zwar naheliegend, kann jedoch durch die Aschacher Mautprotokolle nicht belegt werden. Auffällig ist, dass Sebastian und Jakob Gstattner die Maut in Aschach öfter am selben Tag passierten (z. B. am 4. April 1728)⁴²², was

⁴²¹ Zwischen 1728 und 1731 passierte Jakob Gstattner die Aschacher Maut 17 Mal, Bartholomäus Gstattner jedoch nur einmal.

⁴²² OÖLA, Depot Harrach, Hs. 117: Protokollbuch der Maut zu Aschach 1728, [203, 205].

darauf schließen lässt, dass sie diese Fahrten in Kufstein gemeinsam begannen. Auf Grund dieser Zusammenarbeit erscheint eine Verwandtschaft als sehr wahrscheinlich.

5.8.2. Martin Wörndl

Für die zweitmeisten Fahrten von Tirol über Aschach zwischen 1728 und 1731 war der Schiffmeister Martin Wörndl verantwortlich. Wie die eben genannten Gstattners war auch er in Kufstein wohnhaft. Seine 32 registrierten Transporte verteilen sich, abgesehen von einem „Ausreißerjahr“, gleichmäßig auf den gesamten Untersuchungszeitraum. Während er nämlich in den Jahren 1728, 1729 und 1731 für jeweils sieben Fahrten verantwortlich zeichnete, war er 1730 elfmal von Tirol nach Aschach unterwegs. Im Gegensatz zu vielen anderen Fällen scheint unter dem Namen Wörndl kein weiterer Schiffsführer auf.

Seine Güter transportierte er hauptsächlich auf Einzelschiffen, neunmal passierte er die Maut in Aschach mit zwei, zweimal mit drei Fahrzeugen. Einen großen Teil seiner Ladungen machte der Kalk aus, auch Wein beförderte er immer wieder, was etwas untypisch für einen Kufsteiner Schiffmeister war. Daneben fanden auf seinen Schiffen verschiedenste Produkte wie etwa Kälber, Kastanien oder Reis Platz. Während der bereits genannte Sebastian Gstattner keine Personentransporte durchführte, dienten im Untersuchungszeitraum zwei Fahrten des Martin Wörndl ausschließlich der Beförderung von Passagieren. In beiden Fällen waren es adelige Herrschaften, die er nach Wien brachte.

5.8.3. Michael Kästl

Während die eben genannten Schiffer allesamt aus Kufstein stammten, kam Michael Kästl aus dem Zentrum der Tiroler Schifffahrt, nämlich aus Hall. In einer Urkunde aus dem Jahr 1739 wird er als „Schiffknecht und Inwohner zu Hall“⁴²³ bezeichnet, er hatte also definitiv kein eigenes Schiffmeistergewerbe. Zwischen 1728 und 1731 scheint er 31 Mal in den Aschacher Mautprotokollen auf, wobei sich diese Fahrten sehr gleichmäßig auf die vier Jahre verteilen. In den Wintermonaten war Michael Kästl wie viele seiner Berufskollegen nur sehr selten unterwegs. In den Monaten Jänner und Februar scheint im Untersuchungszeitraum keine einzige Fahrt auf, den letzten Warentransport des Jahres führte er immer Ende November oder Anfang Dezember durch. Seine Güter beförderte Kästl meist auf Einzelschiffen, nur fünfmal kam er mit zwei Schiffen nach Aschach, einmal mit drei. Die Ziele seiner Reisen sind aus den Aschacher Mautprotokollen nur in drei Fällen zu entnehmen, stets führte die Reise nach

⁴²³ Moser, Urkunden, Nr. 1433, 213.

Wien. Unter dem Namen Kästl taucht in den Aufzeichnungen noch ein weiterer Schiffsführer aus Hall auf, nämlich Jakob Kästl. Von ihm ist im Untersuchungszeitraum jedoch nur eine einzige Fahrt vom 6. November 1730 belegt, bei der er mit zwei Fahrzeugen verschiedenste Produkte wie Kastanien, Öl und Reis flussabwärts transportierte.⁴²⁴ Wie auch in anderen Fällen ist eine Verwandtschaft der beiden Schiffmeister zwar naheliegend, kann aber durch die Daten aus den Aschacher Mautprotokollen nicht bewiesen werden.

Das Warenspektrum auf den Fahrzeugen von Michael Kästl sah naturgemäß deutlich anders aus als das seiner Kufsteiner Kollegen. Wie es bei den Haller Schiffleuten typisch war, lagen seine Schwerpunkte auf dem Transport von Früchten und Wein. Während für erstere die Mengenangaben oftmals fehlen, sind diese vom Wein bekannt. Demnach beförderte Michael Kästl im Untersuchungszeitraum etwa 500 Y. Wein, also etwa 38.900 l. Außerdem transportierte er größere Mengen an Seide und Seidenware, Lorbeer, Öl, Oliven, Handschuhe, Käse, Reis und Schokolade. Wie breit das Warenspektrum dieses Schiffmeisters war, zeigen auch einige exotische Produkte, die er auf seinen Fahrzeugen geladen hatte. So transportierte er etwa bei einer am 7. Mai 1729 in Aschach registrierten Fahrt $\frac{1}{4}$ Z. Tigerhäute.⁴²⁵ Manchmal beförderte Michael Kästl auch Passagiere. 6 seiner 31 zwischen 1728 und 1731 getätigten Fahrten dienten dem Transport von Personen, wobei sowohl herrschaftliche Offiziere als auch welsche Kavaliers oder nicht näher bestimmte „Herrschaften“ auf seinen Fahrzeugen Platz nahmen.

5.8.4. Benedikt Fierbaß

Ebenfalls ein bedeutender Haller Schiffsführer war Benedikt Fierbaß. Zwischen 1728 und 1731 taucht sein Name im Zuge von 29 Fahrten in den Aschacher Mautprotokollen auf, pro Jahr zwischen sechs- und achtmal. Während er 1728 bereits Anfang Februar erstmals nach Aschach kam, tauchte er in den Folgejahren nicht vor Ende März oder Anfang April an der oberösterreichischen Mautstelle auf. Im Herbst fuhr er teilweise bis spät in den Dezember hinein. Seine Transporte wickelte Fierbaß nur teilweise mit Einzelschiffen ab (16 Mal), relativ oft reiste er mit größeren Schiffsverbänden. Neunmal passierte er die Aschacher Maut mit zwei Schiffen, je einmal mit Fahrzeugverbänden bestehend aus drei, vier, fünf und sogar sieben Schiffen.

Die Liste der von Benedikt Fierbaß transportierten Waren ist um ein Vielfaches länger als diejenige der zuvor erwähnten Schiffmeister. Vor allem beförderte er große Mengen an

⁴²⁴ OÖLA, Depot Harrach, Hs. 121: Protokollbuch der Maut zu Aschach 1730, [831f.].

⁴²⁵ OÖLA, Depot Harrach, Hs. 120: Protokollbuch der Maut zu Aschach 1729, [234f.].

Früchten, Seidenwaren und Wein. Aus den Mengenangaben in den Aschacher Mautregistern geht hervor, dass er mehr als 480 sm. (etwa 80 t) an Früchten transportierte (die tatsächliche Zahl dürfte noch etwas höher liegen, da bei einigen Nennungen die Mengenangaben fehlen). Dazu kamen 950 Y. Wein, das sind etwa 73.900 l (damit beförderte er fast doppelt so viel Wein wie der zuvor genannte Michael Kästl) und 216 Z. (das sind etwa 12 t) an Seidenwaren. In großem Ausmaß transportierte er auch Kastanien, Öl, Oliven und Seide. Öfter als zehnmals werden außerdem Flor, Käse, Lorbeer, Fische, Schokolade, Reis und Würste genannt. Daneben befand sich auf seinen Schiffen noch eine Vielzahl anderer Waren. Personentransporte spielten hingegen keine große Rolle, nur aus den Jahren 1730 und 1731 ist jeweils eine Fahrt bekannt, bei der Fierbaß Passagiere beförderte.

5.8.5. Anton, Christoph, Jakob und Johann Pogner

Den Familiennamen Pogner trugen gleich vier der knapp 130 Schiffmeister, die aus der Grafschaft Tirol kommend zwischen 1728 und 1731 in Aschach registriert wurden. Für insgesamt 53 Fahrten zeichneten sie sich verantwortlich, wobei Jakob Pogner die Aschacher Maut am öftesten durchfuhr, nämlich 26 Mal. Damit gehörte er zu denjenigen Tirolern, die im Untersuchungszeitraum am häufigsten durch Aschach fuhren. Zu diesen ist auch Christoph Pogner mit seinen 18 Fahrten zu zählen. Weniger oft hingegen waren Anton (siebenmal) und Johann Pogner (zweimal) unterwegs. Für all diese Fahrten ist als Ausgangsort Hall angegeben, weshalb angenommen werden kann, dass diese Spediteure auch dort wohnten. Dadurch ist eine Verwandtschaft naheliegend. Gleichzeitig durchgeführte Fahrten mehrerer Pogner-Schiffleute sind für den Untersuchungszeitraum nicht belegt, lediglich einmal (im Oktober 1729) passierten Anton und Christoph Pogner die Maut im Abstand von einem Tag.⁴²⁶ Alle anderen Fahrten liegen mindestens mehrere Tage auseinander.

Eine regelmäßige Schifffahrtstätigkeit ist nicht für alle vier Schiffsführer belegbar. Zwar passierte Anton Pogner die Aschacher Maut 1729 und 1730 je dreimal, 1731 scheint er jedoch nur einmal auf und 1728 gar nie. Etwas anders sieht die Sache bei Christoph Pogner aus. Er unternahm in den Jahren 1728, 1730 und 1731 je fünf Fahrten von Tirol flussabwärts nach Aschach, 1729 waren es drei. Sehr regelmäßig kam auch Jakob Pogner mit Fahrzeugen zur Mautstelle Aschach, zwischen 1728 und 1731 jährlich fünf- bis achtmal. Johann Pogner scheint 1729 und 1730 je einmal auf.

⁴²⁶ Ebd., [803, 812–814].

Auffällig ist, dass der recht regelmäßig verkehrende Jakob Pogner auf seiner ersten Fahrt im Jahr 1729 erst am 27. Mai nach Aschach kam.⁴²⁷ Zwischen seiner letzten Fahrt aus dem Vorjahr, welche mit 21. November datiert ist,⁴²⁸ und der genannten ersten aus 1729 liegt also mehr als ein halbes Jahr. Ähnliches lässt sich auch bei Christoph Pogner beobachten, dessen erste Fahrt im Jahr 1729 mit 19. Juni datiert ist.⁴²⁹ Listet man alle Fahrten der Pogner-Schiffmeister nach Datum sortiert auf, kann man sehr gut erkennen, wie regelmäßig diese von Tirol nach Aschach kamen. Die vier Schiffmeister waren, mit Ausnahme der Wintermonate, das ganze Jahr verteilt unterwegs. Ihre Fahrten ergänzten einander gegenseitig, sodass in gleichmäßigen Abständen ein Pogner zur Aschacher Maut kam.

Das transportierte Warenspektrum sah bei allen vier Pogner-Schiffmeistern sehr ähnlich aus. Anton beförderte hauptsächlich Früchte, Seidenware und Wein, weiters etwas Seide und kleinere Mengen verschiedenster Produkte wie etwa Blumenzwiebeln, Capizol, Käse oder Pfirsiche. Recht ähnlich, wenn auch in deutlich größeren Ausmaßen, sah das Ganze bei Christoph Pogner aus. Früchte, Wein, Seide und Seidenwaren waren auch seine Haupttransportgüter. Daneben beförderte er aber auch große Mengen an Kastanien, Oliven und Reis. In kleinerem Umfang befanden sich in seiner Ladung Fische, Käse, Samt und eine ganze Reihe weiterer Produkte. Auf Grund der Vielzahl der Fahrten Jakob Pogners ist die Liste der von ihm transportierten Waren sehr lang. Natürlich nahmen auch hier Früchte, Wein und Seidenwaren herausragende Positionen ein. In großem Umfang beförderte er weiters Seide, Kastanien, Öl, Oliven und Schokolade. Daneben fand eine große Anzahl weiterer Waren Platz auf seinen Schiffen. Der vierte Schiffmeister im Bunde war Johann Pogner. Er kam im Untersuchungszeitraum nur zweimal von Tirol nach Aschach, wobei eine Fahrt einem Personentransport diente. Die Ladung des verbleibenden Transportes kann sich jedoch mehr als sehen lassen, denn dieser Schiffsführer steuerte am 7. Dezember 1730 einen Schiffszug mit sieben Fahrzeugen flussabwärts. Die auf den Schiffen befindlichen Warenmengen waren daher sehr groß. Darunter befanden sich vor allem Wein, Früchte und Seidenwaren, außerdem Oliven, Seide und viele weitere Güter.⁴³⁰

Mit größeren Fahrzeugverbänden waren die Pogner-Schiffmeister öfter unterwegs. Von Jakob Pogner ist aus dem Jahr 1729 eine Fahrt mit acht Schiffen überliefert. Je einmal kam er im Untersuchungszeitraum auch mit vier und fünf Schiffen nach Aschach, zweimal mit drei und

⁴²⁷ Ebd., [315f.].

⁴²⁸ OÖLA, Depot Harrach, Hs. 117: Protokollbuch der Maut zu Aschach 1728, [1046–1050].

⁴²⁹ OÖLA, Depot Harrach, Hs. 120: Protokollbuch der Maut zu Aschach 1729, [382–384].

⁴³⁰ OÖLA, Depot Harrach, Hs. 121: Protokollbuch der Maut zu Aschach 1730, [932–937].

sechsmal mit zwei. Christoph Pogner passierte die Aschacher Maut am 2. Dezember 1731 mit vier Fahrzeugen,⁴³¹ weitere fünfmal scheint er mit je zwei Schiffen auf.

5.8.6. Hofschiffmeister Aichinger

In der vorliegenden Arbeit war schon öfter die Rede von Johann Michael Aichinger. Im 17. Jahrhundert bildete sich in Hall die Tradition heraus, dass Schiffmeister, die sich für Hoftransporte bewährt hatten, zu Hofschiffmeistern ernannt wurden. Johann Michael Aichinger wurde 1710 mit diesem Titel dekoriert. Plaseller schreibt dazu: „Von nun an errang die Familie Aichinger die führende Stellung unter den Haller Wasserspeditionen.“⁴³² Weiters bezeichnet er dieses Geschlecht als „Familie, die monopolartig die Schifffahrt bis zu ihrem Aufhören betrieben hatte“.⁴³³ Der Titel Hofschiffmeister blieb in der Folge über Generationen in den Händen der Familie Aichinger.⁴³⁴ Ihre Warentransporte führte sie hauptsächlich im Auftrag von Welschtirolern und Italienern durch.⁴³⁵

Die Dynastie dieser Schiffmeisterfamilie wurde jedoch nicht von Johann Michael, sondern durch Johann Aichinger begründet. Dieser wurde 1680 als Schiffmeister und Bürger von Hall aufgenommen und wird von Otto Stolz als „Stammvater der Familie Aichinger“ bezeichnet.⁴³⁶ Johann Aichinger war, wie mehrere seiner Nachkommen, einer der vier gleichzeitig amtierenden Bürgermeister von Hall. 1725 starb er, im Untersuchungszeitraum der vorliegenden Arbeit war er also nicht mehr am Leben.⁴³⁷ Der Hofschiffmeister Johann Michael Aichinger hingegen schon, denn er starb erst 1764.⁴³⁸

Von einer großen Vorrangstellung im Warentransportwesen ist aus den Aschacher Mautprotokollen jedoch nichts herauszulesen. Der Name Johann Michael Aichinger kommt überhaupt nicht vor. Zwischen 1728 und 1731 scheint nur eine einzige Fahrt eines Schiffmeisters mit dem Namen Aichinger auf. Am 17. August 1730 fuhr Johann Aichinger von Hall flussabwärts. Geladen hatte er Käse, Lorbeer, Mandeln, Reis, Seidenware, Weihrauch und Weinbeeren.⁴³⁹ Außerhalb des Untersuchungszeitraumes sind einige wenige weitere Fahrten dieses Schiffmeisters belegt.

⁴³¹ OÖLA, Depot Harrach, Hs. 124: Protokollbuch der Maut zu Aschach 1731, [852–856].

⁴³² Plaseller, *Innschifffahrt*, 75.

⁴³³ Ebd.

⁴³⁴ Mühlberger, *Absolutismus*, 326. Zur Familie Aichinger siehe auch *Freundl*, *Inn-Schiffmeister*. Dieses Werk lag mir leider nicht vor.

⁴³⁵ Plaseller, *Innschifffahrt*, 113.

⁴³⁶ Stolz, *Hall*, 229.

⁴³⁷ Ebd., 229 und 234.

⁴³⁸ Plaseller, *Innschifffahrt*, 113.

⁴³⁹ OÖLA, Depot Harrach, Hs. 121: Protokollbuch der Maut zu Aschach 1730, [551f.].

Ein Haller Schiffmeister namens Mathias Aichinger ist übrigens schon im Jahr 1627 belegt. Dieser stammte aus einer alteingesessenen Familie und konnte „als Bürger und Schiffmeister nachgewiesen werden“.⁴⁴⁰

⁴⁴⁰ *Vangerow*, Linz I, 250.

6. Schlussbetrachtung

In dieser Arbeit wurden unterschiedlichste Facetten des Themas „Tirol und der Donauhandel um 1700“ behandelt. Das anfängliche Kapitel über die politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Tirol zeigte einerseits, wie das Land nach dem Aussterben der Tiroler Nebenlinie der Habsburger Schritt für Schritt in die Monarchia Austriaca hineinwuchs, andererseits waren die wirtschaftlichen Entwicklungen bedingt durch verschiedenste Konflikte und Krisen durchaus schwierig. Die Bevölkerungszahl stieg dennoch langsam aber stetig an, sodass um 1700 knapp 500.000 Menschen in der Grafschaft Tirol lebten, die meisten davon am Land.

Handel und Verkehr spielten für Tirol immer eine große Rolle, so auch um 1700. Die wichtigsten Routen waren einerseits die beiden Alpenübergänge über den Brenner und den Reschen, andererseits die Ost-West-Verbindungen durch die Täler, etwa durch das Inntal oder das Pustertal. Von Bedeutung für den Warentransport waren auch die beiden größten Flüsse des Landes, nämlich der Inn, welcher ab Hall für große Fahrzeuge schiffbar war, und die Etsch, auf der bis knapp vor Bozen Güter befördert werden konnten. Während der Landtransport hauptsächlich im Rahmen des Rodfuhrwesens organisiert war, lag die Schifffahrt auf der Etsch gänzlich in den Händen der Speditionskompagnie von Sacco. Die Wassertransporte am Inn beherrschten zu einem großen Teil die Bürger von Hall. Diese Stadt war es auch, die eine Ausnahmestellung in der Tiroler Schifffahrt innehatte. Der bedeutendste Handelsort des Landes lag jedoch südlich der Alpen. Das sowohl an der Straße über den Brenner als auch an derjenigen über den Reschen liegende Bozen fungierte mit seinen bekannten Messen als Drehscheibe des überregionalen Handels.

Was aus Tirol über den Wasserweg weitertransportiert wurde, kam in den Donaauraum (meist nach Linz oder Wien). Wie der Name schon sagt, wurde dieses Wirtschaftsgebiet von der Donau, welche als eine der bedeutendsten europäischen Verkehrsadern in der Frühen Neuzeit galt, einigen Nebenflüssen (z. B. Inn oder Salzach) und wichtigen Handelsstraßen (etwa von Linz nach Böhmen) aufgespannt. Bedeutende Handelsorte in diesem Gebiet waren etwa die oberdeutschen Städte Regensburg, Nürnberg, Ulm und Augsburg, auf österreichischer Seite sind neben dem erzbischöflichen Salzburg Linz, Krems und Wien hervorzuheben.

Im letzten großen Kapitel wurden schließlich mittels einer Auswertung der Aschacher Mautprotokolle aus den Jahren 1728 bis 1731 Tiroler Frächter und die von ihnen beförderten Waren untersucht. Dabei wurde deutlich, dass sich hauptsächlich Schifffleute aus Hall für den Großteil der von Tirol in den Donaauraum reisenden Fahrzeuge verantwortlich zeigten. Viele

Schiffe bzw. Schiffsverbände fuhren auch von Kufstein nach Aschach. Zahlenmäßig blieben sie jedoch weit hinter den Haller Wasserfahrzeugen zurück. Andere Städte oder Orte am Tiroler Inn konnten sich keine bedeutende Stellung in der Schifffahrt erarbeiten. Hinsichtlich der beförderten Waren zeigte sich, dass das Spektrum der auf dem Fluss von Tirol in den Donaauraum transportierten Güter sehr vielfältig war. Die am häufigsten beförderten Produkte waren dabei Früchte, Wein, Seidenware, Seide, Käse, Reis, Kastanien, Öl, Oliven und Schokolade. Recht groß war auch die Zahl der Menschen, die den Wasserweg für ihre Reisen von Tirol in den Donaauraum wählten.

Die Frage nach den insgesamt von Tirol nach Aschach transportierten Warenmengen muss jedoch offen bleiben. Da in den Aschacher Mautregistern oftmals die Mengenangaben fehlen, reicht diese Quelle für eine seriöse Beantwortung der Fragestellung nicht aus. Sehr spannend wären sicherlich weitere Einblicke in das Leben der erwähnten Schifflleute. Wie lebten diese Personen? Wie waren die Schifffahrtsgewerbe organisiert? Welche Familientraditionen gab es? Möglicherweise würde eine Recherche im Haller Stadtarchiv diesbezüglich weitere Aufschlüsse bringen, die im Rahmen dieser Arbeit nicht unternommen werden konnte.

7. Quellen- und Literaturverzeichnis

7.1. Ungedruckte Quellen

Oberösterreichisches Landesarchiv (OÖLA)

Depot Harrach, Protokollbücher der Maut zu Aschach, Hs. 108 (1721), Hs. 113 (1724), 116 (1727), Hs. 117 (1728), Hs. 120 (1729), Hs. 121 (1730), Hs. 124 (1731).

7.2. Gedruckte Quellen

Herrenleben, Codex Austriacus, Supp. 2: S. G. *H[errenleben]*, Sammlung Oesterreichischer Gesetze und Ordnungen, wie solche von Zeit zu Zeit ergangen und publiciret worden, so viel deren vom Jahr 1721. Bis auf höchst-traurigen Tod-Fall Der Römisch-Kayserlichen Majestät Caroli VI. aufzubringen waren (Codex Austriacus, Supplementum 2, Wien 1752).

Moser, Urkunden: Heinz *Moser* (Bearb.): Urkunden der Stadt Hall in Tirol. Teil 2: 1601–1877 (Tiroler Landesarchiv – Geschichtsquellen 30, Innsbruck 1990).

Stolz, Quellen: Otto *Stolz*, Quellen zur Geschichte des Zollwesens und Handelsverkehrs in Tirol und Vorarlberg vom 13. bis 18. Jahrhundert (Deutsche Handelsakten des Mittelalters und der Neuzeit 10, Deutsche Zolltarife des Mittelalters und der Neuzeit 1, Wiesbaden 1955).

7.3. Online Ressourcen

Rauscher, Serles, Donauhandel (Website): Peter *Rauscher*, Andrea *Serles*, Der Donauhandel. Quellen zur österreichischen Wirtschaftsgeschichte des 17. und 18. Jahrhunderts. URL: <https://www.univie.ac.at/donauhandel/> (17.02.2016).

Rauscher, Serles, Donauhandel / Aschacher Mautprotokolle: Peter *Rauscher*, Andrea *Serles*, Aschacher Mautprotokolle. In: Der Donauhandel. Quellen zur österreichischen Wirtschaftsgeschichte des 17. und 18. Jahrhunderts.

URL: <http://www.univie.ac.at/donauhandel/edition-der-aschacher-mautregister/> (19.02.2016).

Rauscher, Serles, Donauhandel / Krems: Peter *Rauscher*, Andrea *Serles*, Die Waag- und Niederlagsbücher der Stadt Krems – Datenbank. In: Der Donauhandel. Quellen zur österreichischen Wirtschaftsgeschichte des 17. und 18. Jahrhunderts.

URL: <http://www.univie.ac.at/donauhandel/datenbanken/datenbank-krems/> (03.03.2016).

7.4. Literatur

Adron, Messen: Lutz *Adron*, Messen, wiegen, zählen. Das Lexikon der Maß- und Währungseinheiten aller Zeiten und Länder mit über 2.000 Stichwörtern in 58 Tabellen (Wien 1971).

Andraschek-Holzer, Schmid, Umweltgeschichte: Ralph *Andraschek-Holzer*, Martin *Schmid*, Umweltgeschichte und Topographische Ansichten: Zur Transformation eines österreichischen Donau-Abschnitts in der Neuzeit. In: Mitteilungen des Instituts für Österreichische Geschichtsforschung 120 (2012) 80–115.

Bauer, Matis, Geburt der Neuzeit: Leonhard *Bauer*, Herbert *Matis*, Geburt der Neuzeit. Vom Feudalsystem zur Marktgesellschaft (München 1988).

Beer, Handelspolitik: Adolf *Beer*, Die österreichische Handelspolitik unter Maria Theresia und Joseph II. In: Archiv für Österreichische Geschichte 86 (1899) 1–204.

Bonoldi, Gerichtsakten: Andrea *Bonoldi*, Gerichtsakten als serielle Quelle. Das Beispiel der süddeutschen Kaufleute am Bozner Merkantilmagistrat (17.–18. Jahrhundert). In: Peter *Rauscher*, Andrea *Serles* (Hg.), Wiegen – Zählen – Registrieren. Handelsgeschichtliche Massenquellen und die Erforschung mitteleuropäischer Märkte (13.–18. Jahrhundert) (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas 25, Innsbruck–Wien–Bozen 2015) 135–167.

Bonoldi, Handel und Kreditwesen: Andrea *Bonoldi*, Handel und Kreditwesen zwischen Italien und Deutschland: Die Stadt Bozen und ihre Messen vom 13. bis ins 19. Jahrhundert. In: Scripta Mercaturae 42 (2008) 9–26.

Bonoldi, I signori della fiera: Andrea *Bonoldi*, I signori della fiera: le famiglie mercantili bolzanine del XVIII secolo tra politica ed economia. In: Pascal *Ladner*, Gabriel *Imboden* (Hg.), Alpenländischer Kapitalismus in vorindustrieller Zeit (Veröffentlichungen des Forschungsinstituts zur Geschichte des Alpenraums 9, Brig 2004) 23–54.

Bonoldi, La fiera e il dazio: Andrea *Bonoldi*, La fiera e il dazio: economia e politica commerciale nel Tirolo del secondo Settecento (Trento 1999).

Bonoldi, Denzel, Bozen im Messenetz Europas: Andrea *Bonoldi*, Markus A. *Denzel* (Hg.), Bozen im Messenetz Europas (17.–19. Jahrhundert) / Bolzano nel sistema fieristico europeo (secc. XVII–XIX) (Veröffentlichungen des Südtiroler Landesarchivs 24 / Pubblicazioni dell'Archivio Provinciale di Bolzano 24, Bozen 2007).

Bonoldi, Denzel, Einleitung: Andrea *Bonoldi*, Markus A. *Denzel*, Einleitung. In: Andrea *Bonoldi*, Markus A. *Denzel* (Hg.), Bozen im Messenetz Europas (17.–19. Jahrhundert) / Bolz-

ano nel sistema fieristico europeo (secc. XVII–XIX) (Veröffentlichungen des Südtiroler Landesarchivs / Pubblicazioni dell'Archivio Provinciale di Bolzano 24, Bozen 2007) 13–19.

Bůžek, Märkte: Václav *Bůžek*, Die Linzer Märkte und die Kultur am Hofe der letzten Rosenberger. In: Historisches Jahrbuch der Stadt Linz 1989 (1990) 11–44.

Bückling, Bozener Märkte: Gerhard *Bückling*, Die Bozener Märkte bis zum Dreißigjährigen Kriege (Leipzig 1907).

Chaloupek u. a., Österreichische Industriegeschichte: Günther *Chaloupek*, Dionys *Lehner*, Herbert *Matis*, Roman *Sandgruber*, Österreichische Industriegeschichte 1700 bis 1848. Die vorhandene Chance (Wien 2003).

Demo, Le fiere di Bolzano: Edoardo *Demo*, Le fiere di Bolzano tra Basso Medioevo ed età moderna. In: Simonetta *Cavaciocchi* (Hg.), Fiere e Mercati nella Integrazione delle Economie Europee Secc. XIII–XVIII (Istituto Internazionale di Storia Economica Prato, Serie II – Atti delle “Settimane di Studi” e altri Convegni 32, Firenze 2001) 707–722.

Demo, Mercanti e mercanzie: Edoardo *Demo*, Mercanti e mercanzie alle fiere di Bolzano ed Egna nella prima metà del '500. In: Geschichte und Region 5 / Storia e regione 5 (1996) 345–365.

Denzel, Bargeldloser Zahlungsverkehr: Markus A. *Denzel*, Bargeldloser Zahlungsverkehr auf den Bozner Messen vom 17. Jahrhundert bis 1850. Ergebnisse eines Forschungsprojekts. In: Scripta Mercaturae 42/1 (2008) 87–101.

Denzel, Bozner Messen: Markus A. *Denzel*, Die Bozner Messen und ihr Zahlungsverkehr (1633–1850) (Veröffentlichungen des Südtiroler Landesarchivs 21 / Pubblicazioni dell'Archivio Provinciale di Bolzano 21, Bozen 2005).

Denzel, Maklerwesen: Markus A. *Denzel*, Das Maklerwesen auf den Bozner Messen des 18. Jahrhunderts. In: Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 96 (2009) 297–319.

Donati, Ecclesiastici: Claudio *Donati*, Ecclesiastici e Laici nel Trentino del settecento (1748–1763) (Istituto storico italiano per l'età moderna e contemporanea, Roma 1975).

Dotter, Transalpinen Warenverkehr: Marion *Dotter*, Transalpinen Warenverkehr. Italienische Kaufleute im Donauhandel in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts [in Druckvorbereitung].

Egg, *Pfaundler*, *Pizzinini*, Von allerley Werkleuten und Gewerben: Erich *Egg*, Wolfgang *Pfaundler*, Meinrad *Pizzinini*, Von allerley Werkleuten und Gewerben. Eine Bildgeschichte der Tiroler Wirtschaft (Innsbruck 1976).

Egger, Geschichte Tirols. Josef *Egger*, Die Geschichte Tirols. Von der ältesten Zeit bis in die Neuzeit, 3 Bde. (Innsbruck 1872, 1876, 1880).

Ennen, „Markt und Stadt“: Edith *Ennen*, Art. „Markt und Stadt“. In: Adalbert *Erler*, Ekkehard *Kaufmann* (Hg.), Handwörterbuch zur deutschen Rechtsgeschichte, Bd. 3 (Berlin 1984) 330–337.

Faber, Vorstufen: Eva *Faber*, Vorstufen für eine innerösterreichische Wirtschaftsgemeinschaft. Zur wirtschaftlichen Entwicklung Innerösterreichs in den Jahren 1717–1730. In: Zeitschrift des Historischen Vereines für Steiermark 87 (1996) 123–188.

Fink, *Aberle*, Schiffmeister: Michael *Fink*, Andreas *Aberle* (Bearb.), Der Schiffmeister vom Inn. Selbstbiographie mit Kommentaren von Andreas *Aberle* (Ried 1981).

Fischer, Rodfuhrwesen: Klaus *Fischer*, Das Rodfuhrwesen zwischen Augsburg und Venedig vom 13. bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts. In: Wolfram *Baer*, Pankraz *Fried* (Hg.), Schwaben–Tirol. Historische Beziehungen zwischen Schwaben und Tirol von der Römerzeit bis zur Gegenwart. Ausstellung der Stadt Augsburg und des Bezirks Schwaben 7. Juli–15. Oktober 1989, Bd. 2: Beiträge (Rosenheim 1989) 240–250.

Fontana, Restauration: Josef *Fontana*, Von der Restauration bis zur Revolution (1814–1848). In: Josef *Fontana*, Georg *Mühlberger*, Rudolf *Palme*, Geschichte des Landes Tirol, Bd. 2 (Bozen 1986) 581–760.

Fontana u. a., Geschichte Tirols: Josef *Fontana*, Peter W. *Haider*, Walter *Leitner*, Georg *Mühlberger*, Rudolf *Palme*, Othmar *Parteli*, Josef *Riedmann*, Geschichte des Landes Tirol, 4 Bde. (Bozen 1985–1988).

Forcher, Tirols Geschichte: Michael *Forcher*, Tirols Geschichte in Wort und Bild (Innsbruck 2006).

Freundl, Inn-Schiffmeister: Stefan *Freundl*, Inn-Schiffmeister. Porträts aus: Hall i. T., Rosenheim, Wasserburg, Kraiburg, Neuötting, Braunau und Passau (Weiß-blaue Reihe 4, Rosenheim 1978).

Gönnenwein, Stapel- und Niederlagsrecht: Otto *Gönnenwein*, Das Stapel- und Niederlagsrecht (Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte N. F. 11, Weimar 1939).

Grass, Vom Messegericht zum Merkantilmagistrat: Nikolaus *Grass*, Vom Messegericht zum Merkantilmagistrat im alten Tirol unter besonderer Berücksichtigung der Marktgerichtsbar-

keit zu Hall am Inn. In: Karl *Kroeschell* (Hg.), Festschrift für Hans Thieme zu seinem 80. Geburtstag (Sigmaringen 1986) 215–233.

Gritsch, Schifffahrt: Helmut *Gritsch*, Schifffahrt auf Etsch und Inn. In: Uta *Lindgren* (Hg.), Alpenübergänge vor 1850. Landkarten – Straßen – Verkehr. Symposium am 14. und 15. Februar 1986 in München (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Beihefte 83, Stuttgart 1987) 47–63.

Gruber, Linzer Märkte: Elisabeth *Gruber*, Die Linzer Märkte um 1600. In: Peter *Assmann* (Hg.), Des Kaisers Kulturhauptstadt. Linz um 1600 (Linz 2012) 67–72.

Günther, Saline Hall: Wilhelm Arnold *Günther*, Die Saline Hall in Tirol: 700 Jahre Tiroler Salz 1272–1967 (Wien 1972).

Hageneder, Aschach: Othmar *Hageneder*, Die Maut zu Aschach im Mittelalter. In: Miscellen zur mittleren und neueren Geschichte Österreichs. Festgabe für Herrn Professor Leo Santifaller anlässlich seines 60. Geburtstages von den Mitgliedern des 45. Kurses am Institut für Österreichische Geschichtsforschung (Wien 1950) 93–108.

Halm, Österreich: Hans *Halm*, Österreich und Neurußland, Bd. 1: Donauschifffahrt und -handel nach dem Südosten 1718–1780 (Breslau 1943).

Hassinger, Außenhandel: Herbert *Hassinger*, Der Außenhandel der Habsburgermonarchie in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts. In: Friedrich *Lütge* (Hg.), Die wirtschaftliche Situation in Deutschland und Österreich um die Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert. Bericht über die Erste Arbeitstagung der Gesellschaft für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte in Mainz 4.–6. März 1963 (Forschungen zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 6, Stuttgart 1964) 61–98.

Hassinger, Geschichte des Zollwesens: Herbert *Hassinger*, Geschichte des Zollwesens, Handels und Verkehrs in den östlichen Alpenländern vom Spätmittelalter bis in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts 1: Regionaler Teil, erste Hälfte: Westkärnten–Salzburg (Deutsche Handelsakten des Mittelalters und der Neuzeit 16, Deutsche Zolltarife des Mittelalters und der Neuzeit 5, Stuttgart 1987).

Hassinger, Johann Joachim Becher: Herbert *Hassinger*, Johann Joachim Becher 1634–1682. Ein Beitrag zur Geschichte des Merkantilismus (Wien 1951).

Hassinger, Länder: Herbert *Hassinger*, Die althabsburgischen Länder und Salzburg 1350–1650. In: Hermann *Kellenbenz* (Hg.), Handbuch der europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Bd. 3: Europäische Wirtschafts- und Sozialgeschichte vom ausgehenden Mittelalter bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts (Stuttgart 1986) 927–967.

- Hassinger*, Verkehr über Brenner und Reschen: Herbert *Hassinger*, Der Verkehr über Brenner und Reschen vom Ende des 13. bis in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts. Mit einem Tabellenanhang. In: Ernst *Troger*, Georg *Zwanowetz* (Hg.), Neue Beiträge zur geschichtlichen Landeskunde Tirols. Festschrift für Univ.-Prof. Dr. Franz Huter anlässlich der Vollendung des 70. Lebensjahres, 1. Teil (Tiroler Wirtschaftsstudien 26, Innsbruck–München 1969) 137–194.
- Hassinger*, Verkehrsgeschichte der Alpenpässe: Herbert *Hassinger*, Zur Verkehrsgeschichte der Alpenpässe in vorindustrieller Zeit, In: Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 66 (1979) 441–465.
- Heiss*, Schattenregierung: Hans *Heiss*, Die ökonomische Schattenregierung Tirols. Zur Rolle des Bozner Merkantilmagistrats vom 17. bis ins frühe 19. Jahrhundert. In: Geschichte und Region 1 / Storia e regione 1 (1992) 66–85.
- Helmedach*: Verkehrssystem: Andreas *Helmedach*, Das Verkehrssystem als Modernisierungsfaktor. Straßen, Post, Fuhrwesen und Reisen nach Triest und Fiume vom Beginn des 18. Jahrhunderts bis zum Eisenbahnzeitalter (Südosteuropäische Arbeiten 107, München 2002).
- Henning*, „Niederlage (Stapel)“: Friedrich Wilhelm *Henning*, Art. „Niederlage (Stapel)“. In: Adalbert *Erler*, Ekkehard *Kaufmann* (Hg.), Handwörterbuch zur deutschen Rechtsgeschichte, Bd. 3 (Berlin 1984) 987–991.
- Hye*, Städte Südtirols: Franz-Heinz *Hye*, Die Städte Tirols, 2. Teil Südtirol (Innsbruck 2001).
- Hofer*, „Marktrecht“: Sibylle *Hofer*, Art. „Marktrecht“. In: Friedrich *Jaeger* (Hg.), Enzyklopädie der Neuzeit, Bd. 8 (Stuttgart 2008) 63–65.
- Hoffmann*, Linz: Alfred *Hoffmann*, Linz im Donautransit des Jahres 1566. In: Historisches Jahrbuch der Stadt Linz 1952 (1953) 331–344.
- Hoffmann*, Wirtschaftsgeschichte: Alfred *Hoffmann*, Wirtschaftsgeschichte des Landes Oberösterreich, Bd. 1: Werden – Wachsen – Reifen. Von der Frühzeit bis zum Jahre 1848 (Salzburg–Linz 1952).
- Hohensinner*, Fahrzeuge: Severin *Hohensinner*, „Wie viele Fahrzeuge liegen in den Schottermassen begraben?“: Die Schifffahrt auf der unregulierten Donau. In: Verena *Winiwarter*, Martin *Schmid*, Umwelt Donau: Eine andere Geschichte. Katalog zur Ausstellung des Niederösterreichischen Landesarchivs im ehemaligen Pfarrhof in Ardagger Markt, 5. Mai–7. November 2010 (St. Pölten 2010) 105–117.

Hohensinner, Strom: Severin *Hohensinner*, „Sobald jedoch der Strom einen anderen Lauf nimmt ...“. Der Wandel der Donau vom 18. zum 20. Jahrhundert. In: Verena *Winiwarter*, Martin *Schmid*, Umwelt Donau: Eine andere Geschichte. Katalog zur Ausstellung des Niederösterreichischen Landesarchivs im ehemaligen Pfarrhof in Ardagger Markt, 5. Mai–7. November 2010 (St. Pölten 2010) 39–55.

Huter, Quellen: Franz *Huter*, Die Quellen des Meßgerichts-Privilegs der Erzherzogin Claudia für die Boznermärkte (1635). In: Bozner Jahrbuch für Geschichte, Kultur und Kunst 1 (Bozen 1927) 5–131.

Huter, Tiroler Landesgeschichte: Franz *Huter*, Grundzüge der Tiroler Landesgeschichte. In: Franz-Heinz *Hye*, Die Städte Tirols, 1. Teil Bundesland Tirol (Österreichisches Städtebuch 5, Wien 1980) 19–27.

Jäger-Sunstenau, Wiener Stiftungen: Hanns *Jäger-Sunstenau*, Wiener Stiftungen des 18. Jahrhunderts für Empfänger im Burgenland. In: Burgenländische Heimatblätter 16 (Eisenstadt 1954) 83–86.

Kellenbenz, „Messen“: Hermann *Kellenbenz*, Art. „Messen“. In: Adalbert *Erler*, Ekkehard *Kaufmann* (Hg.), Handwörterbuch zur deutschen Rechtsgeschichte, Bd. 3 (Berlin 1984) 510–517.

Kenner, Bruchstücke: Joseph *Kenner*, Bruchstücke über die Linzer-Jahrmärkte. In: Fünfter Bericht über das Museum Francisco-Carolinum (Linz 1841) 111–248.

Klein, Bevölkerung Österreichs: Kurt *Klein*, Die Bevölkerung Österreichs vom Beginn des 16. bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts (mit einem Abriß der Bevölkerungsentwicklung von 1754 bis 1869). In: Heimold *Helczmanovszki* (Hg.), Beiträge zur Bevölkerungs- und Sozialgeschichte Österreichs. Nebst einem Überblick über die Entwicklung der Bevölkerungs- und Sozialstatistik (Wien 1973) 47–112.

Knittler, Die europäische Stadt: Herbert *Knittler*, Die europäische Stadt in der frühen Neuzeit. Institutionen, Strukturen, Entwicklungen (Querschnitte. Einführungstexte zur Sozial-, Wirtschafts- und Kulturgeschichte 4, Wien–München 2000).

Knittler, Österreichs Städte: Herbert *Knittler*, Österreichs Städte in der frühen Neuzeit. In: Erich *Zöllner* (Hg.), Österreichs Städte und Märkte (Schriften des Instituts für Österreichkunde 46, Wien 1985) 43–68.

Krüger, Handbuch: Johann Friedrich *Krüger*, Vollständiges Handbuch der Münzen, Maße und Gewichte aller Länder der Erde (Quedlinburg–Leipzig 1830).

Kurrein, Federjuden: Viktor *Kurrein*, Die böhmisch-mährischen Federjuden auf den Linzer Märkten. In: *Heimatgäue* 12 (1931) 242–248.

Kurz, Österreichs Handel: Franz *Kurz*, Österreichs Handel in älteren Zeiten (Linz 1822).

Landsteiner, Handelskonjunkturen: Erich *Landsteiner*, Handelskonjunkturen. In: Karl *Vocelka*, Anita *Traninger* (Hg.), Wien. Geschichte einer Stadt, Bd. 2: Die frühneuzeitliche Residenz (16.–18. Jahrhundert) (Köln–Wien–Weimar 2003) 201–205.

Landsteiner, Kaufleute: Erich *Landsteiner*, Die Kaufleute. In: Karl *Vocelka*, Anita *Traninger* (Hg.), Wien. Geschichte einer Stadt, Bd. 2: Die frühneuzeitliche Residenz (16.–18. Jahrhundert) (Köln–Wien–Weimar 2003) 205–214.

Landsteiner, Wiederaufbau: Erich *Landsteiner*, Wiederaufbau oder Transformation? Niederösterreich vor, während und nach dem Dreißigjährigen Krieg. In: Walter *Leitsch*, Stanislaw *Trawkowski* (Hg.), Polen und Österreich im 17. Jahrhundert (Wiener Archiv für Geschichte des Slawentums und Osteuropas 18, Wien–Köln–Weimar 1999) 133–203.

Landsteiner, Wien: Erich *Landsteiner*, Wien und der Donauhandel. In: Karl *Vocelka*, Anita *Traninger* (Hg.), Wien. Geschichte einer Stadt, Bd. 2: Die frühneuzeitliche Residenz (16.–18. Jahrhundert) (Köln–Wien–Weimar 2003) 187–197.

Lechthaler, Geschichte des Landes Tirol: Alois *Lechthaler*, Geschichte des Landes Tirol (Innsbruck 1935).

Lindgren, Alpenübergänge: Uta *Lindgren*, Alpenübergänge von Bayern nach Italien 1500–1850. Landkarten–Straßen–Verkehr (München 1986).

Mathis, Handel: Franz *Mathis*, Handel und Städtewachstum. Das Beispiel der österreichischen Alpen. In: Thomas *Busset* (Red.), Andes–Himalaya–Alpen / Anden–Himalaya–Alpen (Histoire des Alpes 8, Zürich 2003) 195–205.

Mathis, Handelsgüter: Franz *Mathis*, Handelsgüter und Handelsströme durch Tirol. In: Andrea *Bonoldi*, Markus A. *Denzel* (Hg.), Bozen im Messenetz Europas (17.–19. Jahrhundert) / Bolzano nel sistema fieristico europeo (secc. XVII–XIX) (Veröffentlichungen des Südtiroler Landesarchivs 24 / Pubblicazioni dell'Archivio Provinciale di Bolzano 24, Bozen 2007) 123–133.

Mathis, Salzversorgung: Franz *Mathis*, Die Salzversorgung des Tiroler Unterlandes im 16. und 17. Jahrhundert. In: Franz *Huter*, Georg *Zwanowetz* (Hg.), Erzeugung, Verkehr und Handel in der Geschichte der Alpenländer. Festschrift für Univ.-Prof. Dr. Herbert Hassinger an-

läßlich der Vollendung des 65. Lebensjahres (Tiroler Wirtschaftsstudien 33, Innsbruck 1977) 247–258.

Meißinger, Donauschiffahrt: Otto *Meißinger*, Die historische Donauschiffahrt. Holzschiffe und Flöße (Schriftenreihe des Schiffahrtsmuseums Spitz a. d. Donau 1, Melk–Wien 1975).

Mühlberger, Absolutismus: Georg *Mühlberger*, Absolutismus und Freiheitskämpfe (1665–1740). In: Josef *Fontana*, Georg *Mühlberger*, Rudolf *Palme*, Geschichte des Landes Tirol, Bd. 2 (Bozen 1986) 289–579.

Muth, Bozner Messe: Eugen J. *Muth*, Die Bozner Messe (Beiträge zur alpenländischen Wirtschafts- und Sozialforschung 33, Innsbruck 1968).

Neweklowsky, Aschach: Ernst *Neweklowsky*, Aschach und die Donauschiffahrt. In: Oberösterreichische Heimatblätter 13, (1959) 207–242.

Neweklowsky, Schiffahrt: Ernst *Neweklowsky*, Die Schiffahrt und Flößerei im Raume der oberen Donau, 3 Bde. (Schriftenreihe des Institutes für Landeskunde von Oberösterreich 5, 6, 16, Linz 1952, 1954, 1964).

Neweklowsky, Schiffahrt auf der oberen Donau: Ernst *Neweklowsky*, Die Schiffahrt auf der oberen Donau und ihren Nebenflüssen (München 1958).

Otruba, Fabriksprivilegien: Gustav *Otruba* (Hg.), Manfred *Lang*, Harald *Steindl* (Mitarb.), Österreichische Fabriksprivilegien vom 16. bis ins 18. Jahrhundert und ausgewählte verwandte Quellen zur Frühgeschichte der Industrialisierung (Fontes rerum Austriacarum III/7, Wien–Köln–Graz 1981).

Palla, Verschwundene Arbeit: Rudi *Palla*, Verschwundene Arbeit. Das Buch der untergegangenen Berufe (Wien ²2014).

Palme, Frühe Neuzeit: Rudolf *Palme*, Frühe Neuzeit (1490–1665). In: Josef *Fontana*, Georg *Mühlberger*, Rudolf *Palme*, Geschichte des Landes Tirol, Bd. 2 (Bozen 1986) 1–288.

Pezzl, Skizze: Johann *Pezzl*, Skizze von Wien. Ein Kultur- und Sittenbild aus der josefinischen Zeit, hg. von Gustav *Gugitz* und Anton *Schlossar* (Graz 1923).

Pfister, „Protoindustrialisierung“: Ulrich *Pfister*, Art. „Protoindustrialisierung“. In: Friedrich *Jaeger* (Hg.), Enzyklopädie der Neuzeit, Bd. 10 (Stuttgart 2009) 506–514.

Pickl, Handel: Othmar *Pickl*, Handel an Inn und Donau um 1630. In: Jürgen *Schneider* u. a. (Hg.): Wirtschaftskräfte und Wirtschaftswege 2: Wirtschaftskräfte in der europäischen Ex-

pansion. Festschrift für Hermann Kellenbenz (Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte 5, Stuttgart 1978) 205–243.

Pickl, Handelsbeziehungen: Othmar *Pickl*, Österreichisch-ungarische Handelsbeziehungen entlang der Donau vom 15. bis zum 18. Jahrhundert. In: Historisches Jahrbuch der Stadt Linz 1987 (1988) 11–40.

Pickl, Organisation des Handels: Othmar *Pickl*, Zur Organisation des Handels in den habsburgischen Ostalpenländern am Ausgang des Mittelalters und am Beginn der Neuzeit. In: Ulrich *Pfister* (Hg.), Regional Development and Commercial Infrastructure in the Alps. Fifteenth to Eighteenth centuries (Itinera 24, Basel 2002) 15–56.

Plaseller, Innschiffahrt: Fritz *Plaseller*, Die tirolische Innschiffahrt. In: Tiroler Heimat. Zeitschrift für Geschichte und Volkskunde Tirol 9/10, 1936–1937 (1938) 62–159.

Pribram, Materialien: Alfred Francis *Pribram* (Hg.), Rudolf *Geyer*, Franz *Koran* (Mitarb.), Materialien zur Geschichte der Preise und Löhne in Österreich, Bd. 1 (Veröffentlichungen des internationalen wissenschaftlichen Komitees für die Geschichte der Preise und Löhne, Wien 1938).

Probszt, Linzer Jahrmärkte: Günther *Probszt*, Die Linzer Jahrmärkte im Spiegel der Reichsmünzgesetzgebung. In: Historisches Jahrbuch der Stadt Linz 1965 (1966) 43–83.

Promintzer, Aschach: Werner Josef *Promintzer*, Aschach an der Donau. Donauvolk und Schifflerleben in diesem „berühmten Markt Aschach im Lande Schaunberg“, Bd. 1 (Aschach 1989).

Promintzer, Ruderschiffahrt: Werner Josef *Promintzer*, Die historische Ruderschiffahrt und die „Schopperei“. In: Kulturreferat der OÖ. Landesregierung (Hg.), Helga *Litschel* (Red.), Die Donau. Facetten eines europäischen Stromes. Katalog zur oberösterreichischen Landesausstellung 1994 in Engelhartzell (Linz 1994) 178–189.

Rausch, Handel: Wilhelm *Rausch*, Handel an der Donau, Bd. 1: Die Geschichte der Linzer Märkte im Mittelalter (Linz 1969).

Rausch, Jahrmärkte: Wilhelm *Rausch*, Jahrmärkte, Messen und Stadtentwicklung in den habsburgischen Ländern Österreichs. In: Peter *Johanek*, Heinz *Stoob* (Hg.), Europäische Messen und Märktesysteme in Mittelalter und Neuzeit (Städteforschung. Veröffentlichungen des Instituts für vergleichende Städtegeschichte in Münster A/39, Köln–Weimar–Wien 1996) 171–187.

Rauscher, Aschacher Mautprotokolle: Peter Rauscher, Die Aschacher Mautprotokolle als Quelle des Donauhandels (17./18. Jahrhundert). In: Peter Rauscher, Andrea Serles (Hg.), Wiegen – Zählen – Registrieren. Handelsgeschichtliche Massenquellen und die Erforschung mitteleuropäischer Märkte (13.–18. Jahrhundert) (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas 25, Innsbruck–Wien–Bozen 2015) 255–306.

Rauscher, Serles, Donauhandel: Peter Rauscher, Andrea Serles, Der Donauhandel. Quellen zur österreichischen Wirtschaftsgeschichte des 17. und 18. Jahrhunderts. In: Frühneuzeit-Info 25 (2014) 244–247.

Rauscher, Serles, Märkte: Peter Rauscher, Andrea Serles, Märkte, Monopole, Manufakturen. Der Tabakhandel im österreichischen Donauraum um 1700. In: Annales Mercaturae. Jahrbuch für internationale Handelsgeschichte 1 / Yearbook for the History of International Trade and Commerce 1 (2015) 61–96.

Rauscher, Serles, Niederleger: Peter Rauscher, Andrea Serles, Die Wiener Niederleger um 1700. Eine kaufmännische Elite zwischen Handel, Staatsfinanzen und Gewerbe. In: Oliver Kühschelm (Hg.), Geld Markt Akteure (Österreichische Zeitschrift für Geschichtswissenschaften 26/1, Wien 2015) 154–182.

Rauscher, Serles, Pamperl, Kremser Waag- und Niederlagsbücher: Peter Rauscher, Andrea Serles, Beate Pamperl, Die Kremser Waag- und Niederlagsbücher. Bedeutung und Möglichkeiten der digitalen Erschließung von wirtschaftshistorischen Massenquellen. In: Pro Civitate Austriae N.F. 17 (2012) 57–82.

URL: <http://www.univie.ac.at/donauhandel/wp-content/uploads/Kremser-Waag-und-Niederlagsbuecher.pdf> (29. Juni 2015).

Riedmann, Geschichte Tirols: Josef Riedmann, Geschichte Tirols (Geschichte der österreichischen Bundesländer, Wien ³2001).

Rizzolli, Bozen: Helmut Rizzolli, Bozen. Die Stadt der Märkte. In: Roberto Festi, Lucia Nardelli, Handels-, Industrie-, Handwerks- und Landwirtschaftskammer Bozen / Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura di Bolzano. Merkantilmuseum Bozen. Katalog / Museo Mercantile Bolzano. Catalogo (Bozen 1998) 9–40.

Rottleuthner, Localmasse: Wilhelm Rottleuthner, Die alten Localmasse und Gewichte nebst den Aichungsvorschriften bis zur Einführung des metrischen Mass- und Gewichtssystems und der Staatsaichämter in Tirol und Vorarlberg (Innsbruck 1883).

Sandgruber, Ökonomie: Roman Sandgruber, Ökonomie und Politik. Österreichische Wirtschaftsgeschichte vom Mittelalter bis zur Gegenwart (Österreichische Geschichte, Wien 2005).

Schmid, Stadt: Martin Schmid, Stadt am Fluss. Wiener Häfen als sozionaturale Schauplätze von der Frühen Neuzeit bis nach dem Zweiten Weltkrieg. In: Lukas Morscher, Martin Scheutz, Walter Schuster (Hg.), Orte der Stadt im Wandel vom Mittelalter zur Gegenwart: Treffpunkte, Verkehr und Fürsorge (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas 24, Innsbruck–Wien–Bozen 2013).

Serles, Gmainer statt: Andrea Serles, gmainer statt nuz und fromen. Serielle Quellen zur Handelsgeschichte in städtischen Archiven am Beispiel von Krems an der Donau. In: Peter Rauscher, Andrea Serles (Hg.), Wiegen – Zählen – Registrieren. Handelsgeschichtliche Massenquellen und die Erforschung mitteleuropäischer Märkte (13.–18. Jahrhundert) (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas 25, Innsbruck–Wien–Bozen 2015) 91–134.

Slezak, Regulierungsversuche: Friedrich Slezak, Frühe Regulierungsversuche im Donaustudel bei Grein (1574–1792). In: Der Donauraum 20 (1975) 58–90.

Sokoll, „Merkantilismus“: Thomas Sokoll, Art. „Merkantilismus“. In: Friedrich Jaeger (Hg.), Enzyklopädie der Neuzeit, Bd. 8 (Stuttgart 2008) 380–387.

Sommerwerk u. a., Danube River: Nike Sommerwerk, Christian Baumgartner, Jürg Bloesch et al., The Danube River Basin. In: Klement Trockner, Urs Uehlinger, Christoph Robinson (Hg.), Rivers of Europe (London u. a. 2009) 59–112.

Sprandel, „Markt“, 324–330: Rolf Sprandel, Art. „Markt“. In: Adalbert Erler, Ekkehard Kaufmann (Hg.), Handwörterbuch zur deutschen Rechtsgeschichte, Bd. 3 (Berlin 1984) 324–330.

Sprung, Privileg: Rainer Sprung, Das Privileg und die Ordnung Erzherzogin Claudias von Medici vom 15.9.1635 für die Bozner Märkte und Messen. In: Die Bozner Handelskammer. Vom Merkantilmagistrat zur Gegenwart (Bozen 1981) 9–58.

Staffler, Tirol: Johann Jakob Staffler, Tirol und Vorarlberg, statistisch, mit geschichtlichen Bemerkungen (Innsbruck 1839).

Stolz, Bozner Messen: Otto Stolz, Neues zur älteren Geschichte der Bozner Messen. In: Der Schlern 2 (1921) 137–143.

Stolz, Hall: Otto *Stolz*, Geschichte der Verfassung, Verwaltung und Wirtschaft der Stadt Hall. In: Haller Buch. Festschrift zur 650-Jahrfeier der Stadterhebung (Schlern-Schriften 106, Innsbruck 1953) 20–93.

Stolz, Tirol 1: Otto *Stolz*. Geschichte des Landes Tirol. Bd. 1: Quellen und Literatur, Land und Volk in geschichtlicher Betrachtung, allgemeine und politische Geschichte in zeitlicher Folge (Innsbruck 1955).

Stolz, Tirol 2: Otto *Stolz*, Geschichte des Landes Tirol, Bd. 2: Verwaltungsgeschichte Tirols, bearb. v. Dietrich *Thaler* (Forschungen zur Rechts- und Kulturgeschichte 13, Innsbruck 1998).

Stolz, Geschichte des Zollwesens: Otto *Stolz*, Geschichte des Zollwesens, Verkehrs und Handels in Tirol und Vorarlberg von den Anfängen bis ins XX. Jahrhundert (Schlern-Schriften 108, Innsbruck 1953).

Stolz, Gewässer Tirols: Otto *Stolz*, Geschichtskunde der Gewässer Tirols (Schlern-Schriften 32, Innsbruck 1936).

Stolz, Rechtsgeschichte: Otto *Stolz*, Rechtsgeschichte des Bauernstandes und der Landwirtschaft in Tirol und Vorarlberg (Bozen 1949).

Vangerow, Handel (2011): Hans-Heinrich *Vangerow*, Handel und Wandel an der Donau von Ulm bis Wien in den Jahren 1583 bis 1651. In: Ulm und Oberschwaben. Zeitschrift für Geschichte und Kultur 57 (2011) 115–168.

Vangerow, Handel (2012): Hans-Heinrich *Vangerow*, Handel und Wandel auf der Donau von Ulm bis Wien in den Jahren 1583 bis 1651. In: Sammelblatt des Historischen Vereins Ingolstadt 121 (2012) 53–104.

Vangerow, Handel (2013a): Hans-Heinrich *Vangerow*, Handel und Wandel auf der Donau von Ulm bis Wien. Augsburg und die schwäbischen Donau-, Iller- und Lechorte in den Jahren 1583 bis 1651. In: Zeitschrift des Historischen Vereins für Schwaben 105 (2013) 101–161.

Vangerow, Handel (2013b): Hans-Heinrich *Vangerow*, Handel und Wandel auf der Donau von Ulm bis Wien in den Jahren 1583 bis 1651. Neugewonnene Erkenntnisse. In: Ulm und Oberschwaben. Zeitschrift für Geschichte, Kunst und Kultur 58 (2013) 173–185.

Vangerow, Isarflößer I: Hans-Heinrich *Vangerow*, Die Isarflößer und ihre Fernverbindungen nach Österreich zwischen 1318 und 1568. In: Historisches Jahrbuch des Stadt Linz 1959 (1959) 11–56.

Vangerow, Isarflößer II: Hans-Heinrich *Vangerow*, Die Isarflößer und ihre Fernverbindungen nach Österreich zwischen 1318 und 1568. In: Historisches Jahrbuch der Stadt Linz 1960 (1960) 344–351.

Vangerow, Linz I: Hans-Heinrich *Vangerow*, Linz und der Donauhandel des Jahres 1627. In: Historisches Jahrbuch der Stadt Linz 1962 (1963) 223–332.

Vangerow, Linz II: Hans-Heinrich *Vangerow*, Linz und der Donauhandel des Jahres 1627. In: Historisches Jahrbuch der Stadt Linz 1963 [mit Beilagenband] (1964) 255–377.

Vangerow, Linz III: Hans-Heinrich *Vangerow*, Linz und der Donauhandel des Jahres 1627. In: Historisches Jahrbuch der Stadt Linz 1964 (1965) 41–98.

Vangerow, Mautbuch: Hans-Heinrich *Vangerow*, Das Mautbuch des alten Passauer Marktes Obernberg am Inn von 1529/30 und seine Aussagen. In: Passauer Jahrbuch 51 (2009) 71–108.

Vangerow, Schiffstypen (2009): Hans-Heinrich *Vangerow*, Schiffstypen, Schiffsmaße, Schiffsbesatzungen und Schiffsladungshöchstgewichte auf der Donau, dem Inn und der Salzach im 16. und 17. Jahrhundert. In: Verhandlungen des historischen Vereins für Oberpfalz und Regensburg 149 (2009) 37–42.

Vangerow, Schiffstypen (2013): Hans-Heinrich *Vangerow*, Schiffstypen, Schiffsmaße, Schiffsbesatzungen und Höchstgewichte von Schiffsladungen auf der Donau, dem Inn und der Salzach im 16. und 17. Jahrhundert. In: Jahrbuch des Oberösterreichischen Musealvereins 158 (2013) 189–196.

Vocelka, Pragmatische Sanktion: Karl *Vocelka*, 1713 – Pragmatische Sanktion. Die Kontroverse zwischen Maria Theresia und Friedrich II. sowie die Modernisierung der Habsburgermonarchie. In: Martin *Scheutz*, Arno *Strohmeyer* (Hg.), Von Lier nach Brüssel. Schlüsseljahre österreichischer Geschichte (1496–1995) (VGS Studientexte, Innsbruck–Wien–Bozen 2010) 135–151.

Weigl, Konsumptionsstadt: Andreas *Weigl*, Die Haupt- und Residenzstadt als Konsumptionsstadt. In: Karl *Vocelka*, Anita *Traninger* (Hg.), Wien. Geschichte einer Stadt, Bd. 2: Die frühneuzeitliche Residenz (16.–18. Jahrhundert) (Köln–Wien–Weimar 2003) 137–141.

Weithmann, Donau: Michael W. *Weithmann*, Die Donau. Ein europäischer Fluss und seine 3.000-jährige Geschichte (Regensburg 2000).

Winkelbauer, Ständefreiheit: Thomas *Winkelbauer*, Ständefreiheit und Fürstenmacht. Länder und Untertanen des Hauses Habsburg im konfessionellen Zeitalter, Bd. 1 (Österreichische Geschichte 1522–1699, Wien 2003).

8. Abstract

Tirol spielte für den Warenaustausch zwischen Mitteleuropa und Italien seit dem Mittelalter und besonders in der Frühen Neuzeit eine große Rolle, da über den Brenner- und den Reschenpass große Mengen an Gütern über den Alpenhauptkamm gebracht wurden. Sofern die Produkte aus dem Mittelmeerraum nicht im Land blieben, wurden sie teilweise in Hall auf große Schiffe verladen und von dort auf dem Wasserweg in den Donaauraum transportiert. Besonders Linz und Wien waren dabei häufig das Ziel dieser Fahrten. Von der in Oberösterreich gelegenen Mautstelle in Aschach an der Donau sind zahlreiche Rechnungsbücher überliefert, welche detaillierte Analysen des Transports und Handels auf der Donau ermöglichen. Im Untersuchungszeitraum dieser Arbeit, welcher sich auf die Jahre von 1728 bis 1731 erstreckt, kamen etwa 860 Schiffe und Schiffsverbände von Tirol nach Aschach. Hauptsächlich stammten diese Fahrzeuge von Frächtern aus Hall oder Kufstein. Die bedeutendsten Transportgüter auf dieser Route waren Früchte, Wein, Seidenware, Seide, Käse, Reis, Kastanien, Öl, Oliven und Schokolade. Auch Personen wählten immer wieder den Wasserweg für Reisen von Tirol in den Donaauraum.