

FRÜH
NEU
ZEIT

Kunstsammlungen



info

JAHRGANG 25/2014

Der Donauhandel*

Quellen zur österreichischen Wirtschaftsgeschichte des 17. und 18. Jahrhunderts

VON PETER RAUSCHER (WIEN) UND ANDREA SERLES (WIEN)

Maut- und Zollregister sowie Rechnungsbücher diverser Ämter der größeren Handelsorte zählen zu den interessantesten Quellengattungen für die Erforschung der Handelsgeschichte. Sind diese Massenquellen über einen langen Zeitraum erhalten, bilden sie für die einzelne Forscherin bzw. den einzelnen Forscher ob ihrer Materialfülle häufig aber auch eine Barriere, die bei beschränkten zeitlichen und finanziellen Ressourcen nur schwer zu überwinden ist. Quelleneditionen schaffen neue Grundlagen, die helfen, dieses Hindernis zu umgehen; die Verbindung mit dem Internet ermöglicht einen niederschweligen und recherchefreundlichen Zugang zu diesen großen Datenbeständen, wenn auch viele Fragen der Langzeitarchivierung und Datenpflege noch ungelöst sind.¹

Die Erschließung und Online-Edition von Massenquellen zur frühneuzeitlichen Handelsgeschichte im Donaauraum ist die Kernaufgabe des Projekts *Der Donauhandel. Quellen zur österreichischen Wirtschaftsgeschichte des 17. und 18. Jahrhunderts*.² In einer ersten, Ende 2012 abgeschlossenen Projektphase wurden die Kremser Waag- und Niederlagsbücher vollständig erfasst, seit Frühjahr 2013 wird in einem Folgeprojekt an der Edition ausgewählter Jahrgänge der Aschacher Mautregister gearbeitet.

Parallel zur datenbankgestützten Erfassung der Quellen werden eine umfangreiche Bibliographie zum Donauhandel sowie Verzeichnisse zu Handelsorten, die mit dem Donaauraum in enger Verbindung standen, und zu am Güteraustausch beteiligten Personen aufgebaut. Außerdem bietet die Projekthomepage die Möglichkeit, Publikationen zum Forschungsfeld abzurufen und in eigenen Glossaren Waren und Maße online nachzuschlagen.

Der Donauhandel

Die Donau bildete die zentrale Verkehrsader der Länder ob und unter der Enns und verband die österreichischen Donaustädte mit dem schwäbisch-bayerischen

Raum mit seinen Zentren Ulm, Augsburg, München, Regensburg und Passau. Eine von Regensburg ausgehende Landverbindung ermöglichte auch einen regen Austausch zwischen der Donauregion und dem fränkischen Gewerbe- und Handelszentrum Nürnberg.³ Über die Nebenflüsse Salzach und Inn wurden die wichtigen Transitländer Salzburg und Tirol und damit auch die Handelsstädte Norditaliens erreicht. Die schwierigen Stromverhältnisse östlich von Pressburg/Bratislava sorgten dafür, dass der Wasserweg jenseits der Grenze zu Ungarn bis ins 18. Jahrhundert wenig benutzt wurde.⁴ Hinzu kam die dauerhafte Konfrontation mit dem Osmanischen Reich, die die Donauschifffahrt maßgeblich behinderte und dazu führte, dass erst ab den 1660er-Jahren die Handelsbeziehungen in diesen Raum intensiviert wurden. Das erste österreichische Schiff erreichte die Mündung der Donau ins Schwarze Meer nicht vor den 1770er-Jahren.⁵

Ob ihrer verkehrstechnischen Lage, ihrer Stellung als überregionaler Marktort oder allgemeinen Anziehungskraft als Absatzmarkt kam den Städten Linz und Krems sowie der kaiserlichen Residenzstadt Wien eine hervorgehobene Position an der österreichischen Donau zu.⁶ Hatte sich Wien in der Frühen Neuzeit in erster Linie zu einer Konsumtionsstadt entwickelt, so war Linz die einzige überregional bedeutende Messestadt am österreichischen Donauabschnitt, die sowohl den Transithandel als auch das Wechselgeschäft bediente. Krems wiederum bildete eine Schnittstelle zwischen Nah- und Fernhandel, da es einerseits der regionale Verteilermarkt für Güter aller Art für weite Gebiete nördlich der Donau war, andererseits durch die privilegierte Eisenniederlage und den Export von Wein selbst Anteil am Transit- und Fernhandel hatte. Trotz der Behinderung des Warenverkehrs durch Mauten, durch stark schwankende Wasserpegel und im Winter durch Eis war der Weg über die Donau günstiger als über die konkurrierenden Landstraßen.⁷ Besonders Massengüter wie Eisen, Salz, Holz, Baumaterial oder Wein waren auf den Wasserweg angewiesen

und konnten dort auch stromaufwärts kostengünstiger als auf der Straße transportiert werden.⁸ Das in den Rechnungsbüchern verzeichnete Spektrum der transportierten und gehandelten Waren geht aber weit über diese Massengüter hinaus, sodass mit Hilfe der unterschiedlichen Quellen sowohl statistisch-quantifizierende Analysen zu Handelskonjunkturen im Allgemeinen als auch zu einer großen Palette von einzelnen Gütern im Speziellen vorgenommen werden können. Darüber hinaus ergeben sich neue Ansatzpunkte für eine Vielzahl von Spezialdisziplinen von der Kultur- und Sozialgeschichte über das Transportwesen bis hin zur Militärgeschichte, um nur einige zu nennen. Für die biographisch-prosopographische Forschung bietet das reiche Namensmaterial neue Möglichkeiten, die Aktivitäten einzelner Personen, ganzer Familien und größerer Personengruppen teilweise über Jahrzehnte hinweg in einem Quellenbestand untersuchen zu können.

Projektphase 1: Die Kremser Waag- und Niederlagsbücher⁹

Das Rückgrat der Stellung von Krems an der Donau als Handelsstadt bildeten seit dem ausgehenden Mittelalter neben der günstigen geographischen Lage, dem Exportgut Wein und einer Monopolstellung im Handel mit Eisen- und Eisenwaren für den Raum nördlich der Donau die beiden Jahrmärkte im Juli (Jakobimarkt) und Oktober (Simonimarkt).¹⁰ Fronwaage und Wareniederlage gehörten in Krems – wie in den meisten Handelszentren – zu den gebräuchlichen städtischen Einrichtungen. Zu den Amtsgeschäften des Waagmeisters zählte die Führung der sogenannten Waag- und Niederlagsbücher, in welche er sämtliche Namen, Herkunftsorte und Waren all jener zu verzeichnen hatte, die entweder Güter an der städtischen Waage abwiegen lassen mussten, oder zur Zahlung des Niederlagsgeldes verpflichtet waren.¹¹ Diese Aufzeichnungen bildeten die Grundlage der Verrechnung zwischen dem Waagamt und der Stadtkammer.

Für den Zeitraum von 1621 bis 1737 haben sich 26 vollständige Rechnungsbücher im Kremser Stadtarchiv erhalten, deren Umfang zwischen 16 und 359 Blatt variiert. Davon entfallen zehn Bücher auf die Niederlage und 16 auf die Waage. Der stark formalisierte, tabellarische Aufbau prädestiniert die Übertragung der in der Quelle enthaltenen Informationen in eine Datenbank. In Zusammenarbeit mit Beate Pamperl vom Institut

für Geschichte der Universität Wien wurden eine auf MySQL basierende relationale Datenbank für das Projekt entwickelt und sämtliche ca. 21.500 Geschäftsfälle aus den Rechnungsbüchern als einzelne Datensätze in der Datenbank erfasst. Dabei spannte sich ein weit über Niederösterreich hinausgehender Handelsraum auf, der von Savoyen und der Schweiz über die oberdeutschen Reichsstädte und Ungarn bis in die südpolnische Metropole Krakau reichte, den Schwerpunkt aber in den Ländern der böhmischen Krone – vor allem im mährisch-schlesischen Raum – hatte. Die – in einem geringeren Umfang auch weiblichen – Marktteilnehmer lassen ein vielschichtiges Spektrum bestehend aus Kleinhändlern und Gewerbetreibenden, jüdischen Kaufleuten unterschiedlicher wirtschaftlicher Bedeutung, italienischen und oberdeutschen Händlern mit Niederlagen in Wien, aber auch international agierenden Unternehmen erkennen, deren Aktivitäten im Donauroum bis dato kaum beachtet wurden. Neben den zu erwartenden Gütern aus dem Eisen- und Stahlverarbeitenden Sektor überraschte eine Vielzahl von Waren, die teilweise in beträchtlichem Ausmaß gehandelt wurden wie beispielsweise russisches Juchtenleder, Färberröte, Bleiglätte oder Kastanien. Mit Hilfe der Edition der Kremser Waag- und Niederlagsbücher¹² kann nun ein genaueres Bild kaufmännischer Tätigkeit in den österreichischen Donauländern und deren intensive Verflechtung mit dem mittelosteuropäischen Raum gezeichnet werden. Durch die Möglichkeit, die Daten kostenlos online abzufragen, werden außerdem wesentliche Bausteine für die Handelsgeschichten kleinerer Räume bzw. einzelner Städte bereitgestellt. Die Zuordnung von Marktteilnehmern und Herkunftsorten ermöglicht durch die sich abzeichnenden Netzwerke auch neue Ansätze für prosopographische und firmengeschichtliche Forschungen.

Projektphase 2: Die Aschacher Mautregister¹³

Trotz des Interesses der Wirtschaftsgeschichte am frühneuzeitlichen Handel nimmt die Erschließung und wissenschaftliche Auswertung von Mautregistern in der deutschsprachigen historischen Forschung einen überraschend geringen Stellenwert ein. So konzentriert sich die wohl wichtigste Editionsreihe zur vormodernen Handelsgeschichte des mitteleuropäischen Raums, die *Deutschen Handelsakten des Mittelalters und der Neuzeit*, in erster Linie auf die Glanzzeit

der oberdeutschen Kaufmannschaft im 16. Jahrhundert. Zum Thema Zollwesen beschränkte man sich auf normative Quellen: Bearbeitet wurden zwar auch Teile der österreichischen Erbländer,¹⁴ gerade zu den österreichischen Donauländern liegt aber keine systematische Dokumentation des Mautwesens vor.

Die bedeutendste und gleichzeitig umfangreichste Quelle zur Erforschung des frühneuzeitlichen Donauhandels sind die Protokollbücher der Maut zu Aschach, die erstmals Ende des 12. Jahrhunderts erwähnt wird.¹⁵ Für die Zeit zwischen 1627 und 1775 haben sich im Depot Harrach des Oberösterreichischen Landesarchivs in Linz 194 Bände (davon 53 sog. „Konzepte“/Dubletten) dieser Aschacher Mautregister erhalten. 1622/31 war die Familie Harrach durch Kauf in den Besitz der Mautstelle gelangt, 1775 wurde diese nach Engelhartzell donauaufwärts verlegt.¹⁶

Forscher wie Othmar Pickl,¹⁷ Franz Fischer¹⁸ oder Erich Landsteiner¹⁹ haben die Aschacher Mautprotokolle zwar immer wieder für die Analyse des Handels einzelner Jahre oder Waren herangezogen, eine vollständige Edition des Bestandes, die die Grundlage detaillierter Forschungen zu Warenströmen, Konjunkturen und den im doppelten Sinne handelnden Personen wäre, wurde bis dato aber nicht unternommen.

Mit Hilfe der in der ersten Projektphase gewonnen Erkenntnisse und Erfahrungen im Umgang mit Massenquellen wird dieser Quellenbestand seit Februar 2013 in Form einer Online-Datenbank erschlossen.²⁰ Wegen des Umfangs der einzelnen Bände (durchschnittlich 450 bis 500 Blatt pro Rechnungsbuch) können im Rahmen eines dreijährigen Projekts nicht die gesamten anderthalb Jahrhunderte bearbeitet werden. Ediert werden zunächst die beiden Jahrzehnte von 1718 bis 1737, die weitgehend die Regierungszeit Kaiser Karls VI. (1711–1740) abdecken. In dieser Epoche vollzogen sich bedeutende Weichenstellungen in Richtung Schaffung eines einheitlichen österreichisch-böhmischen Wirtschaftsraumes. Der Erreichung dieses Zieles sollte vor allem die merkantilistische Zollpolitik Karls VI. ab den 1720er-Jahren dienen. Die damit verbundene Abschottung gegenüber auswärtiger Konkurrenz betraf besonders die Handelsinteressen der oberdeutschen Reichsstädte. Hier wird in Form einer Dissertation empirisch untersucht, inwieweit sich Importbeschränkungen tatsächlich auf den Handel niederschlugen.²¹

Neben der Ermittlung allgemeiner Konjunkturen fallen besonders Änderungen im Konsumverhalten

wie die Integration von Schokolade oder Tee in den mitteleuropäischen Speiseplan bei Durchsicht der Archivalien ins Auge, aber auch umfangreiche Materialtransporte für die zahlreichen Bauvorhaben, die noch heute die Klöster- und Schlösserlandschaft entlang der Donau prägen und ihren Niederschlag in den Mautregistern gefunden haben. Hinzu kommen etwa Informationen zu oberdeutschen Buch- oder Kunsthändlern und den von ihnen in den österreichischen Raum transportierten Gütermengen. Bis zum Frieden von Passarowitz (21. Juli 1718) diente die Donau auch häufig als Transportweg für den Nachschub mit Truppen, Ausrüstung und Verpflegung der donauabwärts stationierten Einheiten. Der Fluss war darüber hinaus eine wichtige Reiseroute für Menschen. Wenn es sich um Amtsträger oder Mitglieder höherer Stände handelte, sind diese oft namentlich benannt oder zumindest bezeichnet: Als Beispiele sind der Weihbischof von Passau, der Dechant von Linz, der Verwalter von Neuhaus, der Graf von Starhemberg oder der päpstliche Nuntius zu nennen. Damit können etwa diplomatische Reisen ermittelt oder Migrationsbewegungen wie die Auswanderung von Franken und Schwaben ins Reich der Stephanskrone sowie von Bergknappen aus Kufstein in die ungarischen Bergstädte nachgezeichnet werden.

Mit Hilfe der Datenbank wird es nach Abschluss des Projekts (Laufzeit bis 2016) möglich sein, gezielt nach Schiffmeistern, Kaufleuten und anderen Personen wie Gesandten, Militärs oder Angehörigen des Kaiserhofs, Waren (und deren Mengen) sowie nach Orten zu suchen. Damit wird ein Wirtschaftsraum hinsichtlich der agierenden Personen und der von ihnen gehandelten Güter erschlossen, der weit über den engeren Donaoraum hinausreicht.

Anmerkungen

* Die Publikation entstand im Rahmen des vom Fonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung (FWF) finanzierten Projekts *Der Donauhandel in der Frühen Neuzeit. Erschließung und Analyse der Aschacher Mautregister: Die Zeit der österreichischen Protektionspolitik unter Kaiser Karl VI. (1718–1737)* (P 25201–G15). Siehe die Projektwebsite: <http://www.univie.ac.at/donauhandel>.

1 Zu den Vor- und Nachteilen digitaler Editionen im Rahmen des Projekts *Der Donauhandel* siehe 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), S. 57–82, hier S. 24–26.
- 2 Projekthomepage mit Online-Datenbanken: <http://www.univie.ac.at/donauhandel>.
 - 3 Siehe dazu Andrea Serles: *Metropole und Markt. Die Handelsbeziehungen zwischen Nürnberg und Krems/Donau in der Frühen Neuzeit*, Diplomarbeit, Wien 2013.
 - 4 Roman Sandgruber: *Ökonomie und Politik. Österreichische Wirtschaftsgeschichte vom Mittelalter bis zur Gegenwart (= Österreichische Geschichte)*, Wien 1995, S. 95; Othmar Pickl: *Österreichs Stellung im West-Ost-Handel vom 16. bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts mit besonderer Berücksichtigung des Handels mit dem Südosten*, in: *Mitteilungen des Bulgarischen Forschungsinstituts in Österreich* 4,2 (= Forschungsgespräch am 9. und 10. Dezember 1980, *Österreichs Handel mit Südosteuropa und die wirtschaftliche Bedeutung der bulgarischen Länder bis Ende des 18. Jahrhunderts*), Wien 1981, S. 35–65, hier S. 37.
 - 5 Ernst Neweklowsky: *Die Schifffahrt und Flößerei im Raume der oberen Donau 1 (= Schriftenreihe des Institutes für Landeskunde von Oberösterreich 5)*, Linz 1952, S. 41 nennt das Jahr 1778; Hans Halm: *Die Entdeckung der Donau als Welthandelsstraße*, in: *Oberösterreichische Heimatblätter* 6,1 (1952), S. 16–24, hier S. 19, berichtet von einer Expedition von 1768–1771; vgl. ebd., S. 17.
 - 6 Vgl. u. a. Othmar Pickl: *Handel an Inn und Donau um 1630*, in: Jürgen Schneider u. a. (Hg.): *Wirtschaftskräfte und Wirtschaftswege 2. Wirtschaftskräfte in der europäischen Expansion. Festschrift für Hermann Kellenbenz (= Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte 5)*, [Stuttgart] 1978, S. 205–243, hier S. 205; Erich Landsteiner: *Wien und der Donauhandel*, in: Karl Vocelka/Anita Traninger (Hg.): *Die frühneuzeitliche Residenz (16. bis 18. Jahrhundert) (= Wien. Geschichte einer Stadt 2)*, Wien/Köln/Weimar 2003, S. 187–197, hier S. 187.
 - 7 Vgl. Alfred Hoffmann: *Werden – Wachsen – Reifen. Von der Frühzeit bis zum Jahre 1848 (= Wirtschaftsgeschichte des Landes Oberösterreich 1)*, Salzburg/Linz 1952, S. 231.
 - 8 Ebd., S. 234f.
 - 9 Das Projekt *Trade in the Age of Mercantilism* wurde vom Fonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung (P 22303–G15) und von der Kulturabteilung des Landes Niederösterreich (P–2792) finanziert. Arbeitsstelle des Projekts war das Institut für Realienkunde des Mittelalters und der frühen Neuzeit in Krems.
 - 10 Zu den einzelnen Marktprivilegien vgl. Otto Brunner: *Die Rechtsquellen der Städte Krems und Stein (= Fontes Rerum Austriacarum III/1)*, Graz/Köln 1953, insb. Nr. 40, 44, 77, 102.
 - 11 Eine eingehende Studie über eine Stadtwaage und deren Waagmeister liegt für den österreichischen Donaauraum bis dato nur für Linz vor. S. Hertha Awecker: *Die Linzer Stadtwaage. Die Geschichte des Waag- und Niederlagamtes der Stadt Linz (= Sonderpublikationen zur Linzer Stadtgeschichte 3)*, Linz 1958.
 - 12 Datenbank abrufbar über: <http://www.univie.ac.at/donauhandel/datenbanken/datenbank-krems>.
 - 13 Die Erschließung der Aschacher Mautregister erfolgt im Rahmen des Projekts *Der Donauhandel in der Frühen Neuzeit. Erschließung und Analyse der Aschacher Mautregister: Die Zeit der österreichischen Protektionspolitik unter Kaiser Karl VI. (1718–1737)* (P 25201–G15). Vgl. Anm. *. Es ist am Institut für Österreichische Geschichtsforschung in Wien angesiedelt und wird in Kooperation mit dem Oberösterreichischen Landesarchiv in Linz durchgeführt.
 - 14 Für den österreichischen Raum siehe 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; 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.
 - 15 Zu Aschach allgemein vgl. Ernst Neweklowsky: *Aschach und die Donauschifffahrt*, in: *Oberösterreichische Heimatblätter* 13 (1959), S. 207–242, hier S. 209; Othmar Hageneder: *Die Maut zu Aschach im Mittelalter*, in: *Miszellen 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 (Manuskript)* Wien 1950, S. 93–108.
 - 16 Neweklowsky: *Aschach und die Donauschifffahrt* (wie Anm. 15), S. 210, S. 215.
 - 17 Pickl: *Handel an Inn und Donau* (wie Anm. 6).
 - 18 Franz Fischer: *Die blauen Sensen. Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Sensenschmiedezunft zu Kirchdorf-Micheldorf bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts*, Linz 1966, zu Aschach bes. S. 176–181.
 - 19 Erich Landsteiner: *Handelskonjunkturen*, in: Vocelka/Traninger: *Die frühneuzeitliche Residenz* (wie Anm. 6), S. 201–205, hier S. 204; ders.: *Die Kaufleute*, in: ebd., S. 205–214, hier S. 209f., und S. 236 Anm. 376.
 - 20 Siehe: <http://www.univie.ac.at/donauhandel/projekte>. Ein internationales Referenzprojekt ist die Online-Edition der dänischen Sundzollregister zum Schiffsverkehr zwischen Ost- und Nordsee, die von 1497 bis 1857 (davon ab 1574 in nahezu vollständiger Serie) überliefert sind. Siehe dazu <http://www.soundtoll.nl/index.php/en>.
 - 21 Das Dissertationsthema *Der Donauhandel oberdeutscher Reichsstädte in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts* wird von Andrea Serles bearbeitet.