

Neuaufbau im Donauraum nach der Türkenzeit

PUBLIKATIONEN DER UNGARISCHEN
GESCHICHTSFORSCHUNG IN WIEN

BD. XIX.

ÚJJÁÉPÍTÉS A DUNA-MEDENCÉBEN A TÖRÖKÖK KIŰZÉSE UTÁN

A pozsareváci béke 300. évfordulója alkalmából
rendezett nemzetközi konferencia tanulmányai

Szerkesztette
OROSS ANDRÁS

BÉCS 2021

PUBLIKATIONEN DER UNGARISCHEN
GESCHICHTSFORSCHUNG IN WIEN

BD. XIX.

NEUAUFBAU IM DONAURAUM
NACH DER TÜRKENZEIT

Tagungsband der internationalen Konferenz anlässlich
des 300-jährigen Jubiläums des Friedens von Passarowitz

Herausgegeben von
ANDRÁS OROSS

WIEN 2021

Publikationen der ungarischen Geschichtsforschung in Wien

Herausgeber
Institut für Ungarische Geschichtsforschung in Wien
Collegium Hungaricum, Wien
Ungarische Archivdelegation beim Haus-, Hof- und Staatsarchiv, Wien

Redaktionskollegium
DR. IVÁN BERTÉNYI D. J., DR. ISTVÁN FAZEKAS, DR. ANDRÁS OROSS (*Chefredakteur*),
DR. CSABA SZABÓ (*Vorsitzender*), DR. PÉTER TUSOR, DR. GÁBOR UJVÁRY

Sprachredaktion
Jürgen Ehrmann, István Fazekas d. J.

Der Band wurde mit der Unterstützung des Instituts für die Erforschung der
Habsburgermonarchie und des Balkanraumes der Österreichischen Akademie der
Wissenschaften veröffentlicht

 **Collegium Hungaricum**
Wien

 **ÖAW ihb**

<https://culture.hu/de/wien>
<https://www.oeaw.ac.at/ihb>

© die Verfasser / Herausgeber, 2021

ISSN 2073-3054
ISBN 978 615 6195 24 1

Herausgeber: Dr. Iván Bertényi d. J., Direktor
Institut für Ungarische Geschichtsforschung in Wien
Layout: Éva Lipót
Illustration: Géza Xantus
Druck: Kódex Könyvgyártó Kft.
(Direktor: Attila Marosi)

INHALTSVERZEICHNIS

Zur Einführung - - - - - 9

Einleitung und Gesamtüberblick

HARALD HEPPNER, *Passarowitz 1718: Ein Baustein zur „Sattelzeit“
für den Südosten Europas?* - - - - - 15

JÁNOS KALMÁR, *Die Folgen des Utrechter und des Passarowitzer
Friedens für die Außenpolitische Orientierung der
Habsburgermonarchie zur Zeit Karls VI.* - - - - - 25

IVAN PARVEV, *Der unvollkommene Schwung des Doppeladlers.
Prinz Eugens Türkenkrieg (1716–1718)* - - - - - 39

Beziehungen zwischen der Habsburgermonarchie und dem Osmanischen Reich

SÁNDOR PAPP, *Die Friedensverhandlungen von Passarowitz und
die politischen Interessen des Fürsten Ferenc Rákóczi II.* - - - - - 51

ERNST PETRITSCH, *Die Anfänge des Konsularwesens in den Beziehungen
zwischen der Habsburgermonarchie und dem Osmanischen Reich* - - - - - 67

PETER RAUSCHER, *Habsburgischer Protektionismus und deutsch-türkische
Handelsbeziehungen im Raum der Oberen Donau zwischen dem
Frieden von Passarowitz und dem Frieden von Belgrad (1718–1739).
Eine Analyse der Aschacher Mautprotokolle* - - - - - 81

Veränderung des Türkenbildes

- ELEONÓRA GÉRA, „Türken“ und „getaufte Türken“ in der Gesellschaft
von Pest-Buda (1686–1726) - - - - - 109
- BRIGITTA PESTI, *Herkules und der Drache mit den sieben Köpfen.*
Die Verwandlungen des Türkenbildes in der Wiener ungarischen
Presse im 18. Jahrhundert - - - - - 127

Militärwesen

- ALEXANDER BUCZYNSKI, *Der Friede, der die K. K. Militärgrenze*
neu erfand - - - - - 151
- KRISZTINA KULCSÁR, *Türkengefahr an der Südgrenze der*
Habsburgermonarchie nach 1768. Zustände und Reformentwürfe
anhand der Reisedokumentation Kaiser Josephs II. - - - - - 175
- BALÁZS LÁZÁR, *Die militärische Laufbahn von Feldmarschalleutnant*
József Pestovármegey – wie wird ein „rebellischer Räuber“
zum kaiserlichen General? - - - - - 195
- ANDRÁS OROSS, *Neue militärische Einrichtung in Ungarn nach*
der Türkenzeit - - - - - 211

Kirchenpolitik

- ANDRÁS FORGÓ, *Die Bischöfe des Königreichs Ungarn im Zeitalter*
des Friedens von Passarowitz – Entstehung einer neuen
kirchlichen Elite? - - - - - 235
- ZOLTÁN GÓZSY, *Fragen zur Re- und Neuorganisation der katholischen*
Kirchenstruktur in Südungarn in den 1710er Jahren - - - - - 257
- ZSÓFIA SZIRTES, *Kirchenunion und Übergang im Gerichtswesen im*
neu eroberten Siebenbürgen. Der Prozess von Gabriel Nagyszegi
und János Sárosi - - - - - 273

TAMÁS VÉGHSEŐ, <i>Integration und Modernisierung. Die Entstehung und Entwicklung der griechisch-katholischen Kirchen im Königreich Ungarn im 17. und 18. Jahrhundert</i> - - - - -	293
--	-----

Regionale Erfahrungen

ATTILA MAGYAR, <i>Komitatsmacher. Wiedererrichtung der Komitate in Südungarn um 1700</i> - - - - -	309
--	-----

NORBERT SPANNENBERGER, <i>Migrationen und privatherrschaftliche Kolonisationen in Ungarn nach der Osmanenberrschaft</i> - - - - -	331
---	-----

Siglen und Abkürzungen - - - - -	351
----------------------------------	-----

Index - - - - -	353
-----------------	-----

HABSBURGISCHER PROTEKTIONISMUS UND DEUTSCH-TÜRKISCHE HANDELSBEZIEHUNGEN IM RAUM DER OBEREN DONAU ZWISCHEN DEM FRIEDEN VON PASSAROWITZ UND DEM FRIEDEN VON BELGRAD (1718–1739)

Eine Analyse der Aschacher Mautprotokolle*

Im Jahr 1763 publizierte C. F. Meixner, ein Autor rechtswissenschaftlicher Studien, dessen österreichische Herkunft nur vermutet werden kann,¹ in Augsburg seine „Anmerkungen über die natürliche Beschaffenheit derer K. K. Erbländern, und derselben bequemen Lage, nicht allein zu ihrem eigenen inländischen Commercio, sondern auch den Kaufhandel in andere Reiche und Länder zu treiben, und insbesondere an denen Levantinischen Commerciis Theil zu nehmen, und solche weiter in denen Morgenländern auszubreiten.“² Diese Analyse der ökonomischen Entwicklungsmöglichkeiten der habsburgischen Erbländer steht ganz offensichtlich in der literarischen Tradition Philipp Wilhelm von Hörnigks „Österreich über alles wann es nur will“ aus dem Jahr 1684.³ Meixner wies in seiner Studie auf die günstige geografische Lage der Habsburgermonarchie hin, die quasi von Gott ausersehen worden sei, mit dem Osmanischen Reich Handel zu treiben. Dabei sollte der Donau als dem natürlichen Verkehrsweg zwischen diesen beiden Reichen eine entscheidende Funktion für die bilateralen Handelsbeziehungen zukommen: Die habsburgischen Länder hätten eine so vorteilhafte Lage, „daß aus solchen, auf die allerleichteste und bequemste Weise, die Commercia in die gesamte Morgenländer, insonderheit aber in die Europäische und Asiatische Türkei mittelbar oder unmittelbar getrieben werden können. Es scheinet als wan Gott

* Die Publikation entstand im Rahmen des vom Fonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung (FWF) finanzierten Projekts „The Toll Registers of Aschach (1706–1740): Database and Analysis“ (P 30029-G28). Für zahlreiche Hinweise danke ich meinen Kolleginnen und Kollegen Andrea SERLES (Wien), Numan ELIBOL (Eskişehir), Olga KATSIARDI-HERING (Athen), Jovan PEŠALJ (Leiden), Stefano SARACINO (München), Vaso SEIRINIDOU (Athen) und Maria STASSINOPOULOU (Wien).

¹ HAMBERGER – MEUSEL, 1797, 160; ROTERMUND, 1813, 1291.

² M.[EIXNER], 1763.

³ [HÖRNIGK], 1684; SOMMER, 1925, 148.

diese Kaiserl. Königl. Länder gleichsam ganz eigentlich dazu ausersehen hätte. Auf diese Gedanken wird man nicht allein dadurch gebracht, wan man sich die grose Fruchtbarkeit, die vortrefliche Lage, den Zusammenhang, und die Grenzen derselben gegen alle andere Länder und Staaten vorstellet, sondern auch und zwar fürnemlich, wan man die Augen auf die solche durchströmende herrliche Flüße, und schifreiche Waßer, richtet.

Unter allen diesen Flüssen verdienet die Donau, die Königin aller Europäischen Strömen, die mehrste Achtung, und ist aller Aufmerksamkeit wehrt. Dieser grose Strom hält, von seinem Ursprunge an bis in seine Ergießung in das Schwarze Meer, einen denen Oesterreichischen Staaten so vortheilhaften Lauf, daß er denenselben bis zur Verwunderung nutzbar sein mus.“⁴ Dieser Nutzen der Donau für den Handel der Habsburgermonarchie bestand laut Meixner aus zweierlei Funktionen des Flusses: Erstens bildete er den binnenländischen Verkehrsweg innerhalb der Monarchie und zweitens die Route für den Gütertransport zwischen den habsburgischen Ländern und dem Orient.

Bei allem Enthusiasmus, mit dem Meixner und andere Autoren die Donau priesen, war der Fluss keineswegs einfach zu befahren: Die Hydromorphologie des Stromes und klimatische Faktoren beschränkten die Nutzung der Donau als Verkehrsweg: Charakteristisch waren regelmäßige und massive – oft monatliche – Veränderungen des Flusslaufes, Stromschnellen und Strudel, Sand- und Schotterbänke, Überschwemmungen und Vereisung; zu diesen natürlichen Hindernissen der Schifffahrt kamen menschengemachte wie etwa die zahlreichen im Fluss verankerten Schiffsmühlen.⁵ Der Strom bestand aus drei voneinander relativ abgeschotteten Abschnitten der Oberen (Ursprung bis zur Hainburger oder Thebener Pforte/Porta Hungarica vor Pressburg/Pozsony/Bratislava), der Mittleren (Hainburger Pforte bis zum Eisernen Tor) und der Unteren Donau (Eisernes Tor bis Mündungsdelta). Während die Hainburger Pforte eine kurze Durchbruchstrecke durch die Kleinen Karpaten bildet, die den Übergang der Donau vom Alpenfluss zum Strom der Pannonischen Tiefebene markiert, ist das Eiserne Tor ein bis zu 600 Meter tiefes und 140 km langes Durchbruchstal zwischen den Serbischen Karpaten und dem Banater Gebirge, das den Schiffsverkehr zwischen der Mittleren und der Unteren Donau enorm erschwerte.⁶

⁴ MEIXNER, 1763, 45–47, Zitat 45f.

⁵ HALM, 1952, 17; RAUSCHER – SERLES, 2017; GLASSL, 1970, 43; GRÄF, 2006.

⁶ Zur Hydromorphologie des Flusses s. ausführlich und profund JUNGWIRTH – HAIDVOGL – HOHENSINER – WAIDBACHER – ZAUNER, 2014, 64–95.

Neben dieser natürlichen Gliederung des Flusses, die seine Befahrbarkeit einschränkte, behinderten die politische und die militärische Lage im Donauroaum den großräumigen Gütertransport. Träger des Handels zwischen dem Habsburgischen und dem Osmanischen Reich waren nach dem Frieden von Zsitvatorok/Žitava von 1606 und dem Handelsabkommen zwischen dem Kaiser und dem Sultan von 1617⁷ in erster Linie siebenbürgische, serbische und armenische Kaufleute gewesen, die zwar abschnittsweise auch die Donau, besonders aber die Landwege nutzten.⁸ Nach dem Frieden von Vasvár/Eisenburg 1664 und der Erneuerung des kaiserlich-türkischen Handelsabkommens von 1617 in den Jahren 1665/1666⁹ engagierte sich ab 1667 mit der „Ersten Orientalischen Kompanie“ ein erbländisches Unternehmen im bilateralen Handel zwischen den beiden Reichen. Die Kompanie mit Hauptsitz in Wien und Niederlassungen in Ofen/Buda, Belgrad/Beograd und Konstantinopel/Istanbul setzte stark auf die Nutzung der Donau bis Rustschuk/Russe, wo auf den Landweg umgeladen wurde. Stromaufwärts wurden die Güter bis maximal Komorn/Komárno/Komárom auf der Donau transportiert und von dort über Land nach Wien befördert.¹⁰ Nach anfänglichen Erfolgen brach die Kompanie im Zuge des Feldzugs der Osmanen gegen Wien zusammen. Die folgenden Jahrzehnte waren im Wesentlichen durch schwere kriegerische Auseinandersetzungen im Donauroaum charakterisiert. Erst nach dem sogenannten Großen Türkenkrieg (1683–1699) wurden mit dem Frieden von Karlowitz/Sremski Karlovci sowie einem Erlass des Sultans vom Sommer 1700 wiederum

⁷ Bei diesen Handelsabkommen handelte es sich weniger um bilaterale Verträge als vielmehr um Fermane bzw. Kapitulationen des Sultans. Eine genauere Analyse auf breiter Quellenbasis fehlt. S. die Textfassungen: Bestätigung des Friedens von Zsitvatorok, Prag, 1615 Dezember 1, in: KATONA, 1793, 607–619, hier Art. 9, 615; Ratifikation des Friedens von 1615, Wien, 1616 Mai 1, in: NORADOUNGHIAN, 1897, Nr. 7, 113–120; DE TESTA, 1898, IV, 22–29 (französisch); Kapitulationen und Handelsverträge der Türkei, 1909, 420 (deutsche Übersetzung). Kommerz-Traktat zwischen Sultan Achmet I. und Kaiser Matthias, 1617, in: ebd., 421–428; DÉLIGEORGES, 1907, 80; KUNKE, 1918, 59; HASSINGER, 1951, 160.

⁸ PICKL, 1988, 29–31.

⁹ HAMMER, 1830, 173/Anm. b; REDLICH, 1961, 194; HASSINGER, 1942, 10; PICKL, 1972/73, III; DERS., 1988, 31. KUNKE, 1918, DÉLIGEORGES, 1907, und die einschlägigen Editionen zu den türkischen Staatsverträgen erwähnen diese Vereinbarung nicht. Lückenhaft ist auch die Edition der habsburgisch-osmanischen Friedens- und Handelsabkommen des 17. und 18. Jahrhunderts, in Kapitulationen und Handelsverträge der Türkei, 1909, 420–438.

¹⁰ HASSINGER, 1942, 19–22; danach: PICKL, 1988, 31–34; DERS., 1972/73.

die wechselseitigen Handelsbeziehungen geregelt.¹¹ An einen geordneten Gütertausch zwischen beiden Reichen war freilich nicht zu denken. Vielmehr destabilisierten der Rákóczi-Aufstand (1703–1711) und ein weiterer Krieg zwischen dem Kaiser und dem Sultan (1716–1718) neuerlich die Region. Tatsächlich war erst nach dem Frieden von Passarowitz/Požarevac an den Aufbau von stabileren Handelskontakten zwischen den beiden Mächten im Donaauraum zu denken. Aus sozio-ökonomischer und politischer Perspektive unterscheidet Olga Katsiardi-Hering nach Passarowitz drei Handelsräume östlich von Wien: Der erste zwischen Wien und Semlin/Zemun – geprägt von zahlreichen griechischen und serbisch-orthodoxen Kolonien – umfasste großteils das Königreich Ungarn; daran schloss der osmanische Donaauraum östlich von Belgrad als zweiter Raum an, von dem sich drittens das Mündungsgebiet des Flusses ins Schwarze Meer abgrenzen lässt.¹²

Während der fast 35jährigen Kriegsphase von 1683 bis 1718 hatte sich die Habsburgermonarchie nachhaltig verändert. Der Kaiser hatte seine Herrschaft nicht nur auf die südlichen Niederlande und große Teile Norditaliens, sondern mit der Eroberung des türkisch besetzten Ungarn besonders im Donaauraum bis nach Serbien ausgedehnt. Machtpolitisch und ökonomisch basierte das Habsburgerreich allerdings nach wie vor auf den österreichischen und böhmischen Kernländern und einer nur unzureichend exportorientierten Gewerbeproduktion, zu der vor allem böhmisches Glas, Tuche und Leinwand aus den Sudetenländern sowie Metallwaren und Halbfabrikate aus den Eisenwurzten zählten. Entgegen der merkantilistischen Doktrin, Rohstoffe zu importieren und Fertigwaren auszuführen, war das erbländische Gewerbe – sieht man von Einzelfällen ab – gegenüber den führenden west- und mitteleuropäischen Wirtschaftsregionen wenig konkurrenzfähig.¹³

Die neu eroberten ungarischen Territorien änderten an dieser Situation wenig. Wegen der langen Kriege waren sie über weite Strecken zerstört und mussten teilweise durch auswärtige Kolonisten wiederbesiedelt werden.¹⁴ Auch auf längere Sicht blieben Teile der östlichen Regionen des Habsburgerreichs unterentwickelt. Noch Mitte des 19. Jahrhunderts konnte Karl Marx

¹¹ Friede von Karlowitz, 1699 Jänner 26, Artikel XIV, in: ANGELI, 1876, 299–314, hier 310; Zinck, 1727, 1127–1148, hier 1143; Kapitulationen und Handelsverträge der Türkei, 1909, 429; Ferman des Sultans, 1700 Juli 26: HAMMER, 1831, 21; DÉLIGEORGES, 1907, 99; KUNKE, 1918, 61.

¹² KATSIARDI-HERING, 2015, 31.

¹³ KNITTLER, 1993, 906; HALM, 1941, 338/Anm. 302.

¹⁴ HOFFMANN, 1961, 38.

feststellen, dass ein großer Teil der habsburgischen Untertanen „sich noch in Schafspelze kleidet und keinerlei höhere Bedürfnisse kennt.“¹⁵ Die Expansion um 1700 erschloss der österreichischen Wirtschaft jedenfalls zunächst keine nennenswerten Absatzmärkte.

In dieser Situation richtete sich der Fokus der kaiserlichen Wirtschaftspolitik auf den Südosten.¹⁶ Zur Lösung des Dilemmas einer relativ schwachen Binnennachfrage bei gleichzeitiger Unterlegenheit der heimischen Industrie gegenüber mittel- und westeuropäischer Konkurrenz sollte der Handel mit dem Osmanischen Reich in der Levante und im Schwarzmeerraum („Orienthandel“) der österreichischen Wirtschaft neue Impulse geben und Absatzmärkte sichern.¹⁷

DIE REFORMEN UNTER KARL VI.

Der Friede von Passarowitz fiel in eine erste Phase intensiver staatlicher Handelspolitik der Habsburgermonarchie,¹⁸ die nach dem Spanischen Erbfolgekrieg begann, ab 1718 an Dynamik zulegte und eindeutig „merkantilistische“ beziehungsweise „protektionistische“ Züge annahm. Um nur einige Daten zu nennen: Ab 1714 wurden eigene Behörden beziehungsweise Teilbehörden für Mautangelegenheiten sowie für die Förderung von Handel und Industrie sowohl auf Länder- als auch auf „Zentralstaatsebene“ geschaffen.¹⁹ 1717 begann eine Straßenbauoffensive zur Beschleunigung des Transports zwischen der Adria und den österreichischen und böhmischen Ländern.²⁰ Ein wesentlicher Aspekt der merkantilistischen Politik der Habsburgermonarchie waren zollpolitische Maßnahmen. Wie auf dem Gebiet der Steuerpolitik nahm im Bereich des Zollwesens Schlesien eine Vorreiterrolle ein. Bereits 1718 wurde hier eine Zollordnung erlassen, mit der durch die zollfreie Einfuhr von Rohstoffen und Halbfabrikaten sowie durch hohe Importzölle beziehungsweise -verbo-

¹⁵ MARX, 1963, 87.

¹⁶ BEER, 1899, 79.

¹⁷ Vgl. KNITTLER, 1993, 910.

¹⁸ Vgl. knapp OTRUBA, 85–90; FREUDENBERGER, 1978. Auf eine vollständige Anführung der Literatur zur Entwicklung des habsburgischen Protektionismus muss hier verzichtet werden. Derzeit bereitet Andrea SERLES (Wien) eine Dissertation zu dem Thema vor.

¹⁹ FELLNER – KRETSCHMAYR, 1907, 123–136; FABER, 1995; FABER, 1996a; KLINGENSTEIN, 2000.

²⁰ S. v. a. KNITTLER, 1981, 146.; HELMEDACH, 2002; FABER, 1996b.

te auf ausländische Industrierzeugnisse „zum erstenmal das Zollwesen nach merkantilistischen Grundsätzen geordnet“ wurde.²¹ In den folgenden Jahren wurde der Import auswärtiger Produkte wie etwa aus England oder dem Heiligen Römischen Reich, das wirtschaftspolitisch zunehmend als Ausland behandelt wurde, eingeschränkt. 1728 wurden zur Förderung der einheimischen Industrie weitere Einfuhrverbote für auswärtige Gewerbezeugnisse verhängt beziehungsweise ausgeweitet und gleichzeitig die Transitzölle in die Hafenstädte Triest/Trieste und Fiume/Rijeka aufgehoben.²²

Im Inneren konnte eine Zollunion der „deutsche Erbländer“ genannten österreichischen und böhmischen Länder mit Ausnahme Tirols und der Vorlande freilich erst 1775/76 gebildet werden.²³ Die Zollordnungen für Österreich ob und unter der Enns (1725/26), Mähren (1731), Böhmen und Glatz (1737) sowie Schlesien (1739) markieren dennoch den Beginn des Abbaus von Handelshindernissen zwischen habsburgischen Ländern und Vorstufen eines Grenzzollsystems.²⁴ Seit 1735 wurde darüber hinaus in Böhmen versucht, die sogenannten Privatmauten, die sich nicht im Besitz des Landesfürsten befanden, zu beseitigen.²⁵

DER HANDELSVERTRAG VON PASSAROWITZ UND SEINE FOLGEN FÜR DIE HABSBURGISCH-OSMANISCHEN HANDELSBEZIEHUNGEN

Dem unter Karl VI. aufgebauten österreichischen „Prohibitivsystem“²⁶ gegenüber der mittel- und westeuropäischen Konkurrenz stand seit 1718 der Versuch zur Schaffung eines Absatzgebietes für in der Habsburgermonarchie produzierte Güter im Osmanischen Reich mittels Freihandelsabkommen gegenüber. Parallel zum eigentlichen Friedensvertrag schlossen Kaiser und Sultan am 27. Juli 1718 in Passarowitz einen Schifffahrts- und Kommerzien-Trak-

²¹ KERN, 1910, 1–17, Zitat 5; ebenso: LAMP, 1915, 521, Anm. 2. Die Zollordnung ist abgedruckt in: [ARNOLD], 1736, Nr. CLXV, 427–495.

²² SRBIK, 1907, 291–306, v. a. 296; KNITTLER, 1993, 909–913; FABER, 1996a, 155–161.

²³ S. BEER, 1893, 273–278.

²⁴ PLENKER, 1863, Bd. 2, 131–134; LAMP, 1915, 519–526; BECHER, 1844, 108; BIDERMAN, 1889, 68; HACKL, 2008, 244.

²⁵ KNITTLER, 1993, 911.

²⁶ BEER, 1899, 3.

tat ab.²⁷ Mit diesem Vertrag garantierten beide Monarchen den Kaufleuten wechselseitigen Zugang zu ihren Reichen, um Handel zu treiben. Besonders zwei Bestimmungen sind in diesem Kontext von Interesse: Obwohl der zweite Paragraph den kaiserlichen Untertanen freien Handel auf der Donau zusagte, waren sie verpflichtet, ihre Güter in Widin/Vidin oder Rustschuk von den Schiffen auf Wagen umzuladen. In Brăila/Ibraila, Isaccea/Issakria und Chilia Nova/Kilia nahe der Mündung der Donau konnten sie die Handelsgüter für den Weitertransport ins Schwarze Meer wieder auf Schiffe – jedoch auf türkische – verfrachten. Der direkte Zugang ins Schwarze Meer blieb der österreichischen Schifffahrt damit verschlossen. Unmittelbar im Anschluss an den Handelsvertrag erfolgte 1719 die Gründung der sogenannten Zweiten Orientalischen Kompanie als kaiserlich privilegiertes Monopolunternehmen für den Großhandel mit der Türkei sowohl auf dem Landweg als auch über die Donau;²⁸ im selben Jahr wurden Triest und Fiume zu Freihäfen erklärt.

Der dritte Paragraph des Kommerzien-Traktats beschränkte die Einfuhrzölle, abgesehen von kleineren Gebühren, die die österreichischen wie auch andere ausländische Kaufleute in osmanischen Häfen zu bezahlen hatten, auf drei Prozent. Innerhalb des Habsburgerreiches hatten osmanische Untertanen keine weiteren Zölle zu bezahlen – eine Regelung, die freilich für Privatmauten offenbar nicht galt. Die gleichen Privilegien erhielten die kaiserlichen Untertanen im Osmanischen Reich. Diese Zollsätze sorgten in den folgenden Jahrzehnten für intensive Diskussionen. Sie bedeuteten einen Wettbewerbsnachteil für alle im Habsburgerreich tätigen Händler, die keine türkischen Untertanen waren, da diese wegen der Binnenzölle wesentlich höhere Gebühren zu bezahlen hatten als Kaufleute aus dem Osmanischen Reich.²⁹ *Man habe, so ein Gutachten von 1766 die große absicht Carl des 6^{ten} außer acht gelassen, ja selbst mitgewürket, daß den türcken der grofste vortheil des orientalischen commercii in die hände gerathen, indem man den erbländischen handelsleuten den genuß der mauth beneficien versagt habe und noch bis dieser stund versage, woher dan auch die*

²⁷ Passarowitz, 1718 Juli 27, in: ZINCK, 1727, 1067–1085; Kapitulationen und Handelsverträge der Türkei, 1909, 429–434; Raccolta dei Trattati, 1844, 4–31; DÉLIGEORGES, 1907, 102–105. S. auch ELIBOL – KÜÇÜKKALAY, 2011, 160; SARACINO, 2018, 496–498.

²⁸ Zu den Privilegien der Orientalischen Kompanie s. Sebastian HERRENLEBEN, 1748, 939–941, 947–951; MAYER, 1882, 36–46; DULLINGER, 1900, 44–83; LANDSTEINER, 2003, 194–196; HUTTERER, 2011, 146–149.

²⁹ MCGOWAN, 1981, 23.

*orientalische compagnie gefallen, als sie kaum errichtet worden seye.*³⁰ Die selbstverschuldete, verfehlte Zollpolitik stand im Mittelpunkt der Erklärungen, warum sich die hohen Erwartungen an den Handelsvertrag von Passarowitz nicht erfüllt hatten. Vielmehr führte er dazu, dass – so bereits ein Gutachten aus den 1720er Jahren – die türkischen Kaufleute zahlreiche Waren ins Habsburgerreich einfuhrten und im Gegenzug Bargeld außer Landes brächten.³¹ Damit ergab sich der gegenteilige Effekt der ursprünglich intendierten merkantilistischen Handelspolitik. Verantwortlich gemacht für das weiter bestehende Handelsdefizit mit den osmanischen Provinzen, das durch Silber ausgeglichen werden musste, wurde die Zweite Orientalische Kompanie. Diese habe sich – so das gleiche Gutachten – zu sehr auf den Donauraum konzentriert, obwohl in den angrenzenden türkischen Ländern keine lohnende Rückfracht aufzutreiben sei. Hinzu käme die schwierige Schifffahrt auf dem Fluss.³² Insgesamt weisen die vorgebrachten Argumente auf strukturelle Probleme in den habsburgisch-osmanischen Handelsbeziehungen hin: Erstens waren die osmanischen Kaufleute flexibler als die bürokratische Orientalische Kompanie als Monopolunternehmen; zweitens verfügten die österreichischen Länder auch gegenüber dem Orient über zu wenige exportfähige Güter, so dass der Handel passiv blieb. Eine weitere Ursache für das geringe Interesse, aktiv Handel ins Osmanische Reich zu betreiben, war das in der Literatur häufig nur am Rande erwähnte Sicherheitsproblem. Hatte bereits die Erste Orientalische Kompanie unter Raub und Plünderung im Osmanischen Reich schwer zu leiden gehabt, liefen auch nach 1718 Reisende im Osmanischen Reich in Gefahr, von Banditen, Grenzsoldaten oder osmanischen Beamten ausgeraubt zu werden.³³

Obwohl sich die kaiserliche Hofkammer bemühte, die Amtsleute zur strikten Befolgung des Kommerzien-Traktats zu verpflichten, beschwerten sich auch Kaufleute aus dem Osmanischen Reich über ungerechtfertigte Zollforderungen beziehungsweise Warenkonfiskationen durch einzelne Mautner

³⁰ Votum des Freiherrn von Boiré über den Commerzien Raths-Vortrag ddo. 10. Jan. 1766 in betreffend die Schädlichkeit des türck[ischen] Handels, ÖStA, HHStA StAbt, Türkei V, Kt. 25; Österreichischer und russischer Handel in der Levante (18. Jahrhundert), Konv. Orientalische Friesische Handelskompagnie 1777, fol. 21r–25v, Zitat 21v.

³¹ Zum Folgenden ÖStA, FHKA, Verschiedene Vorschläge und Abhandlungen vorwiegend finanziellen Inhalts 245, fol. 582r–613v, s. d. (ca. 1727), hier fol. 598r–604r.

³² Während die Orientalische Kompanie die Donauroute nutzte, bevorzugten die anderen Kaufleute den Überlandtransport. ELIBOL – KÜÇÜKKALAY, 2011, 166.

³³ HASSINGER, 1942, 19–20; PICKL, 1988, 32, 34; ELIBOL – KÜÇÜKKALAY, 2011, 170.

in der Habsburgermonarchie.³⁴ Umgekehrt ging es der Hofkammer in den Jahren zwischen Passarowitz und Belgrad darum, zwar für die genaue Einhaltung des Handelsvertrags Sorge zu tragen, jedoch sowohl den Detailhandel türkischer Kaufleute in der Habsburgermonarchie als auch deren Handel mit Gütern, die nicht aus dem Osmanischen Reich stammten, zu verhindern.³⁵ Außerdem sollten Maßnahmen gegen das Einschwärzen türkischer Waren in die habsburgischen Länder³⁶ und die verbotene Ausfuhr von Waffen³⁷ oder Geld³⁸ ins Osmanische Reich ergriffen werden.

TENDENZEN DER FORSCHUNG

In der historischen Forschung wurde der Wirtschafts-, insbesondere der Handelspolitik in der Epoche Karls VI. immer wieder Aufmerksamkeit geschenkt. Im Mittelpunkt des Interesses stand die Straßenbauoffensive, deren Hauptziel eine bessere Anbindung des Freihafens Triest an die deutschen Erbländer war,³⁹ während die Rolle der Donau und der sie begleitenden Straßen als komplementäre Route für den Handel mit dem Osmanischen Reich wenig beachtet wurde. Eine wichtige Ausnahme bildet das eng an die Quellsprache angelehnte Werk von Hans Halm zu „Österreich und Neurussland“, das sich mit den entstehenden Wirtschaftsbeziehungen zwischen der Habsburgermonarchie und dem (russischen) Schwarzmeerraum beschäftigt.⁴⁰ Halm referiert auch eine Stellungnahme der Wiener Staatskanzlei aus dem Jahr 1773, in der die Ansicht vertreten wird, dass die Route über die Donau nach Belgrad der günstigere Weg für den Handel mit dem Orient sei als die Schifffahrt im

³⁴ Vgl. z. B. ÖStA, FHKA, HF, Bd. 1108 (Prot. Reg. 1721), fol. 364r, 456r (Beschwerden türkischer Kaufleute gegen den Dreißiger zu Theben/Dévény/Devín); ebd., Bd. 1148 (Prot. Reg. 1731), fol. 155v, 422v (Beschwerden türkischer Kaufleute aus Sarajewo/Seraglio wegen ihnen abgenommener Gelder und Waren); ebd., Bd. 1152 (Prot. Reg. 1732), fol. 522r; ebd., Bd. 1164 (Prot. Reg. 1735), fol. 642r. Die Digitalisate der Protokollbücher wurden jüngst der Forschung zugänglich gemacht: https://library.hungaricana.hu/en/collection/austrian_state_archives_Hoffinanz/.

³⁵ Vgl. z. B. ÖStA, FHKA, HF, Bd. 1128 (Prot. Reg. 1726), fol. 299r; BEER, 1899, 33.

³⁶ Vgl. z. B. ÖStA, FHKA, HF, Bd. 1124 (Prot. Reg. 1725), fol. 223r.

³⁷ Vgl. z. B. ÖStA, FHKA, HF, Bd. 1148 (Prot. Reg. 1731), fol. 710r.

³⁸ Vgl. z. B. ÖStA, FHKA, HF, Bd. 1120 (Prot. Reg. 1724), fol. 696r.

³⁹ Vgl. oben Anm. 17.

⁴⁰ HALM, 1941. Ohne Nennung von Quellen und Literatur: BUR-MARKOVSKA, 1981, 131–141. Lediglich auf Sekundärliteratur basiert SENGMÜLLER, [1930].

Mittelmeer, da auf der Donauroute der teure Überlandtransport nach Triest vermieden würde.⁴¹

Ein zweiter Forschungsschwerpunkt ist bis in jüngste Zeit die Entwicklung orthodoxer aber auch jüdischer oder armenischer Kaufmannsdiasporen beziehungsweise Gemeinden auf dem Gebiet der Habsburgermonarchie, wobei zumindest während der letzten Jahre den griechischen Händlern die größte Aufmerksamkeit geschenkt worden sein dürfte.⁴² Kennzeichnend für viele dieser Studien ist ihr großer Untersuchungszeitraum und damit ihr Fokus auf längerfristige Entwicklungen, die über die direkten Folgen des Friedens von Passarowitz weit hinausgehen.

Im Gegensatz zur Entwicklung von Kaufmannsdiasporen fand die Analyse des Güterverkehrs vergleichsweise wenig Interesse in der Forschung. Ursache dafür ist unter anderem die unbefriedigende Quellensituation. Da der Gütertransport zwischen Wien und dem angrenzenden Ungarn sowohl über die Donau als auch über den Landweg erfolgte, ist es auf Basis der ohnehin nur fragmentarisch überlieferten Mautbücher nur schwer möglich, einen Gesamtüberblick über den Warenaustausch zwischen dem Habsburgischen und dem Osmanischen Reich entlang der Donau zu gewinnen.⁴³

Auf Basis türkischer Quellen untersuchten Numan Elibol und Abdullah Mesud Küçükkalay die Reisen „österreichischer“ Kaufleute ins Osmanische Reich.⁴⁴ Sie konnten zeigen, dass in den anderthalb Jahrzehnten vor dem Frieden von Passarowitz nur sehr sporadische Einreisen österreichischer Kaufleute ins osmanische Herrschaftsgebiet stattfanden, die in den Kriegsphasen völlig zum Erliegen kamen. Nach 1718 nahmen die kommerziellen Aktivitäten zu und erreichten – gemessen an der Anzahl der Passagen – aufgrund der Tätigkeit der Orientalischen Kompanie zwischen 1724 und 1731 ihren Höhepunkt, bevor der Russisch/Österreichisch-Türkische Krieg von 1737–1739 die Handelsaktivitäten wieder vollständig wegbrechen ließ.⁴⁵

⁴¹ HALM, 1941, 394–399, v. a. 398–399.

⁴² Vgl. STOIANOVICH, 1960, 263–267; jüngst z. B. SEIRINIDOU, 2008; KATSIARDI-HERING, 2012; KATSIARDI-HERING – STASSINOPOULOU (Hg.), 2017; RANSMAYR, 2018; SARACINO, 2018.

⁴³ Grundlegend: PICKL, 1988, 29–40. Die überlieferten Mautbücher wurden von Othmar Pickl nur partiell ausgewertet.

⁴⁴ ELIBOL – KÜÇÜKKALAY, 2011.

⁴⁵ ELIBOL – KÜÇÜKKALAY, 2011, 163.

DIE PROTOKOLLE DER MAUT ZU ASCHACH ALS QUELLE FÜR DEN „DEUTSCH-TÜRKISCHEN“ HANDEL

Ergänzend zur bisherigen Forschung soll im Folgenden der Transit von Gütern aus dem Osmanischen Reich durch Österreich unter und ob der Enns und weiter ins Heilige Römische Reich während der beiden Jahrzehnte zwischen 1718 und 1739 untersucht werden. Als Quellenbasis dienen die als „Protokolle der Maut zu Aschach“ bezeichneten Rechnungsbücher einer etwa zwischen Linz und Passau gelegenen Mautstelle an der Donau. Vom Hochmittelalter bis 1775 befand sich in Aschach eine Mautstation, an der die stromabwärts wie auch stromaufwärts fahrenden Wasserfahrzeuge und die von ihnen transportierten Güter sowie die geleisteten Mautgebühren verzeichnet wurden.⁴⁶ Diese Quelle eignet sich aufgrund ihrer Überlieferungsdichte und ihres Informationsgehalts zur Rekonstruktion der Güterströme auf der Donau als wichtigster Verkehrsader des nordalpinen bayerisch-österreichischen Raums.⁴⁷ Erhalten blieben für den 22jährigen Zeitraum von 1718 bis 1739 20 Jahresrechnungen der Aschacher Maut, die im Oberösterreichischen Landesarchiv in Linz aufbewahrt werden.⁴⁸ Davon wurden in dem derzeit am Institut für Österreichische Geschichtsforschung (Universität Wien) laufenden Forschungsprojekt „Der Donauhandel“ 17 Jahrgänge mit Hilfe einer Datenbank erschlossen.⁴⁹ Abgesehen von den fehlenden beiden Rechnungen der Jahre 1720 und 1726 wurden vor allem aus konservatorischen Gründen die Jahrgänge 1722, 1723 und 1732 bisher nicht bearbeitet. Verzeichnet wurden in den Aschacher Mautrechnungen nicht nur die Daten der die Mautstelle passierenden Wasserfahrzeuge, sondern auch die Art und Menge der geladenen Güter sowie deren Besitzer beziehungsweise Empfänger.

Im Folgenden sollen die erschlossenen Jahrgänge der Mautrechnungen zwischen den Friedensschlüssen von Passarowitz und Belgrad⁵⁰ nach türkischen Händlern beziehungsweise türkischen Waren untersucht werden. Möglich ist dies, da Personen aus dem Osmanischen Reich, deren Güter die Ascha-

⁴⁶ RAUSCHER, 2015.

⁴⁷ RAUSCHER – SERLES, 2014, 244–247.

⁴⁸ GRÜLL, 1960, 5.

⁴⁹ Peter RAUSCHER – Andrea SERLES, *Der Donauhandel. Quellen zur Österreichischen Wirtschaftsgeschichte des 17. und 18. Jahrhunderts*: <https://www.univie.ac.at/donauhandel/>.

⁵⁰ Friede von Belgrad, 1739 September 18: LAUGIER, 1769, 223–256, zu den handelspolitischen Bestimmungen (Art. 11 und 12) 245–247; Raccolta dei Trattati, 1844, 32–35; Kapitulationen und Handelsverträge der Türkei, 1909, 434.

cher Maut passierten, in den Mautrechnungen als „türkische Untertanen“ bezeichnet wurden; lediglich in einem Fall wurde ein Kaufmann als „griechisch“ apostrophiert.⁵¹ Güter, die aus dem Osmanischen Reich stammten, trugen ebenfalls die Herkunftsbezeichnung „türkisch“. Freilich darf keinesfalls davon ausgegangen werden, dass die Mautner in Aschach beziehungsweise die Verfasser der Fracht- und Speditionsbriefe am Ausgangsort eines Transports die Herkunftsangaben von Gütern oder Personen, die Waren transportieren ließen, lückenlos erfasst hätten. Die Fracht von Johann Alexius aus Adrianopel/Edirne im Jahr 1719 enthielt zwar türkische Tischteppiche, die mittransportierten Karmesinfelle (rot gefärbte Tierfelle), Musselin, Seidentüchel und Tabakpfeifen wurden aber in den Mautbüchern ohne die geographische Herkunftsangabe „türkisch“ verzeichnet, obwohl auch diese Waren aus dem Osmanischen Reich gestammt haben dürften.⁵²

PRODUKTE AUS DEM OSMANISCHEN REICH IN DEN ASCHACHER MAUTPROTOKOLLEN

Trotz dieser Einschränkungen dürfte sich auf Basis der Aschacher Mautprotokolle das aus dem Osmanischen ins Heilige Römische Reich über die Donau exportierte Güterspektrum anhand der Herkunftsangaben der Waren beziehungsweise der Kaufleute relativ genau ermitteln lassen. Explizit mit der Herkunftsangabe „türkisch“ versehen wurden türkischer Alaun, türkische Baumwolle, türkische Decken, rotes türkisches Garn und türkisches Garn, türkisches Gewehr (Waffen), türkische Kleesamen, türkische Leinwand, gemeiner türkischer Pfeffer, türkischer Pfeffer, türkischer Pfefferstaub, türkische Schaffelle, türkische Schafwolle, türkische Seidenböcke, türkischer Tabak, türkische Tabakblätter, türkische Tischteppiche, türkische Wolle sowie ein türkisches Zelt.⁵³ Bei einigen dieser Lieferungen von Gütern aus dem Os-

⁵¹ „Michael Nicolaus, griechischer kauffman“, OÖLA, Depot Harrach, Hs. 136 (1737), [pag.] 87.

⁵² OÖLA, Depot Harrach, Hs. 106 (1719), [pag.] 978.

⁵³ Die folgenden Angaben beziehen sich auf die Auswertung der bearbeiteten Aschacher Mautprotokolle des Zeitraums 1718 bis 1739 (1718, 1719, 1721, 1724, 1725, 1727, 1728, 1729, 1730, 1731, 1733, 1734, 1735, 1736, 1737, 1738, 1739). 1706 ist in den Aschacher Mautprotokollen „türkisches“ Papier (Marmorpapier) genannt. Im Jahr 1740 werden in den Aschacher Mautbüchern Sackuhren (Taschenuhren) mit türkischen Zifferblättern verzeichnet. Beide Waren stammten nicht aus dem Osmanischen Reich. Marmorpapier wurde z. B. in Augsburg produziert. S. LUDOVICI, 1768,

manischen Reich über die Donau handelte es sich um Einzelposten oder um nur in geringen Mengen gehandelte Waren. Die türkischen Waffen ließ sich 1718 der kaiserliche Hofkriegsrat Zacharias Mariophilus Kampmüller auf sein Gut Langhalsen im oberösterreichischen Mühlviertel liefern; ein türkisches Zelt mit Stangen bezog 1733 der Regensburger Kaufmann Johann Friedrich Schmidhammer. Auch bei den 1719 donauaufwärts transportierten türkischen Tischteppichen, den 1728 transportierten türkischen Schaffellen, den 1730 verfrachteten türkischen Decken und dem 1736 verschifften türkischen Alaun handelte es sich um singuläre Lieferungen. Ebenfalls nur in Einzelfällen wurden türkischer Tabak beziehungsweise Tabakblätter und türkische Leinwand donauaufwärts transportiert. Kein Kaufmannsgut waren die beiden türkischen Seidenböcke (Angoraziegenböcke), die 1736 in den Tiergarten des Herzogs von Württemberg gingen. Nicht aus dem Osmanischen Reich stammten die Samen des türkischen (oder spanischen) Klees, die 1724 stromabwärts verschifft wurden.⁵⁴

Häufigere Handelswaren aus dem Osmanischen Reich, die donauaufwärts durch Österreich verfrachtet wurden, waren lediglich (rotes/türkisches) Garn, (gemeiner) türkischer Pfeffer beziehungsweise Pfefferstaub, türkische (Schaf)Wolle sowie türkische Baumwolle. Die häufig auf der Donau stromaufwärts transportierte Baumwolle wurde verhältnismäßig selten als „türkisch“ bezeichnet, dürfte aber zur Gänze aus dem Osmanischen Reich gestammt haben.

HÄNDLER „TÜRKISCHER“ PRODUKTE IN DEN ASCHACHER MAUTPROTOKOLLEN

Auch wenn die Häufigkeit der in den Aschacher Mautrechnungen explizit als „türkisch“ gekennzeichneten donauaufwärts transportierten Güter im Vergleich zum gesamten Transportaufkommen verschwindend gering war, spielten Handelswaren sowie Kaufleute aus dem Osmanischen Reich eine außergewöhnliche Rolle im Donauhandel. Die höchste in den Aschacher Mautprotokollen zwischen 1718 und 1739 registrierte Mautgebühr für eine einzelne Warenlieferung war 1728 mit über 83 Gulden für 200 Sack (250 Zentner) tür-

346. Bei den Taschenuhren handelte es sich um an der Levante beliebte europäische Importprodukte v. a. aus England. S. *Magazin*, 1804, 488–491. Ich danke Andrea Serles für diese Hinweise.

⁵⁴LUDOVICI, 1768, 345.

kische Baumwolle fällig geworden. Nur knapp dahinter rangierte mit einer Mautgebühr von über 82 Gulden ein Transport von 414 Sack mit türkischer Schafwolle mit einem Gewicht von 828 Zentnern aus dem Jahr 1736.⁵⁵ Eine ebenfalls sehr umfangreiche Einzellieferung waren im Jahr 1735 330 Sack mit 577 Zentner Wolle, die von einem türkischen Untertanen donauaufwärts geschickt wurden.⁵⁶

Aufgrund der in den Aschacher Mautprotokollen nur sehr selektiv dezidiert als „türkisch“ bezeichneten Güter und Kaufleute, lassen sich Handelskonjunkturen der wichtigsten Importe aus dem Osmanischen ins Heilige Römische Reich über die Donau sowie die daran beteiligten Personen nicht direkt ermitteln. Die folgenden Aussagen beruhen auf einer Analyse der Transporte mit den wichtigsten Exportgütern aus dem Osmanischen Reich, die sich auf stromaufwärts fahrenden Schiffen befanden, unabhängig davon, ob die Güter als „türkisch“ bezeichnet wurden oder nicht.⁵⁷

Baumwolle wurde nach den Kriegsjahren 1716–1718 erstmals wieder 1721 in größeren Mengen stromaufwärts transportiert. Die umfangreichsten Baumwolllieferungen fanden in den Jahren 1728 und 1729 statt und bestanden aus ausdrücklich als „türkisch“ bezeichneter Ware. Spätestens ab dem Kriegsjahr 1738 ließ der Import von Baumwolle entlang der Donauroute in Richtung Deutschland nach und kam 1739 und 1740 fast vollständig zum Erliegen. Mengenmäßig führender Exporteur von Baumwolle ins Heilige Römische Reich war die Wiener Firma „Föhr und Wanner“. Jakob Föhr und Johann Wanner waren als privilegierte Fernhandelsleute (Niederleger) in Wien tätig; Föhr war Ko-Direktor der Orientalischen Kompanie und verfügte damit wohl über einige Erfahrung im Orienthandel.⁵⁸ Unter den relativ zahlreichen österreichischen und süddeutschen Händlern, die Baumwolle donauaufwärts exportierten, befanden sich auch die beiden türkischen Untertanen Konstantin Attonassi (Athanasios?)⁵⁹ und Georg Konstantin⁶⁰, der wahrscheinlich mit einem gleichnamigen Kaufmann aus Saloniki identisch ist.

Wie im Fall der Baumwolle ließ der Transport von Schafwolle donauaufwärts 1737/38 nach und versiegte 1739/40 fast vollständig. Im Gegensatz zur

⁵⁵ OÖLA, Depot Harrach, Hs. 117 (1728), [pag.] 456; ebd., Hs. 133 (1736), [pag.] 790.

⁵⁶ OÖLA, Depot Harrach, Hs. 132 (1735), [pag.] 751.

⁵⁷ Auf Einzelnachweise wird im Folgenden verzichtet. Die Analyse beruht auf RAUSCHER – SERLES, 2019.

⁵⁸ RAUSCHER – SERLES, 2015, 154–182; HOFMANN, 1926, 489. Vgl. auch [FÖHR], 1740.

⁵⁹ OÖLA, Depot Harrach, Hs. 132 (1735), [pag.] 670.

⁶⁰ OÖLA, Depot Harrach, Hs. 136 (1737), [pag.] 579; von SRBIK, 1907, 410/Anm. 3.

Baumwolle hatten in den 1730er Jahren Untertanen des Sultans mit einzelnen sehr großen Lieferungen einen bedeutenden Anteil am Schafwollhandel. Zu den Händlern von großen Mengen Schafwolle zählten unter anderen neben den erwähnten Konstantin Attonassi und Georg Konstantin die in den Aschacher Mautprotokollen als Jani Georgi, Nikolas Mihal/Mihaj (und Mihal Christoph), Johann Konstantin, Mustafa Pascha, Petrowitz und Georg, Athanasus (Attanus) Michael, Banajoc Hatschi Steria, Nikola Johann⁶¹, Nico Cziazo, Georg Dimitri, Michael Lazar (Lazer, Lasar)⁶², Hatschi Costa, Ibrahim Pascha, Martin Diventura, Hostochi Thoma oder Georg Paul bezeichneten türkischen Untertanen.⁶³

Neben diesen Kaufleuten aus dem Osmanischen Reich spielten Händler aus den österreichischen Ländern beziehungsweise dem süddeutschen Raum eine wichtige Rolle im Wollhandel. Da die Aschacher Mautprotokolle offensichtlich nicht stringent zwischen den Güterbezeichnungen „Wolle“, „Schafwolle“, „türkische Wolle“ und „türkische Schafwolle“ differenzieren, kann in zahlreichen Fällen die Herkunft der Wolle nicht ermittelt werden. Nachweislich mit türkischer Schafwolle handelten Johann Michael Balthauser (Balthasar), Joseph Fürnberg und Friedrich Reinhard (Regensburg), der auch (Schaf)Wolle ohne „türkische“ Herkunftsangabe donauaufwärts transportieren ließ. Neben Reinhard bezogen auch andere Kaufleute oder Handwerker aus dem bayerischen Raum wie etwa Andre Schacky (Schärding), Elias Ritter (Regensburg), Georg Städl (Hals), Lukas Sautner (Braunau) oder Johann Salleck (Arnstorf/Bayern) und besonders Johann Heinrich Allius (Regensburg) größere Mengen an (Schaf)Wolle stromaufwärts über die Donau, ohne dass die Herkunft der Ware ermittelt werden könnte, die aber zumindest teilweise aus Ungarn stammte.⁶⁴

⁶¹ „Nicola Johanne“, OÖLA, Depot Harrach, Hs. 136, [pag.] 526; „Johann et Nicola“, ebd., Hs. 132, [pag.] 960.

⁶² Ein Kaufmann namens Lazar Michael ist in der Konskription der türkischen Untertanen in Wien von 1766/67 genannt. Ich danke Stefano Saraci o für diesen Hinweis. Zur Quelle s. RANSMAYR, 2018, 247–250.

⁶³ Das nur einmalige Aufscheinen eines Peter Carazia mit einer großen Menge türkischer Schafwolle deutet darauf hin, dass es sich bei ihm ebenfalls um einen osmanischen Untertanen handelte. OÖLA, Depot Harrach, Hs. 124 (1731), [pag.] 842. Bei ihm handelt es sich wohl um Petros Karatza („Πέτρος Καρατζά“). Vgl. PAPANATHIS, 1983, 606. Ich danke Stefano Saracino für diesen Hinweis.

⁶⁴ Vgl. zum Import ungarischer (Schaf)Wolle durch Lukas Sautner beziehungsweise Johann Salleck: OÖLA, Depot Harrach, Hs. 116 (1727), [pag.] 1135, ebd., Hs. 136 (1737), [pag.] 1166.

Neben Baum- und Schafwolle bildete rotes Garn ein Exportgut aus dem Osmanischen Reich.⁶⁵ Auch in diesem Fall lassen die in den Aschacher Mautbüchern benutzten Bezeichnungen „Garn“, „rotes Garn“, „rotes türkisches Garn“ und „türkisches Garn“ eine genaue Herkunftsangabe dieses donauaufwärts transportierten Produkts nicht zu. Gemessen an den zu leistenden Mautsummen war dieses Exportgut aus dem Osmanischen Reich von geringerer Bedeutung für den Handel als Baum- oder Schafwolle. Auch führende Händler(gruppen) lassen sich beim Garnhandel kaum ausmachen. Osmanische Untertanen wie Georg Konstantin oder Michael Lazar sind zwar in Einzelfällen als Händler von türkischem Garn beziehungsweise rotem Garn in den Aschacher Mautrechnungen verzeichnet, spielten aber keine herausragende Rolle. Mehrmals taucht der erwähnte Johann Michael Balthauser als Händler von türkischem, rotem oder rotem türkischen Garn auf, doch auch er dürfte sich, wie auch die anderen Kaufleute, die Garn in ihrem Sortiment hatten, nicht vornehmlich auf dieses Handelsgut konzentriert haben.

Eine noch geringere Rolle als Garn spielte türkischer Pfeffer als Handelsware, der auf der Donau durch die österreichischen Länder ins südliche Deutschland gelangte. Bei den wenigen Fällen, in denen derartige Lieferungen in den Aschacher Mautbüchern verzeichnet sind, wird der wahrscheinlich aus Regensburg stammende Kaufmann David Rück mehrmals genannt.

DIE WARENSORTIMENTE VON HÄNDLERN „TÜRKISCHER“ PRODUKTE

Neben der Auswertung des Warentransports von als „türkisch“ bezeichneten Gütern durch die Aschacher Maut macht es die Erschließung der Mautrechnungen möglich, sich über die involvierten Personen den deutsch-türkischen Handelsbeziehungen des frühen 18. Jahrhunderts anzunähern. Dabei sind sowohl die als türkische Untertanen bezeichneten Kaufleute ins Auge zu fassen als auch diejenigen Kaufleute, die nicht aus dem Osmanischen Reich stammten aber türkische Waren einfuhrten und damit direkt, wahrscheinlich aber – etwa durch den Erwerb der Güter in Wien – indirekt in den Handel mit dem Osmanischen Reich engagiert waren.

⁶⁵ Zur zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts s. LUDOVICI, 1768, 344; KATSIARDI-HERING, 2008, 97–131.

a) Türkische Kaufleute

Ebenso wie bei den „türkischen“ Waren ist auch bei den in den Aschacher Mautprotokollen verzeichneten „türkischen“ Untertanen davon auszugehen, dass die Mautner anhand der ihnen vorliegenden Ladungslisten von Schiffen beziehungsweise Mautzetteln kaum in der Lage waren, alle Untertanen des Sultans zu erfassen. Während beispielsweise ein Mechmet Pascha und ein Ibrahim Pascha ausdrücklich als türkische Untertanen bezeichnet wurden, war dies im Falle eines Mustafa Pascha, der 1736 türkische Wolle donauaufwärts transportieren ließ, nicht der Fall. Ein lückenloser Überblick über die im Gütertransport ins südliche Heiligen Römische Reich engagierten türkischen Kaufleute kann daher auch über die Aschacher Mautprotokolle nicht gewonnen werden.

Relativ viele türkische Untertanen wurden nur ein- oder wenige Male mit einer der oben genannten Waren während des Untersuchungszeitraums in den Mautbüchern registriert, so dass diese Personen keine weiteren Hinweise auf sonstige Exporte aus dem Osmanischen Reich geben können. Anders ist dies der Fall bei Personen, die mehrere Warentransporte auf der Donau durchführten oder bei einem Transport unterschiedliche Güter verfrachten ließen. Dies gilt etwa für einen – allerdings nicht als türkischen Untertan bezeichneten – „Hotschin Issmal“ [Hatschi Ismal?], der 1728 neben 1000 Schaffellen 25 Stück rote Leinwand und 100 Stück gelbes Leder verschickte.⁶⁶ Mehrere türkische Untertanen lieferten Leder beziehungsweise Felle (Korduan, Korduanfelle, Saffianfelle), in je einem Fall wurden von Georg Konstantin 45 Zentner Unschlitt beziehungsweise von Martin Diventura 14 Paar Papatschen (Pantoffeln) und 14 lederne Fußsäcke ins Heilige Römische Reich geschickt.

b) Nichttürkische Kaufleute

Aufschlussreicher sind die Handelsaktivitäten des Johann Michael Balthausers. Dieser ließ neben Baum- und Schafwolle sowie rotem beziehungsweise türkischem Garn Papatschen, Zibeben, Saffianfelle, Zwirn, Tischteppiche, rote Leinwand, Tabakpfeifen und Tabakköpfe, Feigen, Haselnüsse, Weinbeeren, Datteln, türkische Leinwand, Büffelhäute, Perückenhaar, Pferddecken

⁶⁶OÖLA, Depot Harrach, Hs. 117 (1728), [pag.] 762.

(Rossdecken) und Bockshaar donauaufwärts transportieren.⁶⁷ Ein erheblicher Teil dieser Güter dürfte aus dem Handel mit dem Osmanischen Reich gestammt haben. Im Fall anderer deutscher Kaufleute, die mit türkischen Waren handelten, spielten diese Produkte keine nennenswerte Rolle in deren Sortiment. Die Regensburger Kaufmänner Johann Heinrich Allius, Friedrich Reinhard oder Elias Ritter waren Importeure eines breiten Warenspektrums in den österreichischen Donauroaum. Ihre – jeweils unterschiedlich zusammengesetzten – Rückfrachten bestanden aus typischen Produkten aus den österreichischen Ländern und dem Königreich Ungarn. Neben Tierhäuten (Reinhard) sowie Eisen- und Stahlwaren (vor allem Ritter, aber auch Allius und Reinhard) zählten dazu Honig, Pottasche, Senf, Wachs, Wein oder Zwetschgen (Reinhard). Insgesamt spielten Güter aus dem Osmanischen Reich wohl eine eher untergeordnete Rolle in der Handelstätigkeit dieser im Donauhandel stark engagierten Kaufleute.

Von deutlich geringerer Bedeutung für den Österreichhandel als seine Regensburger Kollegen war Andre Schacky aus dem bayerischen Schärding, der vor allem Seidenware, die er oder andere Kaufleute vorher in die österreichischen Länder eingeführt hatten und die auf den dortigen Märkten unverkauft geblieben war, nach Bayern reimportierte. Die Rückfracht des Lukas Sautner bestand hauptsächlich aus (österreichischem) Wein. Lediglich der Bäcker und Betreiber einer Mühle Georg Städl aus Hals (heute Passau), der donauabwärts vor allem Getreide verfrachtete, führte hauptsächlich Schaf- und Baumwolle donauaufwärts, allerdings ohne Hinweise darauf, dass die Waren aus dem Osmanischen Reich stammten. Die Orientalische Kompanie, die den Levante- und Orienthandel aktiv gestalten sollte, führte bis 1731 mit Baumwolle und Tabakköpfen aus Meerschaum nur selten Güter, die aus dem Osmanischen Reich gestammt haben dürften, donauaufwärts nach Süddeutschland.

ZUSAMMENFASSUNG

Der Handelsvertrag von Passarowitz sollte einen wichtigen Baustein in der Wirtschafts- und Handelspolitik Karls VI. bilden. Während – ganz im Geiste der merkantilistischen Doktrin – gegenüber auswärtigen Gewerbezeugnissen protektionistische Maßnahmen ergriffen wurden, um den Aufbau der heimischen Industrie zu fördern, sah man im Osmanischen Reich einen

⁶⁷ Zu einem Teil dieses Warenspektrums s. PANOVA, 1985, 169.

potentiellen Absatzmarkt für Güter aus der Habsburgermonarchie. Als Basis diente der 1718 abgeschlossene Schifffahrts- und Kommerzien-Traktat, der einem weitreichenden Freihandelsabkommen entsprach. Organisiert werden sollte dieser Handel, der einerseits über die Mittelmeerhäfen, andererseits über die Donau laufen sollte, durch die Zweite Orientalische Kompanie. Bekanntermaßen scheiterten diese Pläne und türkische Untertanen, die sich zunehmend im Habsburgerreich niederließen, spielten die führende Rolle im habsburgisch-osmanischen Handel. Diese „Kaufmannsdiasporen“ standen immer wieder im Zentrum des historiographischen Interesses, wobei in jüngerer Zeit intensive Forschungen zu den griechischen Akteuren geleistet wurden. Ein Gesamtbild über die Handelsaktivitäten und ihre Träger liegt für die beiden Jahrzehnte zwischen dem Frieden von Passarowitz und dem Frieden von Belgrad jedoch nicht vor. Wohl nicht zuletzt aufgrund der Quellenlage richtet sich der Fokus der Historiographie zum österreichischen 18. Jahrhundert nach wie vor auf die Epoche Maria Theresias und betrachtet die Zeit Karls VI. lediglich als deren Vorläufer. Trotz zahlreicher Studien zum Handel zwischen dem Osmanischen Reich und dem habsburgischen Herrschaftsraum fehlen detaillierte Informationen zu Handelsrouten, Gütern und Mengen sowie zu den an diesen Geschäften beteiligten Kaufleuten für die beiden Jahrzehnte nach 1718.

Mit dem Forschungsprojekt „Der Donauhandel“ wird derzeit der Versuch unternommen, die Handelsaktivitäten im Raum der Oberen Donau während der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts zu erforschen und somit neue Daten zum Güterverkehr in der Regierungszeit Karls VI. zu erschließen. Von besonderer Bedeutung sind die Mautrechnungen von Aschach, in denen der Warentransport auf der Donau zwischen dem südlichen Heiligen Römischen Reich und den österreichischen Ländern registriert wurde. Über die Bezeichnung von Händlern als „türkische Untertanen“ oder von Gütern als „türkisch“ bieten die Aschacher Mautbücher auch Einblick in den Warentransport aus dem Osmanischen Reich nach Deutschland. Besonders auffällig sind die großen Baum- und Schafwolllieferungen, die osmanische Untertanen in den 1730er Jahren durch Wiener Schiffleute ins Heilige Römische Reich schickten. Andere türkische Waren, die über die Donau verschifft wurden, waren rotes Garn, Tabak und Tabakpfeifen, Leder, Teppiche, Pantoffeln oder Früchte. Neben osmanischen Untertanen transportierten süddeutsche Kaufleute diese Güter stromaufwärts. Dies deutet darauf hin, dass Wien im Donaauraum der zentrale Umschlagplatz für Waren aus den türkischen Provinzen gewesen sein dürfte. Welche Rolle andere Handelswege etwa über Leipzig oder die

Mittelmeerhäfen während der Regierung Karls VI. für den Warenaustausch zwischen dem Osmanischen Reich und Zentraleuropa spielten, muss gegenwärtig offen bleiben.⁶⁸

Peter RAUSCHER

QUELLEN- UND LITERATURVERZEICHNIS

UNGEDRUCKTE QUELLEN

- OÖLA,
 Depot Harrach, Handschrift (Hs.).
 ÖStA,
 FHKA,
 Hofffinanz (HF),
 Protokoll Registratur (Prot. Reg.).
 HHStA,
 Staatenabteilungen (StAbt), Türkei V.

GEDRUCKTE QUELLEN

- [ARNOLD], 1736: [Johann Theodor VON ARNOLD], *Sammlung der wichtigsten (...) Privilegien (...) Des Landes Schlesien (...)*, Crossen, 1736, Nr. CLXV, 427–495.
 DE TESTA, 1898: I. DE TESTA, *Recueil des Traités de la Porte Ottomane avec les puissances étrangère, Tome 9: Autriche*, Paris, 1898.
 [FÖHR], 1740: [Jakob FÖHR], *Veritas cum utili in compedio. Oder: Wahrhafter Entwurf Alles dessen, Was nach der mit Anfang des 1735. Jahrs beschebenen Ausziehung deren an der verfallenen 100.-fachen Wienerischen Lotterie anoch übrig gewesten 16. Classen [...] bis jetzo in das 1737ste Jahr sich eigentlich zugetragen [...]*, Wien, 1740.
 HERRENLEBEN, 1748: Sebastian Gottlieb HERRENLEBEN, *Sammlung Oesterreichischer Gesetze und Ordnungen, Wie solche von Zeit zu Zeit ergangen und publiciret worden, So viele deren über die in Parte I & II Codicis Austriaci eingedruckten bis auf das Jahr 1720. weiter aufzubringen waren*, Leipzig, 1748.
 [HÖRNIGK], 1684: [Philipp Wilhelm von HÖRNIGK], *Oesterreich Uber alles wann es nur will [...]*, o. O. 1684.

⁶⁸ Vgl. etwa DENZEL, 2018, 404; SEIRINIDOU, 2008, 89. Die dortigen Aussagen zu Leipzig und Wien als Drehscheiben des Handels mit dem südöstlichen Europa beziehungsweise zur Rolle Wiens und Triests im Baumwollhandel beziehen sich auf das ausgehende 18. und das frühe 19. Jahrhundert. Vgl. auch PANOVA, 1985, 171.

- Kapitulationen und Handelsverträge der Türkei, 1909: Die Kapitulationen und Handelsverträge der Türkei, in: Österreichisches Wirtschaftspolitisches Archiv, 9 (1909), 263–558 (mit Österreich-Ungarn 420–457).
- KATONA, 1793: Stephan KATONA, *Historia critica Regum Hungariae stripis Austriacae*, Tomulus 10, Ordine 29: 1608–1619, Vác/Waitzen 1793.
- M.[EIXNER], 1763: C. F. M.[EIXNER], *Anmerkungen über die natürliche Beschaffenheit derer K. K. Erbländern, und derselben bequemen Lage, nicht allein zu ihrem eigenen inländischen Commercio, sondern auch den Kaufhandel in andere Reiche und Länder zu treiben, und insbesondere an denen Levantinischen Commerciis Theil zu nehmen, und solche weiter in denen Morgenländern auszubreiten*, Augsburg, 1763.
- NORADOUNGHIAN, 1897: Gabriel Effendi NORADOUNGHIAN, *Receuil d'actes internationaux de l'Empire Ottoman*, Tome I: 1300–1789, Paris/Leipzig/Neuchatel, 1897.
- Raccolta dei Trattati, 1844: *Raccolta dei Trattati e delle principali convenzioni concernenti il commercio e la navigazione dei sudditi austriaci negli stati della Porta Ottomana*, Vienna, 1844.
- ZINCK, 1727: Passarowitz, 1718 Juli 27, in: Johann Jacob ZINCK, *Rube des jetztlebenden Europa Oder Die neueste und merckwürdigste Europaeische Friedens-Handlungen [...]*, 3. und 4. Abt.: *Den Frieden in Orient und Norden betreffend, Deme noch ein Supplement nebst behörigen Register beygefüget*, Coburg, 1727, 1067–1085.

LITERATUR

- ANGELI, 1876: Moriz Edler von ANGELI (Bearb.), *Feldzüge gegen die Türken 1697–1698 und der Karlowitzer Friede 1699*, Wien 1876.
- BECHER, 1844: Siegfried BECHER, *Beiträge zur österreichischen Handels- und Zollstatistik vom Jahre 1831 bis 1842*, 1. Abteilung, Stuttgart/Tübingen, 1844.
- BEER, 1893: Adolf BEER, *Die Zollpolitik und die Schaffung eines einheitlichen Zollgebietes unter Maria Theresia*, in: Mittheilungen des Instituts für Oesterreichische Geschichtsforschung, 14 (1893), 237–326.
- BEER, 1899: Adolf BEER, *Die österreichische Handelspolitik unter Maria Theresia und Josef II.*, in: Archiv für österreichische Geschichte, 86 (1899), 1–204.
- BIDERMANN, 1889: Hermann Ignaz BIDERMANN, *Geschichte der österreichischen Gesammt-Staats-Idee 1526–1804*, II. Abt. 1705–1740, Innsbruck, 1889.
- BUR-MARKOVSKA, 1981: Marta BUR-MARKOVSKA, *Über die Art des Warenaustausches zwischen dem osmanischen Imperium und den österreichischen Territorien während des 17. und 18. Jahrhunderts*, in: Mittheilungen des Bulgarischen Forschungsinstituts in Österreich, 4/2, Wien, 1981, 131–141.
- BURZ – DERNDARSKY – DROBESCH (Hg.), 2000: Ulfried BURZ – Michael DERNDARSKY – Werner DROBESCH (Hg.), *Bremmpunkt Mitteleuropa. Festschrift Helmut Rumpfer zum 65. Geburtstag*, Klagenfurt, 2000.
- DÉLIGEORGES, 1907: E. L. DÉLIGEORGES, *Die Kapitulationen der Türkei*, Diss. Heidelberg 1907.
- DENZEL, 2018: Markus A. DENZEL, *Das System der Messen in Europa – Rückgrat des Handels, des Zahlungsverkehrs und der Kommunikation (9. bis 19. Jahrhundert)*, in: Markus A. DENZEL (Hg.), *Europäische Messegeschichte 9.–19. Jahrhundert*, Köln/Weimar/Wien, 2018, 369–431.

- DULLINGER, 1900: Josef DULLINGER, *Die Handelskompagnien Oesterreichs nach dem Oriente und Ostindien in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts*, in: Zeitschrift für Social- und Wirtschaftsgeschichte, 7 (1900), 44–83.
- ELIBOL – KÜÇÜKKALAY, 2011: Numan ELIBOL – Abdullah Mesud KÜÇÜKKALAY, *Implementation of the Commercial Treaty of Passarowitz and the Austrian Merchants, 1720–1750*, in: INGRAO – SAMARDZIC – PESALJ (Hg.), 2011, 159–178.
- FAROQHI – VEINSTEIN (Hg.), 2008: Suraiya FAROQHI – Gilles VEINSTEIN (Hg.), *Merchants in the Ottoman Empire*, Paris/Louvain/Dudley, MA, 2008.
- FABER, 1995: Eva FABER, *Litorale Austriaco. Das österreichische und kroatische Küstenland 1700–1780*, Trondheim/Graz, 1995.
- FABER, 1996a: 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.
- FABER, 1996b: Eva FABER, *Neue Straßen – neue Welt: Innerösterreichische Kommerzialstraßen im 18. Jahrhundert*, in: Das achtzehnte Jahrhundert und Österreich. Jahrbuch der Österreichischen Gesellschaft zur Erforschung des achtzehnten Jahrhunderts, 11 (1996), 99–120.
- FELLNER – KRETSCHMAYR, 1907: Thomas FELLNER – Heinrich KRETSCHMAYR, *Die Österreichische Zentralverwaltung*, I. Abt.: von Maximilian I. bis zur Vereinigung der Österreichischen und Böhmischen Hofkanzlei (1749), Bd. 1: Geschichtliche Übersicht, Wien, 1907.
- FREUDENBERGER, 1978: Heriman FREUDENBERGER, *Economic Progress during the Reign of Charles VI*, in: SCHNEIDER u. a. (Hg.), 1978, 625–644.
- GLASSL, 1970: Horst GLASSL, *Der Ausbau der ungarischen Wasserstraßen in den letzten Regierungsjahren Maria Theresias*, in: Ungarn-Jahrbuch, 2 (1970), 34–66.
- GRÄF, 2006: Daniela GRÄF, *Boat Mills in Europe from Early Medieval to Modern Times*, Dresden, 2006.
- GRÜLL, 1960: Georg GRÜLL, *Depot Harrach*, Linz, 1960.
- HACKL, 2008: Bernhard HACKL, *Die staatliche Wirtschaftspolitik zwischen 1740 und 1792: Reform versus Stagnation*, in: Helmut REINALTER (Hg.), *Josephinismus als Aufgeklärter Absolutismus*, Wien/Köln/Weimar, 2008, 191–271.
- HALM, 1941: Hans HALM, *Österreich und Neurußland*, in: Jahrbücher für Geschichte Osteuropas, 6 (1941), 275–493 [= Österreich und Neuußland (I): Donauschiffahrt und -handel nach dem Südosten 1718–1780 (Breslau 1943)].
- HALM, 1952: Hans HALM, *Die Entdeckung der Donau als Welt Handelsstraße*, in: Oberösterreichische Heimatblätter, 6/1 (1952), 16–24.
- HAMBERGER – MEUSEL, 1797: Georg Christoph HAMBERGER – Johann Georg MEUSEL, *Das gelehrte Teutschland oder Lexikon der jetzt lebenden deutschen Schriftsteller*, Bd. 5, Lemgo, 1797.
- HAMMER, 1830: Joseph von HAMMER, *Geschichte des Osmanischen Reiches (...)*, Bd. 6: *Von der Großwesirschaft Mohammed Köprilîs bis zum Carlowiczser Frieden. 1656–1699*, Pest, 1830.
- HAMMER, 1831: Joseph von HAMMER, *Geschichte des Osmanischen Reiches (...)*, Bd. 7: *Vom Carlowiczser bis zum Belgrader Frieden. 1699–1739*, Pest, 1831.
- HASSINGER, 1942: Herbert HASSINGER, *Die erste Wiener orientalische Handelskompagnie 1667–1683*, in: Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, 35 (1942), 1–53.
- HASSINGER, 1951: Herbert HASSINGER, *Johann Joachim Becher 1635–1682. Ein Beitrag zur Geschichte des Merkantilismus*, Wien, 1951.
- HELMEDACH, 2002: Andreas HELMEDACH, *Das Verkehrssystem als Modernisierungsfaktor: Straßen, Post, Fuhrwesen und Reisen nach Triest und Fiume vom Beginn des 18. Jahrhunderts bis zum Eisenbahnzeitalter*, München, 2002, 67–91.

- HOFFMANN, 1961: Alfred HOFFMANN, *Die Donau und Österreich*, in: VOGEL, 1961, 28–42.
- HOFFMANN, 1926: Viktor HOFFMANN, *Beiträge zur neueren österreichischen Wirtschaftsgeschichte*, 2. Teil: *Die Anfänge der österreichischen Baumwollwarenindustrie in den österreichischen Alpenländern im 18. Jahrhundert*, in: Archiv für österreichische Geschichte, 110/2 (1926), 415–742.
- HUTTERER, 2011: Herbert HUTTERER, *Handelskompanien*, in: SEITSCHKEK – HUTTERER – THEIMER (Hg.), 2011, 143–151.
- INGRAO – SAMARDZIC – PESALJ (Hg.), 2011: Charles INGRAO – Nikola SAMARDZIC – Jovan PESALJ (Hg.), *The Peace of Passarowitz, 1718*, West Lafayette, Indiana, 2011.
- JAEGER (Hg.): Friedrich JAEGER (Hg.), *Enzyklopädie der Neuzeit Online*, <http://dx.doi.org/10.1163/2352-0248_edn_a6010000>
- JUNGWIRTH – HAIDVOGL – HOHENSINNER – WAIDBACHER – ZAUNER, 2014: Mathias JUNGWIRTH – Gertrud HAIDVOGL – Severin HOHENSINNER – Herwig WAIDBACHER – Gerald ZAUNER, *Österreichs Donau. Landschaft – Fisch – Geschichte*, Wien, 2014.
- KATSIARDI-HERING, 2008: Olga KATSIARDI-HERING, *The Allure of Red Cotton Yarn, and how it Came to Vienna: Associations of Greek Artisans and Merchants Operating between the Ottoman and the Habsburg Empires*, in: FAROQHI – VEINSTEIN, 2008, 97–131.
- KATSIARDI-HERING, 2012: Olga KATSIARDI-HERING, *Greek Merchant Colonies in Central and South-Eastern Europe in the Eighteenth and Early Nineteenth Centuries*, in: ZAKHAROV – HARLAFTIS – KATSIARDI-HERING (Hg.), 2012, 127–139.
- KATSIARDI-HERING, 2015: Olga KATSIARDI-HERING, *Commerce and Merchants in Southeastern Europe, 17th–18th Centuries; 'Micro-Districts' and Regions*, in: Études balkaniques, 51 (2015), 19–35.
- KATSIARDI-HERING – STASSINOPOULOU (Hg.), 2017: Olga KATSIARDI-HERING – Maria A. STASSINOPOULOU (Hg.), *Across the Danube: Southeastern Europeans and Their Travelling Identities (17th–19th C.)*, Leiden/Boston 2017.
- KERN, 1910: Arthur KERN, *Das Zollwesen Schlesiens von 1623–1740*, in: Zeitschrift des Vereins für Geschichte Schlesiens, 44 (1910), 1–17.
- KLINGENSTEIN, 2000: Grete KLINGENSTEIN, *Die Wiener Kommerzienhofkommission 1719–1776. Einige Überlegungen zu Wirtschaftsverflechtung und staatlicher Durchdringung in einem „zusammengesetzten“ Staatswesen*, in: BURZ – DERNDARSKY – DROBESCH (Hg.), 2000, 195–206.
- KNITTLER, 1981: Herbert KNITTLER, *Das Verkehrswesen als Ausgangspunkt einer staatlichen Infrastrukturalpolitik*, in: MATIS (Hg.), 1981, 137–160.
- KNITTLER, 1993: Herbert KNITTLER, *Die Donaumonarchie 1648–1848*, in: MIECK (Hg.), 1993, 880–915.
- KUNISCH (Hg.), 1986: Johannes KUNISCH (Hg.), *Prinz Eugen von Savoyen und seine Zeit. Eine Ploetz-Biographie*, Freiburg/Würzburg, 1986.
- KUNKE, 1918: Max KUNKE, *Die Kapitulationen der Türkei deren Aufhebung und die neuen deutsch-türkischen Rechtsverträge*, Diss. Erlangen, 1918.
- KÜHSCHELM (Hg.), 2015: Oliver KÜHSCHELM (Hg.), *Geld Markt Akteure / Money Market Actors*, Innsbruck/Wien/Bozen, 2015.
- LAMP, 1915: Karl LAMP, *Zollpolitik und Zollrechtstechnik*, in: Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft, 71 (1915), 505–555.
- LANDSTEINER, 2003: Erich LANDSTEINER, *Strukturelle Determinanten der Stellung Wiens im interregionalen Handel*, in: VOCELKA – TRANINGER (Hg.), 2003, 187–201.
- LAUGIER, 1769: [Marc-Antoine] LAUGIER, *Geschichte der Unterhandlungen des Belgrader Friedens, welcher den 18. Sept. 1739. zwischen dem Kaiser, Rußland und der Ottomannischen Pforte, durch Vermittelung und unter der Garantie des französischen Hofes abgeschlossen worden*, 2. Teil, Leipzig, 1769.

- LOBENWEIN – SCHEUTZ – WEISS (Hg.), 2018: Elisabeth LOBENWEIN – Martin SCHEUTZ – Alfred Stefan WEISS (Hg.), *Bruderschaften als multifunktionale Dienstleister der Frühen Neuzeit in Zentraleuropa*, Wien, 2018.
- LUDOVICI, 1768: Carl Günther LUDOVICI, *Eröffnete Akademie der Kaufleute, oder vollständiges Kaufmanns-Lexicon [...]*, 2. Aufl. Leipzig, 1768, 5. Theil: T bis Z.
- Magazin*, 1804: *Magazin der Handels- und Gewerbekunde*, hg. von einer Gesellschaft von Gelehrten und Geschäftsmännern, Bd. 2/1, Weimar, 1804, 488–491.
- MARX, 1963: Karl MARX, *Der Seehandel Österreichs*, in: Institut für Marxismus-Leninismus beim ZK der SED (Hg.), Karl Marx – Friedrich Engels Werke, Bd. 12, Berlin, 1963, 83–87 (Original: New-York Daily Tribune Nr. 4906 vom 9. Januar 1857).
- MATIS (Hg.), 1981: Herbert MATIS (Hg.), *Von der Glückseligkeit des Staates. Staat, Wirtschaft und Gesellschaft in Österreich im Zeitalter des aufgeklärten Absolutismus*, Berlin, 1981.
- MAYER, 1882: Franz Martin MAYER, *Die Anfänge des Handels und der Industrie in Oesterreich und die orientalische Compagnie*, Innsbruck, 1882.
- MCGOWAN, 1981: Bruce MCGOWAN, *Economic Life in Ottoman Europe. Taxation, Trade and the Struggle for Land, 1600–1800*, Cambridge, 1981.
- MIECK (Hg.), 1993: Ilja MIECK (Hg.), *Europäische Wirtschafts- und Sozialgeschichte von der Mitte des 17. Jahrhunderts bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts*, Stuttgart, 1993.
- OTRUBA, 1986: Gustav OTRUBA, *Das österreichische Wirtschaftssystem im Zeitalter des Prinzen Eugen*, in: KUNISCH (Hg.), 1986, 57–90.
- PANOVA, 1985: Snežka PANOVA, *Zu Fragen über die Rolle Österreich-Ungarns im wirtschaftlichen Prozess des Heranreifens der Balkanvölker (17.–18. Jahrhundert)*, in: PLASCHKA – KLINGENSTEIN u. a. (Red.), 1985, 167–172.
- PAPASTATHIS, 1983: Charalambos PAPASTATHIS, *Un document inédit de 1726–1727 sur le conflit helléno-serbe concernant la chapelle grecque à Vienne*, in: *Balkan Studies*, 24 (1983), 581–607.
- PICKL, 1972/73: Othmar PICKL, *Die Verkehrswege nach dem Südosten vom Ausgang des Mittelalters bis ins 18. Jahrhundert*, in: *Südostdeutsches Archiv*, 15/16 (1972/73), 101–114.
- PICKL, 1988: Othmar PICKL, *Österreichisch-ungarische Handelsbeziehungen entlang der Donau vom 15. bis zum 18. Jahrhundert*, in: *Historisches Jahrbuch der Stadt Linz*, 1987 (1988), 11–40.
- PLASCHKA – KLINGENSTEIN u. a. (Red.): Richard G. PLASCHKA – Grete KLINGENSTEIN u. a. (Red.), *Österreich im Europa der Aufklärung. Kontinuität und Zäsur in Europa zur Zeit Maria Theresias und Josephs II.* Internationales Symposium in Wien 20.–23. Oktober 1980, Bd. 1, Wien, 1985.
- PLENKER, 1863: G. v. PLENKER, *Die Entwicklung der indirecten Abgaben in Oesterreich. I. Die Zeiten der Kaiserin Maria Theresia*, in: *Oesterreichische Revue*, (1863), Bd. 2.
- RANSMAYR, 2018: Anna RANSMAYR, *Untertanen des Sultans oder des Kaisers. Struktur und Organisationsformen der beiden Wiener griechischen Gemeinden von den Anfängen im 18. Jahrhundert bis 1918*, Göttingen, 2018.
- RAUSCHER, 2015: Peter RAUSCHER, *Die Aschacher Mautprotokolle als Quelle des Donaubandels (17./18. Jahrhundert)*, in: RAUSCHER – SERLES (Hg.), 2015, 255–306.
- RAUSCHER – SERLES, 2014: Peter RAUSCHER – Andrea SERLES, *Der Donaubandel. Quellen zur österreichischen Wirtschaftsgeschichte des 17. und 18. Jahrhunderts*, in: *Frühneuzeit-Info*, 25 (2014), 244–247.
- RAUSCHER – SERLES (Hg.), 2015: *Wiegen – Zählen – Registrieren. Handelsgeschichtliche Massenquellen und die Erforschung mitteleuropäischer Märkte (13.–18. Jahrhundert)*, Innsbruck/Wien/Bozen, 2015.

- RAUSCHER – SERLES, 2015: Peter RAUSCHER – Andrea SERLES, *Die Wiener Niederleger um 1700. Eine kaufmännische Elite zwischen Handel, Staatsfinanzen und Gewerbe*, in: KÜHSCHELM (Hg.), 2015, 154–182.
- RAUSCHER – SERLES, 2017: Peter RAUSCHER – Andrea SERLES, *Donaubandel* (Hinzugefügt 2017), in: JAEGER (Hg.)
- RAUSCHER – SERLES, 2019: Peter RAUSCHER – Andrea SERLES, *Die Aschacher Mautprotokolle*, Datenbank: <https://www.univie.ac.at/donauhandel/edition-der-aschacher-mautregister/> (letzter Zugriff: 16. Aug. 2019)
- REDLICH, 1961: Oswald REDLICH: *Weltmacht des Barock. Österreich in der Zeit Kaiser Leopold I.*, Wien, 41961.
- REINALTER (Hg.), 2008: Helmut REINALTER (Hg.), *Josephinismus als Aufgeklärter Absolutismus*, Wien/Köln/Weimar, 2008.
- ROTERMUND, 1813: Heinrich Wilhelm ROTERMUND, *Fortsetzung und Ergänzungen zu Christian Gottlieb JÖCHERS allgemeinem Gelehrten-Lexiko worin die Schriftsteller aller Stände nach ihren vornehmsten Lebensumständen und Schriften beschrieben werden. Anfangen von Johann Christoph ADELUNG*, Bd. 4, Bremen, 1813.
- SARACINO, 2018: Stefano SARACINO, *Griechisch-orthodoxe Bruderschaften in der Habsburgermonarchie (18. Jahrhundert): Multifunktionale Dienstleister und karitative Akteure*, in: LOBENWEIN – SCHEUTZ – WEISS (Hg.), 2018, 493–512.
- SCHNEIDER u. a. (Hg.), 1978: Jürgen SCHNEIDER u. a. (Hg.), *Wirtschaftskräfte und Wirtschaftswege*, Bd. 2: *Wirtschaftskräfte in der europäischen Expansion. Festschrift für Hermann Kellenbenz*, [Stuttgart], 1978.
- SEIRINIDOU, 2008: Vassiliki SEIRINIDOU, *Grocers and Wholesalers, Ottomans and Habsburgs, Foreigners and 'Our Own': The Greek Trade Diasporas in Central Europe, Seventeenth to Nineteenth Centuries*, in: FAROQHI – VEINSTEIN (Hg.), 2008, 81–95.
- SEITSCHKEK – HUTTERER – THEIMER (Hg.), 2011: Stefan SEITSCHKEK – Herbert HUTTERER – Gerald THEIMER (Hg.), *300 Jahre Karl VI. 1711–1740. Spuren der Herrschaft des „letzten“ Habsburgers*. Begleitband zur Ausstellung des Österreichischen Staatsarchivs, Wien, 2011.
- SENGMÜLLER, 1930: Anton SENGMÜLLER, *Der deutsche Kaufmann in der Levante in der älteren Zeit*, Diss. München, [1930].
- SOMMER, 1925: Louise SOMMER, *Die österreichischen Kameralisten in dogmengeschichtlicher Darstellung*, Teil II, Wien, 1925.
- SRBIK, 1907: Heinrich Ritter VON SRBIK, *Der staatliche Exporthandel Österreichs von Leopold I. bis Maria Theresia. Untersuchungen zur Wirtschaftsgeschichte Österreichs im Zeitalter des Merkantilismus*, Wien, 1907.
- STOIANOVICH, 1960: Traian STOIANOVICH, *The Conquering Balkan Orthodox Merchant*, in: *The Journal of Economic History*, 20 (1960), 234–313.
- VOCELKA – TRANINGER (Hg.), 2003: Karl VOCELKA – Anita TRANINGER (Hg.), *Die frühneuzeitliche Residenz (16. bis 18. Jahrhundert)*, Wien/Köln/Weimar, 2003.
- VOGEL (Hg.), 1961: Rudolf VOGEL (Hg.), *Die Donau in ihrer geschichtlichen, wirtschaftlichen und kulturellen Bedeutung*, München, 1961.
- ZAKHAROV – HARLAFTIS – KATSIARDI-HERING (Hg.), 2012: Victor N. ZAKHAROV – Gelina HARLAFTIS – Olga KATSIARDI-HERING (Hg.), *Merchant Colonies in the Early Modern Period*, London/Brookfield, Vermont, 2012.

SIGLEN UND ABKÜRZUNGEN

AVA	Allgemeines Verwaltungsarchiv
BFL	Budapest Főváros Levéltára [Stadtarchiv Budapest], Budapest
BOA	Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İstanbul
EAF	Fürstlich Esterházy'sches Archiv, Forchtenstein
FHKA	Finanz- und Hofkammerarchiv
HAZU	Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti [Kroatische Akademie für Wissenschaften und Kunst], Zagreb
HFU	Hoffinanz Ungarn
HHStA	Haus-, Hof- und Staatsarchiv
HKR	Wiener Hofkriegsrat
KA	Kriegsarchiv
MNL, BML	Magyar Nemzeti Levéltár, Baranya Megyei Levéltár [Ungarisches Nationalarchiv, Komitatsarchiv Baranya], Pécs
MNL, OL	Magyar Nemzeti Levéltár, Országos Levéltár [Ungarisches Nationalarchiv], Budapest
NSU	Niedersächsische Staats- und Universitätsbibliothek, Göttingen
OÖLA	Oberösterreichisches Landesarchiv, Linz
OSzK	Országos Széchényi Könyvtár [Széchényi Nationalbibliothek], Budapest
ÖStA	Österreichisches Staatsarchiv, Wien
PKL	Pécsi Káptalani Levéltár [Archiv des Domkapitels Fünfkirchen], Pécs
PPL	Pécsi Püspöki Levéltár [Bischöfliches Archiv Fünfkirchen], Pécs
TSMK	Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi, İstanbul