

Peter Rauscher/Andrea Serles (Hrsg.)

Wiegen – Zählen – Registrieren

BEITRÄGE ZUR GESCHICHTE DER STÄDTE MITTELEUROPAS

begründet von

WILHELM RAUSCH

Band 25

ISSN 1727-2513

Herausgegeben vom

Österreichischen Arbeitskreis für Stadtgeschichtsforschung

c/o Österreichischer Städtebund, Rathaus, Stiege 5, Hochparterre, A-1010 Wien

Homepage: www.stgf.at

Peter Rauscher/Andrea Serles (Hrsg.)

Wiegen – Zählen – Registrieren

Handelsgeschichtliche Massenquellen
und die Erforschung mitteleuropäischer Märkte
(13.–18. Jahrhundert)

StudienVerlag

Innsbruck
Wien
Bozen

© 2015 by Studienverlag Ges.m.b.H., Erlenstraße 10, A-6020 Innsbruck
E-Mail: order@studienverlag.at
Internet: www.studienverlag.at

Buchgestaltung nach Entwürfen von Kurt Höretzeder

Satz: Studienverlag/Karin Berner

Umschlag: Studienverlag/Kurt Höretzeder, Büro für Grafische Gestaltung, Scheffau/Tirol

Umschlagabbildungen (im Uhrzeigersinn von links oben): a. *Die Stadtwaage* (Abb. aus dem Volkacher Salbuch, fol. 437r, Stadtarchiv Volkach, Bildrechte Stadt Volkach), b. *Mautregister* (Abb. aus dem Protokollbuch der Maut zu Aschach von 1721, Hs. 108, Depot Harrach im Oberösterreichischen Landesarchiv, Bildrechte Oberösterreichisches Landesarchiv), c. *Cuntz in der Wag* (Abb. aus den Hausbüchern der Nürnberger Zwölfbrüderstiftungen, Stadtbibliothek Nürnberg, Amb. 317.2°, fol. 5r, Bildrechte Stadtbibliothek Nürnberg), d. *Schiffszug* (Abb. Haus „Stangenreiter“ in Neubeuern, Bildrechte Mag. Anton Prock/Jenbach), e. *Der Wagmeister* (Abb. aus Christoph Weigel d. Ä., Abbildung der gemein-nützlichen Haupt-Stände [...], Regensburg 1698), f. *Der Berümbte Marckt Aschach* (Handkolorierter Stich nach Matthäus Merian – Martin Zeiller, Topographia Provinciarum Austriacarum, Frankfurt am Main 1679, Bildrechte Elke Eckstein/Wulferstedt), g. *Krems an der Donau* (Abb. aus Matthäus Merian – Martin Zeiller, Topographia Provinciarum Austriacarum, Frankfurt am Main 1679).
Registererstellung durch Andrea Serles und Peter Rauscher

Gedruckt auf umweltfreundlichem, chlor- und säurefrei gebleichtem Papier.

Bibliografische Information Der Deutschen Bibliothek

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-7065-5420-6

Alle Rechte vorbehalten. Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form (Druck, Fotokopie, Mikrofilm oder in einem anderen Verfahren) ohne schriftliche Genehmigung des Verlages reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

*Dr. Hans-Heinrich Vangerow
zur Vollendung seines neunzigsten Lebensjahres gewidmet.*

Inhaltsverzeichnis

Vorwort 17

PETER RAUSCHER – ANDREA SERLES

Fluch und Segen. Handelsgeschichtliche Massenquellen und
die Erforschung mitteleuropäischer Märkte (13.–18. Jahrhundert) 19

I. Städte und Handel

ELISABETH GRUBER

Handel und Handelsrechte im österreichischen Donaauraum
des Hoch- und Spätmittelalters 45

DAVINA BENKERT

Messbücher und Messrechnungen.
Zur Geschichte der Basler Messen bis 1647 69

ANDREA SERLES

gmainer statt nuz und fromen.
Serielle Quellen zur Handelsgeschichte in städtischen
Archiven am Beispiel von Krems an der Donau 91

ANDREA BONOLDI

Gerichtsakten als serielle Quelle.
Das Beispiel der süddeutschen Kaufleute am
Bozner Merkantilmagistrat (17.–18. Jahrhundert) 135

JACEK WIJACZKA

Handelsstadt und Zollregister.
Der Krakauer Außenhandel und seine Quellen
in der Frühen Neuzeit 169

II. Warenströme und Wasserwege

- UWE SCHIRMER
Der Warenverkehr auf der Elbe
zwischen Pirna und Wittenberg (1444–1545) 197
- ERICH LANDSTEINER
Der Güterverkehr auf der österreichischen Donau
(1560–1630) 217
- PETER RAUSCHER
Die Aschacher Mautprotokolle als Quelle
des Donauhandels (17./18. Jahrhundert) 255
- ATTILA TÓZSA-RIGÓ
Handelskonjunkturen im Zeitalter der Krise.
Quellen zum ungarischen Donauhandel im 16. Jahrhundert 307
- JOB WESTSTRATE
Die geldrischen Zollrechnungen.
Organisation von Handel und Transport im Einzugsgebiet
des Rheins während des 16. und frühen 17. Jahrhunderts 331
- JAN WILLEM VELUWENKAMP
Die „Sound Toll Registers Online“ als Instrument
für die Erforschung des frühneuzeitlichen Ostseehandels 365

III. Handelshäuser und Massenquellen

- HEINRICH LANG
Seide für Lyon. Der Seidenzoll an der Rhône als Indikator
für die Strukturen von Märkten einer europäischen
Handelsmetropole in der Mitte des 16. Jahrhunderts 387
- MARK HÄBERLEIN
Der Donaauraum im Horizont Augsburger Handelsgesellschaften
des 16. und frühen 17. Jahrhunderts 411

CHRISTOF JEGGLE Serielle Kommunikation. Die kommerzielle Korrespondenz der Saminati zum Transalpinhandel des 17. Jahrhunderts	433
---	-----

IV. Methodische Fragen: Massenquellen und ihre Auswertung

WERNER SCHELTJENS Maße und Gewichte. Konvertierungsmöglichkeiten am Beispiel der Sundzollregister	455
---	-----

KLEMENS KAPS Ein Messinstrument für Güterströme. Die Merkantiltabellen der Habsburgermonarchie unter besonderer Berücksichtigung des galizischen Außenhandels im späten 18. und frühen 19. Jahrhundert	481
--	-----

JÜRGEN JABLINSKI Können Maschinen lesen? Möglichkeiten und Grenzen IT-gestützter Erschließung handschriftlicher Massenquellen	507
--	-----

Abbildungsverzeichnis	529
Verzeichnis der Autorinnen und Autoren	531
Ortsnamenregister	533

Siglen- und Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
Abt.	Abteilung
AD	Archiv für Diplomatik
AGSA	Abhandlungen zur Geschichte der Stadt Augsburg
AMB	Archív mesta Bratislavy
AmK	Archiwum miasta Krakowa
ANK	Archiwum Narodowe w Krakowie
Annales ESC	Annales. Économies, Sociétés, Civilisations
AÖG	Archiv für Österreichische Geschichte (bis Bd. 33: Archiv für Kunde österreichischer Geschichts-Quellen)
APK	Archiwum Państwowe w Krakowie
APP	Archiwum Państwowe w Poznaniu
AR	Archief Rekenkamer
ARB	Algemeen Rijksarchief Brussel
AS	Archivio Salviati, Scuola Normale Superiore di Pisa
ASP	Archivio Saminiati-Pazzi
ASTr	Archivio di Stato di Trieste
Baale	Bankale
BBG	Basler Beiträge zur Geschichtswissenschaft
Bd.	Band
Bde.	Bände
Bearb.	Bearbeiter/Bearbeiterin
Beih.	Beiheft
BGSM	Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas
BJb	Bozner Jahrbuch für Geschichte, Kultur und Kunst
BUB	Urkundenbuch zur Geschichte der Babenberger in Österreich
BWB	Bayerisches Wörterbuch
BŻIH	Biuletyn Żydowskiego Instytutu Historycznego
c.	carta
CDS	Codex diplomaticus saxoniae regiae
CJIL	Chicago Journal of International Law
CM	Conventionsmünze
d	Pfennig
d. Ä.	der Ältere
d. J.	der Jüngere
DDB	Deutsche Digitale Bibliothek
DFG	Deutsche Forschungsgemeinschaft
DHD	Digital Humanities Deutschland
DHd	Digital Humanities im deutschsprachigen Raum

DHMN	Deutsche Handelsakten des Mittelalters und der Neuzeit
Dipl. Arbeit	Diplomarbeit
Diss.	Dissertation
DM	Deutsche Mark
dpi	Dots per Inch
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
EGA	Ernestinisches Gesamtarchiv
EHR	The Economic History Review
Ergbd.	Ergänzungsband
Ergh.	Ergänzungsheft
Fasz.	Faszikel
FBWStG	Forschungen und Beiträge zur Wiener Stadtgeschichte
FGOÖ	Forschungen zur Geschichte Oberösterreichs
FHKA	Finanz- und Hofkammerarchiv
Fig.	Figure
fl.	Gulden (rheinisch)
FLkNÖ	Forschungen zur Landeskunde von Niederösterreich
fol.	folium
FRA	Fontes Rerum Austriacarum
FSG	Feinsilbergehalt
FWB	Frühneuhochdeutsches Wörterbuch
FWF	Fonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung
GAA	Gelders Archief te Arnhem
GBWS	Göttinger Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte
GNM	Germanisches Nationalmuseum
gr	Groschen
GZ	Gliederungszahl
HA	Hertogelijk Archief
hg.	herausgegeben
Hg.	Herausgeber/Herausgeberin/Herausgeberinnen
HGBL	Hansische Geschichtsblätter
HHStA	Haus-, Hof- und Staatsarchiv
HistJbLinz	Historisches Jahrbuch der Stadt Linz (bis Jahrgang 1954 [1955] Jahrbuch der Stadt Linz)
HRG	Handwörterbuch zur deutschen Rechtsgeschichte
Hs.	Handschrift
HZ	Historische Zeitschrift
IBM	International Business Machines Corporation
IEEE	Institute of Electrical and Electronics Engineers
IHG	Innerberger Hauptgewerkschaft
IJDAR	International Journal on Document Analysis and Recognition
IJMH	International Journal of Maritime History
IT	Informationstechnik
JbGStW	Jahrbuch des Vereins für Geschichte der Stadt Wien
JbLkNÖ	Jahrbuch für Landeskunde von Niederösterreich

JbÖÖMV	Jahrbuch des Oberösterreichischen Musealvereins – Gesellschaft für Landeskunde
JEEH	Journal of European Economic History
KA	Kabinettsarchiv
KA	Kammararkivet
Kap.	Kapitel
Kart.	Karton
KdiH	Katalog der deutschsprachigen illustrierten Handschriften des Mittelalters
KHKM	Kwartalnik Historii Kultury Materialnej
KLAIS	Kärntner Landesarchiv Informationssystem
Konv.	Konvolut
kr.	Kreuzer
Lfg.	Lieferung
LGBL	Landesgesetzblatt
lib	Pfund
LMA	Lexikon des Mittelalters
MEFRM	Mélanges de l'École Française de Rome, Moyen Âge
MGSLk	Mitteilungen der Gesellschaft für Salzburger Landeskunde
MIÖG	Mitteilungen des Instituts für Österreichische Geschichtsforschung (1923–1942: Mitteilungen des Österreichischen Instituts für Geschichts- forschung; 1944: Mitteilungen des Instituts für Geschichtsforschung und Archivwissenschaft in Wien)
Mitarb.	Mitarbeiter/Mitarbeiterin
MKStA	Mitteilungen des Kremser Stadtarchivs
MMB	Magistrát mesta Bratislavy
MMBz	Merkantilmagistrat Bozen
MMT	Magistrát mesta Trnavy
MNL	Magyar Nemzeti Levéltár
MOÖLA	Mitteilungen des Oberösterreichischen Landesarchivs
MÖSTA	Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs
MVGN	Mitteilungen des Vereins für Geschichte der Stadt Nürnberg
NArchSächsG	Neues Archiv für sächsische Geschichte
ND	Nachdruck/Neudruck
NF.	Neue Folge, Neue Serie
NHK	Neue Hofkammer
NÖ	Niederösterreich(s)/niederösterreichisch
NÖ HA	Niederösterreichische Herrschaftsakten
NÖAG	Niederösterreichisches Archivgesetz
NÖLA	Niederösterreichisches Landesarchiv
NÖUB	Niederösterreichisches Urkundenbuch
NS.	New Series
NWSL	Nürnberger Werkstücke zur Stadt- und Landesgeschichte
ÖAW	Österreichische Akademie der Wissenschaften
OÖ Heimatblätter	Oberösterreichische Heimatblätter
OÖLA	Oberösterreichisches Landesarchiv

ÖStA	Österreichisches Staatsarchiv
ÖZG	Österreichische Zeitschrift für Geschichtswissenschaften
o. J.	ohne Jahr
o. O.	ohne Ort
OCR	Optical Character Recognition
ORH	Oberster Rechnungshof und Vorgängerinstitutionen
ÖZV	Österreichische Zentralverwaltung
pag.	pagina
PCA	Pro Civitate Austriae
PESH	Perspectives in Economic and Social History
PH	Przegląd Historyczny
phil.	philosophisch(e)
phil.-hist.	philosophisch-historisch(e)
PT	Pobočka Trnava
QDhG	Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte
QFIAB	Quellen und Forschungen aus italienischen Archiven und Bibliotheken
QuF	Quellen und Forschungen
r	recto
rd./rdr.	Reichstaler
Reg.	Registratur
RIS	Rechtsinformationssystem des Bundeskanzleramtes
RK	Rocznik Krakowski
ß/s.	Schilling [s. in den Sundzollregistern]
ŠAB	Štatny Archív Bratislava
SächsHeimatbl	Sächsische Heimatblätter
SächsHStA	Sächsisches Hauptstaatsarchiv
SAD	Stadsarchief Deventer
Sch.	Schachtel
Scrinium	Scrinium. Zeitschrift des Verbandes Österreichischer Archivare
ßgr	Schock Groschen
SGBL	Stammgesetzblatt
SGHvZ	Studien zur Gewerbe- und Handelsgeschichte der vorindustriellen Zeit
Sign.	Signatur
SLA	Südtiroler Landesarchiv
SLUB	Sächsische Landesbibliothek – Staats- und Universitätsbibliothek
SPSS	Statistical Package for the Social Sciences
StA	Stadtarchiv
staatswiss.	staatswissenschaftlich(e)
StaBs	Staatsarchiv Basel-Stadt
StAG	Steiermärkisches Archivgesetz
StBB	Staatsbibliothek Bamberg
StF	Studien und Forschungen
StLA	Steiermärkisches Landesarchiv
STRO	Sound Toll Registers Online
SUB	Staats- und Universitätsbibliothek

Supp.	Supplementum
SUS	Sonderbestände: Sammlungen und Selekte
ThürHStA	Thüringisches Hauptstaatsarchiv
TIF	Tagged Image File
tkm	Tonnenkilometer
TLA	Tiroler Landesarchiv
TvG	Tijdschrift voor Geschiedenis
TvZ	Tijdschrift voor Zeegeschiedenis
UB	Urkundenbuch / Universitätsbibliothek
UBLÖE	Urkundenbuch des Landes ob der Enns
UCLB	Università Commerciale Luigi Bocconi
UH	Unsere Heimat. Zeitschrift für Landeskunde von Niederösterreich
Univ.	Universität
unfol.	unfoliiert
Urbs MVE	Urbs. Magyar Várostörténeti Évkönyv
v	verso
VFGA	Veröffentlichungen des Forschungsinstituts zur Geschichte des Alpenraums
VIÖG	Veröffentlichungen des Instituts für Österreichische Geschichtsforschung
VKNGÖ	Veröffentlichungen der Kommission für Neuere Geschichte Österreichs
VSL	Veröffentlichungen des Südtiroler Landesarchivs/Pubblicazioni dell'Archivio Provinciale di Bolzano
VSWG	Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte
WGBl	Wiener Geschichtsblätter
WWW	WorldWideWeb
ZB	Zentralbibliothek
ZH	Zapiski Historyczne
ZHVSchwab	Zeitschrift des Historischen Vereins für Schwaben
ZHVSt	Zeitschrift des Historischen Vereines für Steiermark
ZK	Ziemia Kujawska
ZKD	Zapiski Kujawsko-Dobrzyńskie
XML	Extensible Markup Language
ZNWSEK	Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Krakowie
ZRG GA	Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte, Germanistische Abteilung

Vorwort

Die hier versammelten Studien gingen aus der vom 19. bis 21. September 2013 im Steiner Rathaus in Krems an der Donau durchgeführten Tagung „Wiegen – Zählen – Registrieren. Massenquellen als Herausforderung der mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Handelsgeschichte“ hervor. Konzipiert wurde diese Veranstaltung im Rahmen zweier vom Fonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung (FWF) finanzierten Forschungsprojekte zum Donauhandel, die am Institut für Realienkunde des Mittelalters und der frühen Neuzeit (Krems) und am Institut für Österreichische Geschichtsforschung (Wien) angesiedelt waren beziehungsweise sind. Neben diesen beiden Instituten wirkten der Österreichische Arbeitskreis für Stadtgeschichtsforschung und das Institut für Wirtschafts- und Sozialgeschichte (Universität Wien) als Mitveranstalter. Großzügig finanziell unterstützt wurde die Tagung von der Fritz Thyssen Stiftung für Wissenschaftsförderung (Köln), den Ländern Niederösterreich (Abt. Wissenschaft und Forschung), Oberösterreich (Kulturabteilung) und der Stadt Wien (Kulturabteilung MA 7, Wissenschafts- und Forschungsförderung), der Historisch-Kulturwissenschaftlichen Fakultät der Universität Wien sowie dem Mierka Donauhafen Krems. Unser besonderer Dank gilt dem Arbeitskreis für Stadtgeschichtsforschung, der unsere Tagung nicht nur zu seiner Jahrestagung machte, sondern diesen Band auch in seine Schriftenreihe aufnahm. Auch wenn der Leitbegriff „Stadt“ nicht im Titel steht, dürfte allein der Hinweis auf die enge Verbindung von Stadt, vormodernen Märkten, Transport und Konsum genügen, um die Aufnahme eines Buches zur Handelsgeschichte in eine stadthistorische Reihe zu rechtfertigen. Näheres wird aus den einzelnen Beiträgen ohnehin deutlich. Ohne deren Verfasserinnen und Verfasser hätte unser gemeinsames Publikationsprojekt nicht innerhalb eines Jahres realisiert werden können. Wir bedanken uns daher herzlichst für die kooperative Zusammenarbeit auch und gerade über Länder- und Sprachgrenzen hinweg.

*Peter Rauscher und Andrea Serles
Wien, im Frühjahr 2015*

Die Aschacher Mautprotokolle als Quelle des Donauhandels (17./18. Jahrhundert)*

1. Forschungen zur Zollgeschichte der österreichischen Länder: Trends und aktuelle Situation

„Die Anwendung von EDV ist bei der Analyse der Register unmöglich“¹, konstatierte der damalige Doyen der österreichischen Zollgeschichtsforschung Herbert Hassinger im Vorwort zu seiner 1987 erschienenen „Geschichte des Zollwesens, Handels und Verkehrs in den östlichen Alpenländern vom Spätmittelalter bis in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts“. Hassinger sah nicht nur den Einsatz von EDV für die Erforschung von detaillierten Zollrechnungen, die im bairischen Sprachraum als „Mautregister“² bezeichnet werden, kritisch, er stand auch traditionellen Editions-methoden zur Bearbeitung dieser Quellengattung skeptisch gegenüber. Mit Bezug auf das wenige Jahre vorher erschienene monumentale Werk von Karl E. Demandt, „Das Katzenelnbogener Rheinzollerbe 1479–1584“³, in dem neben Urkunden und Akten auch umfangreiche Register und Rechnungen der Rheinzölle der Grafschaft Katzenelnbogen präsentiert wurden, stellte Hassinger fest, dass damit „eine Grenze der Möglichkeit solcher Editionen deutlich“ geworden sei.⁴ Aus seinem Forschungsraum waren Hassinger „rund 300 Zollregister von über 40 Orten“ bekannt, „vom

* 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), das in Kooperation mit dem Oberösterreichischen Landesarchiv (OÖLA/Linz) durchgeführt wird. Projektleitung: Peter Rauscher; hauptamtliche Mitarbeiterin: Andrea Serles. Für weitere Informationen auch zu den externen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern siehe die Projektwebsite: RAUSCHER – SERLES, Donauhandel/Projekte, und ebd., Donauhandel/Mitarbeiter.

1 HASSINGER, Zollwesen, XII–XX, hier XVI.

2 Im bairischen Sprachraum ist „Maut“ synonym zu „Zoll“ zu verstehen und gilt als „Kennwort“ des Bairischen. „Maut“ wurde von „môta“ abgeleitet, das nach Rudolf Much „an der Donau aus dem Gotischen entlehnt worden“ ist. KRANZMAYER, Kennwörter, 13, dort mit der älteren Literatur. Vgl. auch STOLZ, Entwicklungsgeschichte, 4–8; ADAM, Zollwesen, 40, 52.

3 DEMANDT (Bearb.), Rheinzollerbe.

4 HASSINGER, Zollwesen, XIV.

dünnes Heft bis zu Reihen von über 50 Bänden, die ‚Privatzölle‘ überwiegen dabei. Edition kommt also hier auch nicht in Auswahl in Betracht.⁵ Weit weniger negativ als die Chancen umfangreiches statistisches Material aus den Zollrechnungen der Forschung zugänglich zu machen, beurteilte Hassinger den generellen Forschungsstand zum Zollwesen im österreichischen Alpenraum. Hervorgehoben wurden neben den grundlegenden Werken von Otto Stolz zu Tirol⁶ die Detailstudien zu einzelnen Zöllen von Ferdinand Tremel, Othmar Pickl, Armin Hildebrandt und besonders Hassinger selbst, die sich zeitlich vor allem auf das 15. und 16. Jahrhundert konzentrieren und räumlich in erster Linie die Alpenübergänge behandeln.⁷ Hassinger stellte zum Zollwesen der östlichen Alpenländer selbst noch einen zweiten Band in Aussicht, der das östliche Kärnten, die Steiermark sowie die alpinen Regionen Österreichs ob und unter der Enns beinhalten hätte sollen, der allerdings wegen des Todes des Bearbeiters 1992 nicht mehr realisiert werden konnte. So blieb das Projekt mit dem Ziel, dass „der bisher einzige größere Teil des Alten Reiches, der in seiner Handels- und Verkehrsentwicklung fast lückenlos dokumentiert wird“⁸, ein Torso. In der Folgezeit schiefen die Forschungen zum Zollwesen der österreichischen Alpenländer, von wenigen Einzelstudien abgesehen, weitgehend ein.⁹ Da aber auch andere Editionsprojekte der „Deutschen Zolltarife“ im Rahmen der Reihe der „Deutschen Handelsakten des Mittelalters und der Neuzeit“ wie etwa zu Kurfürstentum und Stadt Köln nicht realisiert werden konnten,¹⁰ kann die Zollgeschichte des österreichischen Alpenraums im Gegensatz zu vielen anderen Territorien des Heiligen Römischen Reichs noch immer als relativ gut erforscht gelten.

Dies trifft auf den österreichischen Donaauraum mit Sicherheit nicht zu. Die Forschungen konzentrierten sich auf das Mittelalter, besonders auf das 15. Jahrhundert. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts beschäftigte sich Theodor Mayer mit dem Außenhandel Österreichs im Mittelalter und edierte in zwei Bänden die Passauer Mautbücher von 1400 bis 1402.¹¹ Wenige Jahre später erschien August von Loehrs Studie zum mittelalterlichen Donauhhandel, die einen Überblick über die Zollstätten entlang

⁵ Ebd., XVI.

⁶ STOLZ, Quellen; DERS., Zollwesen.

⁷ TREMEL, Säumer; PICKL, Mautbuch; HILDEBRANDT, Mautoberamt; HASSINGER, Bedeutung; DERS., Zollwesen und Verkehr; DERS., Verkehr; DERS., Übergänge; DERS., Villach; DERS., Verkehrsgeschichte.

⁸ HASSINGER, Zollwesen, XVIII.

⁹ Zu den Alpen- und Donauländern: RAUSCHER, Christen; zu den Zolleinnahmen im Kontext der Ökonomie der niederösterreichischen Grundherrschaften: KNITTLER, Nutzen, 50–53, 105–112. Quellenbasiert, aber ohne Berücksichtigung des Forschungskontextes: SCHNEIDER, Zoll. Der auf schmaler und nicht immer wissenschaftlicher Literatur basierende Band von KRENN – HIRSCH, Zoll, hat Handbuchcharakter und trägt nichts Neues zum Forschungsstand bei.

¹⁰ Vgl. BRUNNER, Vorwort. Zu den realisierten Bänden der deutschen Zolltarife siehe PITZ, Zolltarife; SCHOLZ-BABISCH, Quellen.

¹¹ MAYER, Handel; DERS., Mautbücher.

der Donau bis Wien bietet.¹² Kleinere Studien zur Salzmaut im oberösterreichischen Sarmingstein oder zur Wiener Weinmaut behandeln spezielle Güter und beschränken sich auf wenige Jahre.¹³ Spätere Qualifikationsarbeiten wurden nicht mehr publiziert: Hierzu zählen die Dissertation von Benjamin Bowman zum niederösterreichischen Mautwesen im 18. Jahrhundert sowie eine überlieferte Hausarbeit von Astrid Polterauer zu den Maut- und Zolltarifen in Niederösterreich von 1300 bis 1600.¹⁴ Diese Arbeit basiert abgesehen von der Forschungsliteratur auf den in den „Codices Austriaci“ im 18. Jahrhundert und in anderen Editionen abgedruckten Quellen und enthält ein chronologisches Verzeichnis der einzelnen Maut- und Zolltarife.¹⁵ Bowman griff im Wesentlichen auf die Bestände des Hofkammerarchivs und des Niederösterreichischen Landesarchivs zurück. Er liefert unter anderem eine bereits im Codex Austriacus abgedruckte Liste über „Sämtliche Privatmaturen in Unterösterreich“, einen Abriss über die Entwicklung der einzelnen Privatland- und der Wassermaturen,¹⁶ die 1775 neu fixierten Tarife der Land- und Wassermaturen sowie mehrere Verzeichnisse zu den Grenzwegmaturen.¹⁷

Ebenfalls ungedruckt blieb Alida Schendls wiederum auf Quellenmaterial aus dem Hofkammerarchiv basierende Untersuchung zur Linzer Maut, die neben den Jahreseinnahmen der Linzer Maut teilweise auch die der Mauten Mauthausen, Ybbs und Stein um 1600 enthält.¹⁸ Schendl gibt darüber hinaus einen Überblick über die landesfürstlichen Mauten im Land ob der Enns.¹⁹ Auf dieselben Quellen griff wenige Jahre später Alfred Hoffmann in seiner Studie zum Warenverkehr durch Linz 1566 zurück.²⁰ Eine weitere ungedruckte Arbeit behandelt die Maut in Schwechat bei Wien.²¹

Ein Solitär der bayerischen und österreichischen Transport- und Zollgeschichte ist das Werk Hans Heinrich Vangerows. Seit den 1950er Jahren publiziert der im Haupt-

¹² LOEHR, Beiträge, zu den Mauten zwischen Passau und Wien: 232–246. Nur sehr cursorisch geht die ältere Darstellung von FALKE, Zollwesen, 66f., 169f., 245–255, 320–325, auf die österreichische Zollgeschichte ein. Einen Überblick über die Mautstellen an der Donau bieten auch NEWEKLOWSKY, Schifffahrt 1, 419–431; VANGEROW, Isarflößer, 18–27. Private und landesfürstliche Wassermaturen des 18. Jahrhunderts in Niederösterreich listet BOWMAN, Mautwesen, 217–221, unvollständig auf. FALKE, Zollwesen, 66, nennt für eine nicht genau bestimmte Zeit (Ende 13. bzw. Anfang 14. Jahrhundert) für Österreich unter der Enns 77 Zollstätten, wobei einige namentlich aufgeführt werden. Anders als KULISCHER, Wirtschaftsgeschichte, 301, annimmt, scheint sich Falke dabei aber nicht auf die Donaumaturen zu beschränken.

¹³ FRIESS – SEIDL, Mautbuch; HOFFMANN, Salzmaut. Der umfangreiche Band von HUFNAGL, Maut, enthält – trotz des irreführenden Titels – nichts Substantielles zu Mautwesen oder Handel. Im Mittelpunkt steht das Salzwesen von prähistorischer Zeit bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts.

¹⁴ BOWMAN, Mautwesen; POLTERAUER, Typen.

¹⁵ POLTERAUER, Typen, 98f.

¹⁶ HERRENLEBEN, Codex Austriacus, Supp. I, 3f.

¹⁷ BOWMAN, Mautwesen, 100–103, 131–185, 224–236.

¹⁸ SCHENDL, Maut; zu den Jahreseinnahmen von 1565, 1566, 1585 und 1598–1606 siehe 104–108.

¹⁹ Ebd., 113–115.

²⁰ Ohne Bezug auf die Arbeit von Schendl: HOFFMANN, Linz.

²¹ GEHART, Maut.

beruf als leitender Forstmann tätig gewesene Autor zahlreiche Studien zu Schifffahrt und Handel, die unter anderem auf der umfangreichen Auswertung von Zollregistern basieren.²² In jüngsten, leider in loser Aufsatzform und an unterschiedlichen Orten publizierten Forschungen, die eine Mischung aus Analyse und Edition bieten, werden die Rechnungsbücher der Maut Donaustauf zwischen 1583 und 1651 ausgewertet. Trotz dieser Studien gilt nach wie vor das Urteil Alois Schmid zu Bayern auch für den österreichischen Raum: „Von den zahlreichen Quellen zum Zollwesen sind bisher nur wenige in Druck veröffentlicht worden, so daß die wissenschaftliche Auswertung dieses nüchternen Geschäftsschriftgutes noch weithin in den Anfängen steckt.“²³

Systematische Forschungen zum Handel und Verkehr der österreichischen Erbländer in der Vormoderne, für die die Auswertung von Zollakten von zentraler Bedeutung wäre, müssten vor allem drei große Lücken schließen: Einmal konnte auch fast ein Vierteljahrhundert nach dem Tod Hassingers der angekündigte zweite Band seiner Geschichte des Zollwesens weder publiziert, noch überhaupt an diese Arbeit angeknüpft werden. Auf die Vielschichtigkeit des Themas – Zölle konnten beispielsweise von den Landesfürsten, den Landständen oder von Inhabern sogenannter Privatmaturen eingehoben werden – und die breite Quellenüberlieferung hat bereits Hassinger aufmerksam gemacht.²⁴ Gerade deshalb stellt die Erforschung des Zollwesens in den östlichen Erbländern nach wie vor ein großes Desiderat dar. Allein eine Zusammenschau der Straßenverbindungen, Zölle und der zu ihnen überlieferten Akten (Vectigale, Zollregister etc.) brächte einen bedeutenden Wissensgewinn.

Zweitens: Dieses Manko besteht speziell für die überwiegend im Donauraum liegenden Länder Österreich ob und unter der Enns. Für das Erzherzogtum Österreich fehlen abgesehen von der Dissertation von Bowman systematische Forschungen zum Mautwesen. Dies erscheint besonders bedauerlich, da mit Linz, Krems und besonders Wien, der größten Stadt Mitteleuropas im 18. Jahrhundert, wichtige Märkte und damit Verteiler- beziehungsweise Verbraucherzentren in diesem Raum lagen. Sinnvoller Ausgangspunkt solcher Forschungen wäre der Wasserweg der Donau. Auch wenn bisher kaum sichere Zahlen vorliegen, wird generell davon ausgegangen, dass die Donau und ihre Nebenflüsse für den Gütertransport wichtiger waren als einzelne Alpenpässe,²⁵ und die Donauroute sicherlich bedeutender war als die sie ergänzen-

²² Auf eine vollständige Bibliografie muss hier verzichtet werden. Vgl. u. a.: VANGEROW, Isarflößer; DERS., Linz; DERS., Mautbuch; DERS., Handel [2011]; DERS., Handel [2012]; DERS., Handel [2013a]; DERS., Handel [2013b].

²³ SCHMID, Zoll, 274.

²⁴ HASSINGER, Zollwesen, XVf.

²⁵ DERS., Länder, 957f. Danach: LANDSTEINER, Wien und der Donauhandel, 188. Zu den Alpenpässen siehe HASSINGER, Verkehrsgeschichte. Zur Donau und ihren Nebenflüssen als grundsätzlich wichtigstes Netz an Handelswegen siehe PICKL, Handel, 205; LANDSTEINER, Wien und der Donauhandel, 188–190.

den Straßenverbindungen zwischen Oberdeutschland und Österreich.²⁶ Besonders für die Verbindung zu den oberdeutschen Wirtschaftszentren war die Donau von entscheidender Bedeutung, ebenso zum alpinen Raum mit seinen Rohstoffen wie Holz, Salz oder Eisen, sowie nach Salzburg und Tirol als Drehscheiben des Italienhandels. Mit der ausstehenden Zollgeschichte der österreichischen Donauländer fehlt ein zentraler Baustein der Verkehrs- und Handelsgeschichte dieses österreichisch-oberdeutschen Wirtschaftsraums und seiner Außenverflechtung.

Drittens: Um das Potenzial von Zollakten für die Handels-, Transport- und Verkehrsgeschichte auszuschöpfen, sind nicht nur normative Quellen zu erschließen, sondern auch die Zollregister. Diese von Zöllnern beziehungsweise Mautnern verfassten Rechnungsbücher, die die Namen und die Herkunftsorte der Schiffmeister, ihre Fracht und Passagiere enthalten, bieten – in gewissen Grenzen, die unter anderem durch Schmuggel und Betrug der Mautbeamten gezogen wurden²⁷ – Informationen über die Entwicklung von Umfang und Frequenz des Verkehrsaufkommens sowie über die an Handel und Transport beteiligten Personen wie Schiffmeister, Kaufleute oder Fahrgäste (diplomatische Reisende, Pilgerfahrten, Auswanderergruppen etc.). Über Art und Mengen der transportierten Güter können Änderungen von Warenströmen und Konsumgewohnheiten²⁸ (Aufkommen neuer Produkte, Schaffung neuer Märkte) rekonstruiert und damit ein Beitrag zur Erforschung konjunktureller Entwicklungen geleistet werden.²⁹ Im Gegensatz zur Zeit Hassingers und seiner Vorgänger stehen mit elektronischen Datenbanken und dem Internet heute technische Möglichkeiten zur Verfügung, die die Erschließung, Zugänglichkeit und Auswertung der Quellen gegenüber herkömmlichen Editionen in Buchform erheblich erleichtern, sowie zur Sicherung der Bestände durch Digitalisierung beitragen.³⁰

²⁶ MAYER, Handel, 39; PICKL, Handel, 205, vgl. auch 227 Anm. 6; SRBIK, Exporthandel, 145; SERLES, Metropole, 57–68.

²⁷ Vgl. z. B. die Akten bzgl. fehlender oder falscher Angaben im Mautprotokoll durch den Mautner Matthäus Leonhard Zeller Anfang der 1760er Jahre, OÖLA, Depot Harrach, Akten 84, unfol. Zum Versuch, eine Zille mit bayerischem Salz zu schmuggeln, vgl. ein Schreiben des Gmundner Salzoberamts an den Mautner von Aschach vom 7. Mai 1721, ebd., Akten 83, unfol.; siehe z. B. auch ein Verzeichnis über die eingenommenen Konterband- und Strafelder aus dem Jahr 1661, ebd., Akten 82, Konv. Briefwechsel 1562–1719, fol. 209r–211v. Zum Salzschnuggel siehe SCHRAML, Salinenwesen, 343–354, v. a. 350 zum Einschwärzen von Salz auf der Donau über Engelhartzell. Zu den Maßnahmen gegen Schmuggel auch BERNDORFER, Salztransportamt, 53f.

²⁸ Grundlegend zur österreichischen Konsumgeschichte: SANDGRUBER, Anfänge.

²⁹ Zu dem auf die vorindustrielle Zeit so nicht anwendbaren Konjunkturbegriff in den Volkswirtschaften des 19. und 20. Jahrhunderts vgl. SPREE, Konjunktur. Zu den vielfältigen natürlichen und sozialen Faktoren, die Konjunkturbewegungen auslösen können, sowie zur vorkapitalistischen Absatzkrise vgl. SOMBART, Kapitalismus, 209–212. Zur vormodernen Konjunkturforschung siehe DENZEL, Konjunkturen, v. a. 199f., 207f. (zur Erforschung von Handelskonjunkturen, u. a. zur Erforschung des Transportaufkommens auf Basis von Zolldaten); NORTH, Geldumlauf, 199–212. Zur vorindustriellen Konjunktur vgl. auch REININGHAUS, Iserlohn, 365–367.

³⁰ Zu digitalen Editionsformen vgl. ausführlich: SAHLE, Editionsformen. Zu den Vor- und Nachteilen der Digitalisierung im archivalischen Kontext siehe z. B. [ARCHIVREFERENTENKONFERENZ], Digitalisierung von Archivgut; RAUSCHER – SERLES – PAMPERL, Waag- und Niederlagsbücher, 74–76.

Ohne solche Erschließungsprojekte musste bisher vieles Stückwerk bleiben. Hassinger selbst lieferte abgesehen von normativen Quellen auch statistisches Material zum Warenverkehr wie etwa auf Basis der Zollregister von Spittal an der Drau (Kärnten), die in unterschiedlicher Dichte zwischen 1635 und 1787 überliefert sind aber in nur enger Auswahl präsentiert werden konnten.³¹ Auf ähnliche Weise wie hier Lücken in der Edition in Kauf genommen wurden, konzentrierten sich andere Studien zum Umfang und zu den Trägern des Donauhandels auffallend häufig auf die Zeit um 1630 und griffen nur auf einzelne, teilweise unvollständig erhaltene Zollregister zurück.³²

Wegen der Fülle des Materials beschränkte sich die Forschung nicht nur auf einzelne Jahre, sondern zog manchmal auch lediglich die Gesamtsumme der Jahreseinnahmen eines Zolls zur Ermittlung der Konjunktorentwicklung heran.³³ Dies erscheint methodisch nicht unproblematisch, da es für jedes Rechnungsjahr zu prüfen gilt, aus welchen Gebühren – also Einnahmen für den Transport spezifischer Waren(gruppen) – sich die Einkünfte des Zolls zusammensetzten, um nicht einseitigen Verzerrungen aufzusitzen. So kann beispielsweise für Rechnungen des Kremser Waagamts, die in ihrer Struktur durchaus mit Zollregistern zu vergleichen sind, nachgewiesen werden, dass die ungewöhnlich hohen Erträge des Jahres 1642 von großen Lieferungen ganz weniger schwerer und damit mit relativ hohen Gebühren belasteter Güter – vor allem über Polen importiertes Juchtenleder – in Zusammenhang stehen, die von nur wenigen Händlern nach Krems gebracht wurden. Jahreseinnahmen können, ähnlich wie die Anzahl der registrierten Zolleistungen oder die Erhebung der den Zoll passierenden Fahrzeuge lediglich eine grobe Orientierung über die Zunahme von Handel beziehungsweise Verkehr geben, im Einzelfall das Bild aber auch stark verfälschen.³⁴ Neben den Fragen nach den Konjunkturen des Donauhandels, wurde – allerdings auf der methodisch ebenfalls fragwürdigen Basis von Vergleichszahlen aus verschiedenen Jahrzehnten – versucht, das auf den Hauptverkehrswegen transportierte Gütervolumen abzuschätzen.³⁵ Darüber hinaus hat sich die wirtschaftsgeschichtliche Forschung mit dem Export einzelner Waren beschäftigt. Besonders hervorzuheben sind hier die beiden Hauptexportgüter der österreichischen Donauländer: Eisen und Wein.

³¹ HASSINGER, Zollwesen, 328–371, zur Überlieferung 328.

³² PICKL, Handel (Zollrechnungen von Linz 1627, Aschach 1628 [unvollständig] und Emmersdorf 1631); auf dieser Basis: PICKL, Handelsbeziehungen; LANDSTEINER, Kaufleute, 209f. (Zollrechnungen von Aschach Juli 1627–Juli 1628).

³³ PICKL, Handelsbeziehungen, 27; LANDSTEINER, Handelskonjunkturen, 204f. Fig. 20, 21.

³⁴ Vgl. den Beitrag von Andrea SERLES in diesem Band; RAUSCHER, Kremser Märkte. Zur – insgesamt freilich positiv bewerteten – Methode, Konjunkturen mit Hilfe von Zolleinnahmen zu rekonstruieren: VOGEL, Handelskonjunkturen, 61. Zur Problematik vgl. auch den Beitrag von Werner SCHELTJENS in diesem Band.

³⁵ Vgl. HASSINGER, Zollwesen, XVf.

Die Forschungen von Erich Landsteiner zum Weinexport aus dem Land unter der Enns (Niederösterreich), die einen Rückgang von jährlich ca. 140.000 bis 170.000 Eimern (80.000–100.000 Hektoliter) in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts, auf ca. 50.000 Eimer 1670 und schließlich 34.000 Eimer 1760 konstatieren, beruhen zwar nicht direkt auf der Auswertung der Zollregister von Engelhartzell und Aschach, aber auf zeitgenössischen Auszügen aus diesen Quellen.³⁶ Dass solche Zahlen zu einzelnen Jahren anstelle jährlicher Reihen kaum mehr als impressionistischen Wert haben, belegen die von Friedrich Weber auf Basis der Aufschlagsämter (Zollämter) von Engelhartzell und Vöcklabruck sowie einiger nieder- und oberösterreichischer Mauten erhobenen Werte zum Weintransport, die ebenfalls nicht aus den Zollregistern selbst, sondern aus den Akten der Hofkammer stammen. Weber beziffert einerseits für den Zeitraum von 1561 bis 1591 das Exportvolumen österreichischen Weins nach Oberdeutschland beim Aufschlagsamt Engelhartzell auf zwischen 132.000 (1591) und 194.000 (1581) Eimer.³⁷ Allerdings verfügte er lediglich über Daten aus maximal drei Jahren pro Jahrzehnt.³⁸ Andererseits belegen diese Zahlen deutlich das starke Schwanken des Weinexports, nicht zuletzt bedingt durch Missernten wie in den Jahren 1587 oder 1588.³⁹ So oszillierte – auch hier sei wieder auf die in beiden Fällen lückenhaften Zahlenreihen verwiesen – die Weindurchfuhr durch das Aufschlagsamt Vöcklabruck im Zeitraum von 1539 bis 1591 zwischen 14.100 (1591) und 34.100 (1540) Eimer Wein pro Jahr; an der Donaumaut Stein wurden 1584 381.500 und 1590 304.000, 1592 aber lediglich 136.500 Eimer registriert.⁴⁰

Auch für den Export von Eisen beziehungsweise Eisen- und Stahlwaren wurden einzelne Zollregister herangezogen. Besonders zu erwähnen ist die Untersuchung von Franz Fischer zur Sensenschmiedezunft zu Kirchdorf-Micheldorf im Lande ob der Enns.⁴¹ Fischer rekonstruierte den Außenhandel mit Sensen, Strohmessern und Sichel auf Basis selektiv herangezogener Mautregister wie diejenigen von Aschach

³⁶ LANDSTEINER, Teilbau, 189; DERS., Weinbau [1996], 29; vgl. auch DERS., Wien – Eine Weinbaustadt?, 146. Vgl. eine Aufstellung über die Aschacher Mauteinnahmen aus dem Transport österreichischen Weins (1760–1762) vom 1. Oktober 1764: OÖLA, Depot Harrach, Akten 84, unfol. Vgl. auch LANDSTEINER, Weinbau [1996], 28f., 50 Graphik 7, Zitat 28; DERS., Weinbau [1992], Bd. 1, 83, Bd. 2, Tab. 8, hier wird der Zeitraum von 1540 bis zum Ausbruch des Dreißigjährigen Kriegs angegeben. An anderer Stelle werden für den Zeitraum von 1560 bis 1590 90.000 bis 110.000 Hektoliter genannt: DERS., Einen Bären anbinden, 221. Ein Eimer entspricht bis 1762 58,0 Liter.

³⁷ 76.560–112.520 Hektoliter. Die Zahlen beziehen sich auf den Transport auf der Donau. Die Mengen, die auf dem Landweg Engelhartzell passierten, waren wesentlich geringer.

³⁸ WEBER, Weinhandel, Tab. 1.

³⁹ WEBER, Finanz- und Zollpolitik, 135–138. Vgl. LANDSTEINER, Weinbau [1992], 83. Die Missernten, aber nach Meinung der Hofkammer auch der in manchen Jahren übermäßige Export, verursachten Weimangel im Land, sodass im Einzelfall Wein sogar importiert werden musste.

⁴⁰ WEBER, Weinhandel, Tab. III und IV.

⁴¹ FISCHER, Blaue Sensen.

der Jahre 1628 (unvollständig), 1652, 1675, 1700, 1722, 1725 und 1750, Freistadt von 1633 (unvollständig), 1655, 1682 und 1749 sowie Steyr von 1686, 1689 und 1716, verzichtete jedoch auf das Erstellen jährlicher Reihen.⁴²

Abgesehen von der wirtschaftsgeschichtlichen Forschung hat sich auch die Finanzgeschichte immer wieder mit den Erträgen der Zölle und Mauten beschäftigt und in den Kontext der landesfürstlichen Einnahmen gestellt. Hier konnten jedoch nur punktuelle Zahlen ermittelt werden, die zwar den Stellenwert der Zolleinnahmen für die landesfürstlichen Finanzen illustrieren, jedoch nicht als Indikatoren für die Wirtschaftslage gelten können.⁴³

2. Das Projekt „Donauhandel“ und die Erschließung der „Aschacher Mautprotokolle“: Ein Ansatz zur systematischen Erforschung des Donauhandels

2.1 Die Obere Donau als Wirtschaftsraum

Erschwert werden systematische Forschungen zum Donauhandel durch die Tatsache, dass es anders als bei einer Meerenge wie dem Öresund zwischen Seeland und Schonen oder wenigen privilegierten Häfen für den spanischen Amerikahandel wie vor allem Cádiz⁴⁴ für einen Fluss kein Nadelöhr gibt. Allein die schiffbaren Nebenflüsse der Donau führten dazu, dass sich das Spektrum der auf dem Fluss transportierten Waren veränderte und mit jedem Zufluss neue Güter verschifft und geflößt wurden. Gleiches gilt für die am Fluss liegenden größeren und kleineren Städte und Märkte mit ihren Länden (Anlegestellen) als Knotenpunkte des Land-Wasser-Verkehrs. Vor allem die größeren Jahrmärkte entlang der Donau verbanden den Warentransport von West nach Ost über den Fluss mit dem Landtransport besonders Richtung Norden.

Am bedeutendsten für den österreichischen Donauhandel waren die beiden Städte Linz und Wien. Auf den Linzer Jahrmärkten wurde ein großer, bisher allerdings nicht näher zu beziffernder Teil der donauabwärts transportierten Güter verkauft.⁴⁵ Bildete Linz eine Drehscheibe des regionalen und überregionalen Handels,

⁴² Ebd., 176–187.

⁴³ Vgl. etwa OBERLEITNER, Finanzlage; DERS., Finanzen; WOLF, Hofkammer; RAUSCHER, Zwischen Ständen und Gläubigern, 206–220, 365–382 (zu den 1560er Jahren); KÖRBL, Hofkammer, 414–418 (zu den 1640er bzw. 1650er Jahren).

⁴⁴ Zum Sund siehe den Beitrag von Jan Willem VELUWENKAMP in diesem Band; zu Cádiz: GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Cádiz.

⁴⁵ Eine aufgrund der mangelhaften Quellenlage freilich schwer zu realisierende Geschichte der Linzer Messen in der Frühen Neuzeit fehlt. Grundlegend zum Mittelalter: RAUSCH, Handel. Vgl. HOFFMANN, Wirtschafts-

war die expandierende kaiserliche Residenzstadt Wien ein Ort der Konsumtion, an dem mit Sicherheit der größte Teil der eingeführten Waren verbraucht wurde.⁴⁶ Wien bedeutete in vielerlei Hinsicht bis ins 18. Jahrhundert das Ende des Donauhandels.⁴⁷ Verantwortlich dafür waren sowohl die rechtlichen wie auch die politischen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen. Das Wiener Niederlagsrecht (Stapelrecht, Straßenzwang, Gretrecht, d. h. Verbot des Gästehandels) und das Monopol auf die Nutzung der Semmeringstraße nach Venedig, an dem zäh festgehalten wurde, führten dazu, dass im ausgehenden Mittelalter den oberdeutschen Kaufleuten der Zugang über Wien nach Ungarn und nach Italien kaum offen stand. Trotz des grundsätzlichen Fortbestands des Niederlagsrechts verlor es nach der Aufhebung des Gretrechts 1515 weitgehend seine Wirkung, sodass Wien ab den Jahrzehnten um 1500 bei Bedarf umgangen werden konnte.⁴⁸ Allerdings blieb der Handel mit Ungarn beschränkt: Zwar gingen ungarische Ochsen in großen Mengen auch nach Süddeutschland, der Import und Transit von ungarischem Wein in und durch die Erbländer war hingegen verboten⁴⁹ und wurde nur in Ausnahmefällen gestattet. Zu vermuten ist aber auch, dass oberdeutsche Kaufleute und Schiffmeister aufgrund der unsicheren Lage in Ungarn wegen des Dauerkonflikts mit dem Osmanischen Reich sowie wegen der schwierigen Stromverhältnisse jenseits von Wien kaum Interesse hatten, über Wien hinaus zu fahren.⁵⁰ Obwohl ungarisches (slowakisches) Kupfer streckenweise auf der Donau stromaufwärts transportiert wurde,⁵¹ sind größere und dauerhafte Handelsaktivitäten, die donauabwärts über Wien hinaus reichten, für das 16. und frühere 17. Jahrhundert nicht bekannt. Es kann zwar davon ausgegangen werden, dass sich Wien als grenznaher Ort für den Warenaustausch zwischen dem Habsburger und dem Osmanischen Reich für die Fernhändler beider Seiten anbot;⁵² die Donau

geschichte, 138–144; RAUSCH, Jahrmärkte, 179–187; BŮŽEK, Linzer Märkte, 18–36 (mit Hinweisen auf die Linzer Messen als Zahlungsziele).

⁴⁶ WEIGL, Haupt- und Residenzstadt; DERS., Residenz.

⁴⁷ Vgl. FAJKMAJER, Handel, 536f.; NEWEKLOWSKY, Schifffahrt 1, 42f.

⁴⁸ MAYER, Wiener Stapelrecht, 378; GÖNNENWEIN, Stapel- und Niederlagsrecht, 111f.

⁴⁹ FAJKMAJER, Handel, 534.

⁵⁰ Ebd., 528–537. Zur Problematik der Schifffahrt (süd)östlich von Wien vgl. DOMANOVSKY, Vergangenheit, 171–181.

⁵¹ SRBIK, Exporthandel, 142; zum Transport von Neusohler Kupfer über die Donau nach Regensburg 1626 vgl. HILDEBRANDT (Hg.), Quellen, 64 Nr. 380. 1727 und 1730 ließen etwa die Wiener Niederleger Rauner & Münch sowie der kaiserliche Kupferadministrator Gottfried Christian von Schreyvogel größere Mengen Kupfer über die Donau ins Reich transportieren. Vgl. OÖLA, Depot Harrach, Hs. 116, Protokollbuch der Maut zu Aschach 1727, [296], [651]; ebd., Hs. 131, Protokollbuch der Maut zu Aschach 1730, [298], [963]. Die Bände sind nicht foliiert oder paginiert. Die Seitenzahl wird daher im Folgenden in eckigen Klammern angegeben; sie entspricht den Nummern der Scans, die für die Edition (siehe dazu Kap. 2.3.1) hergestellt werden und wie sie nach Abschluss der Edition über das Internet abrufbar sein werden.

⁵² Die Vermittlerfunktion übernahmen ungarische, nach der Verlängerung des Friedens von Zsitvatorok zwischen dem Kaiser und dem Sultan 1615 und dem Abschluss von Handelsverträgen 1615/17 serbische/raizische Kaufleute. PICKL, Stellung, 39f.; DERS., Handelsbeziehungen, 29–32.

dürfte aber als Handels- und Verkehrsweg von Wien nach Südosten keine größere Rolle gespielt haben.⁵³

Die zentrale Bedeutung des Flusses lag darin, dass er die wichtigsten europäischen Wirtschaftsräume, Nordwesteuropa und Oberitalien, über die oberdeutschen Reichsstädte sowie über die Alpenpässe besonders in Tirol und Salzburg miteinander verband.⁵⁴ Über die Märkte in Freistadt, Linz oder Krems waren auch die Länder der Böhmisches Krone und das südliche Polen in den Donauhandel integriert.⁵⁵ Verbindend wirkte ebenso, dass ab der Wende zum 17. Jahrhundert regelmäßige Schiffsverbindungen zwischen Wien und den größeren Städten donauaufwärts aufgenommen wurden.⁵⁶ Abgesehen vom Fernhandel wurden auf der Donau aus Österreich sowie dem bayerisch-schwäbischen Raum wichtige Massengüter transportiert. Hierzu gehörten Eisen und Wein aber auch das Salz aus dem österreichischen Salzkammergut ebenso wie Rund- und Schnittholz, Steine und Dachziegel, ohne die weder der Ausbau Wiens noch der der zahlreichen Klöster und Schlösser während der Barockzeit möglich gewesen wären. Schwache Handelsbeziehungen über die Donau nach Südosten bei intensiven Verbindungen in den oberdeutschen und heutigen westösterreichischen Raum belegen, dass die aus der Perspektive einer altösterreichischen K. u. K.-Identität viel beklagte „falsche Fließrichtung“ der Donau von West nach Ost höchstens die Situation ab dem späteren 18. und dem 19. Jahrhundert widerspiegelt und zumindest für das Mittelalter und die Frühe Neuzeit ins Reich der Mythen verbannt werden sollte.⁵⁷

⁵³ SANDGRUBER, *Ökonomie*, 95; PICKL, *Stellung*, 38–43. Zur Ansiedlung von serbischen Kaufleuten (Raizen) in Wien im späteren 17. Jahrhundert vgl. FAJKMAJER, *Handel*, 540. Zur erstmaligen Befahrung der Donau bis zu deren Mündung durch österreichische Fahrzeuge siehe (mit unterschiedlichen Angaben) WINKLER, *Wien*, 79f.; NEWEKLOWSKY, *Schifffahrt* 1, 41; HALM, *Entdeckung*, 19; MEHLAN, *Balkanjahresmärkte*, 96f., 110f., dort (ohne Quantifizierungen und auf Grundlage der Literatur) mit Angaben zu einer regelmäßigen Nutzung der Donauroute seit den 1780er Jahren, die allerdings wegen der schwierigen Stromverhältnisse und politisch-militärischen Umstände nicht intensiv befahren wurde.

⁵⁴ Vgl. LANDSTEINER, *Wien und der Donauhandel*, 188, der diese Vermittlungsfunktion auf die Zeit zwischen 1450 und 1650 beschränkt.

⁵⁵ Vgl. RAUSCHER – SERLES – PAMPERL, *Waag- und Niederlagsbücher*, 61–70; vgl. auch HOFFMANN, *Donau*.

⁵⁶ Vgl. unten.

⁵⁷ Vgl. z. B. die Aussagen des Historikers Heinrich Benedikt: „Die Donau ist für uns Altösterreicher ein gewisses Symbol für die österreichische Reichsidee und für das österreichische Kolonisationswerk im Osten. [...] Die Donau hat für die Österreicher den großen Nachteil, daß sie in der verkehrten Richtung fließt.“ BENEDEKT, [Diskussionsbeitrag], 43; ebenso pauschal und damit unzutreffend ZÖLLNER, *Geschichte Österreichs*, 10; SANDGRUBER, *Handel*, 167, der freilich darauf hinweist, dass Holz, das „mengenmäßig weitaus wichtigste Produkt des vorindustriellen Donauhandels war“ (ebd., 172); zum ansteigenden Getreideimport aus Ungarn ab der Mitte des 19. Jahrhunderts ebd., 175; DERS., *Ökonomie*, 202f. (zum Jahrhundert zwischen 1750 und 1850). Zur „verkehrte“, weil in einen vergleichsweise wenig entwickelten Wirtschaftsraum fließenden Donau vgl. – freilich ohne Tiefenanalyse – LICHTENBERGER, *Geopolitische Lage*, 48f. Die Donau war außerdem von größter Bedeutung für die Versorgung der kaiserlichen Truppen in Ungarn. Vgl. PICKL, *Stellung*, 43f. Siehe u. a. auch eine Aufstellung der Lieferungen für den Kaiser, die 1664 die Maut Aschach passierten. Darunter waren z. B. 5.549 Zentner und 25 Fass Pulver, 265 Zentner und 10 Fass Lunten,

Ebenso verfehlt wäre es freilich, ein statisches Bild von Verkehr und Handel an der Oberen Donau zeichnen zu wollen: In den 1630er Jahren wurden Augsburg, Nürnberg und Regensburg schwer vom Dreißigjährigen Krieg in Mitleidenschaft gezogen.⁵⁸ Auch wenn die längerfristigen Auswirkungen der Zerstörungen und des Bevölkerungsverlusts nicht unumstritten sind, büßten die oberdeutschen Städte ihre Vorreiterrolle im Handel nördlich der Alpen als Vermittler zwischen Italien und dem Reich ein. Aufsteigende Handelsmetropolen nach dem Dreißigjährigen Krieg waren Leipzig und Hamburg.⁵⁹ Restriktivere Zollbestimmungen der größeren Territorien wie Bayern und Österreich ließen zumindest für manche Waren wichtige Absatzmärkte wegbrechen.⁶⁰ Auch die teuren Kriege um 1700 bedeuteten zweifellos keine strukturellen Verbesserungen für die süddeutschen Reichsstädte. Mit der Eroberung Ungarns nach 1683 und dem mit dem Sultan im Zuge des Friedens von Passarowitz 1718 abgeschlossenen Handels- und Schifffahrtsvertrag begann sich das Habsburgerreich auch ökonomisch neu auszurichten. Neben der nur kurz bestehenden Ostende-Kompanie (1722–1731) wurden nicht nur Freihäfen am Mittelmeer eingerichtet, sondern es sollte durch die 1719 gegründete Zweite Orientalische Kompanie auch der Export donauabwärts gefördert werden.⁶¹ Trotz dieser Bemühungen wurde der Handel Richtung Südosten von Kaufleuten aus dem Osmanischen Reich beherrscht und die Handelsbilanz blieb für die Habsburgermonarchie negativ.⁶²

Der relative, allerdings von einem sehr hohen Niveau ausgehende Bedeutungsrückgang der oberdeutschen Städte im Fernhandel und die – von einem niedrigen Niveau ausgehenden – intensivierten Kontakte zum Osmanischen Reich waren nicht die einzigen mittelfristigen Faktoren, die den Handel an der Oberen Donau beeinflussten: Hinzu kam ab den 1720er Jahren eine österreichische Schutzzollpolitik mit dem Ziel, sich von auswärtiger Konkurrenz abzuschotten, um dadurch die Entwicklung des einheimischen Gewerbes zu fördern.⁶³ Ihre Folgen waren offenbar zwi-

221 Zentner Schwefel, 6.052 Musketen, 102 Kistel Musketenkugeln, 1.497 Karabiner, 1.448 Paar Pistolen, 1.122 Piken und 2.526 Fass Proviantmehl. OÖLA, Depot Harrach, Akten 82, Konv. Briefwechsel 1562–1719, fol. 21v–22r.

⁵⁸ Zu den schlecht erforschten allgemeinen Auswirkungen des Dreißigjährigen Kriegs siehe knapp HILDEBRANDT (Hg.), Quellen, 17f. Darin wird betont, dass sich systematische Untersuchungen zur gewerblichen Güterproduktion „nicht nur auf die großen Messestädte beschränken [dürften], sondern [sie] müßten die weit größere Zahl von regionalen und lokalen Märkten einbeziehen, die mindestens vorübergehend als Ausweichmöglichkeiten in Betracht kommen und Absatzprobleme lindern konnten.“ Hier auch mit Literatur zu Augsburg und Nürnberg.

⁵⁹ Vgl. u. a. BRÜBACH, Reichsmessen; zu Hamburg siehe in diesem Kontext besonders RAMCKE, Beziehungen.

⁶⁰ Zu Bayern siehe NUSSE, Maut- und Zollpolitik; HÄBERLE, Zollpolitik.

⁶¹ MAYER, Anfänge, 47–120; DULLINGER, Handelskompagnien; FABER, Vorstufen, 173–178.

⁶² HALM, Österreich, 67–69.

⁶³ BEER, Handelspolitik, 3.

spältig: Wie in den „Kronprinzenvorträgen“ für den nachmaligen Kaiser Joseph II. aus der Mitte des 18. Jahrhunderts eingeräumt werden musste, hatte die Zollpolitik zur Folge, dass die ehemals florierenden Jahrmärkte in Linz, Krems und Wien verfielen.⁶⁴ Unter anderem wandten sich Ungarn und Siebenbürger nun nicht mehr nach Wien, sondern nach Leipzig.⁶⁵ Dennoch ist, wie Hermann Kellenbenz feststellte, „der Donauhandel, namentlich des Speditionsplatzes Regensburg, nicht zu unterschätzen.“⁶⁶

Abgesehen von Verschiebungen von Handelswegen, Absatz- und Bezugsgebieten änderten sich auch die Bevölkerungszahlen im österreichischen Donauraum markant. Unter Nichtberücksichtigung teilweise starker regionaler Abweichungen hatten der Dreißigjährige Krieg und der Oberösterreichische Bauernkrieg von 1626 die Länder ob und unter der Enns schwer getroffen und, gemessen um 1650, einen Rückgang der Einwohnerzahl von ca. 20 (Oberösterreich) bis 40 (Niederösterreich) Prozent im Vergleich zum Beginn des Jahrhunderts zur Folge. Im Land unter der Enns wurden diese Verluste – trotz der neuerlichen Einbrüche durch die Pest 1679 und die Folgen des osmanischen Angriffs auf Wien (Tötungen, Seuchen, Entführungen) – bereits bis 1700 wieder mehr als ausgeglichen.⁶⁷ Von der Mitte der 1680er Jahre bis ca. 1750 vermehrte sich die Bevölkerung inklusive der Hauptstadt Wien um rund 300.000 Personen auf etwa 930.000. Für das Land ob der Enns wird für das Jahrhundert nach dem Ende des Dreißigjährigen Kriegs bis 1750 von einem kontinuierlichen Bevölkerungswachstum von etwa 250.000 auf ca. 430.000 Menschen ausgegangen. Für die österreichischen Städte im Donauraum bedeutete das Barockzeitalter Großteils allerdings eine Phase der Stagnation oder des Niedergangs. Eine Ausnahme war

⁶⁴ Vgl. [BECK – HOLLER VON DOBLHOFF], Kurze Nachricht, 27, zu Krems und zum Niedergang der dortigen sowie der Linzer und Wiener Jahrmärkte; BARTENSTEIN, Anmerkungen, 133. Teilediert in: OTRUBA, Wirtschaft. Zu den 1725 neu eingeführten Mauttarifen für Linz, Krems und Wien siehe Maut=Ordnung und Vectigalia, was nämlich hinfüro von dem 1. Januarii des 1726. Jahrs anzufangen, bey allerhöchst ernannt Ihrer Kayserl. Maj. Niederlags-Stätten, als allhier zu Wien, auch Linz und Crembs, von allen hierinnen verzeichneten, und nach dem Alphabeth ausgeworfenen, in dem Erz=Herzogthum Oesterreich, unter und ob der Enns niederlegenden Kauf= und Handels=Waaren, so wol pro Consumo als Transito, wie auch von denen ausser Lands verführenden Waaren, zur Mauth gegeben, und bezahlet werden solle, Wien, 1725 Dezember 10, in: HERRENLEBEN, Codex Austriacus, Supp. 2, 298–342. Zur Kritik an der Zollpolitik Karls VI. siehe auch BEER, Zollpolitik, 237f.

⁶⁵ Zur Bedeutung der Ungarn in Leipzig siehe HASSE, Leipziger Messen, 329. In Leipzig wurde die österreichische Handelspolitik freilich nicht positiv bewertet. Zu den Auswirkungen der 1755 eingeführten neuen Zollsätze siehe ebd., 326. Zum Handelsüberschuss Leipzigs mit den habsburgischen Ländern und den prognostizierten negativen Auswirkungen der österreichischen Zollpolitik siehe auch ein Gutachten von 1747, ebd., 482f. Nr. XXV, hier 483, zu den Beschwerden der Leipziger Kaufleute gegen die österreichische Zollpolitik ebd., 486 Nr. XXVIII. Zur Neuordnung des Zollwesens in Wien, Linz und Krems 1755 siehe BEER, Handelspolitik, 12–14; DERS., Zollpolitik, 243.

⁶⁶ KELLENBENZ, Wirtschaftsgeschichte, 356.

⁶⁷ Grundlegend KLEIN, Bevölkerung, 64–72; WINKELBAUER, Ständefreiheit, 14–16, wo auf Basis neuerer Studien von einem wesentlich größeren Bevölkerungseinbruch während des Dreißigjährigen Krieges ausgegangen wird.

Linz, das sich im Zeitraum von 1600 bis Mitte des 18. Jahrhunderts von ca. 3.000 auf 10.000 Einwohner mehr als verdreifachte.⁶⁸

In einem ähnlichen Umfang, jedoch von einem sehr viel höheren Niveau ausgehend wuchs Wien. Die kaiserliche Residenzstadt, die um 1650 etwa 50.000 bis 70.000 Bewohner zählte, kam nach den erfolgreichen Kriegen gegen die Osmanen bis Mitte des 18. Jahrhunderts auf ca. 175.000 Einwohner. Um 1800 war Wien mit 232.000 Einwohnern die viertgrößte Stadt des Kontinents und die mit Abstand größte Stadt Mitteleuropas. Auch wenn kein direkter Zusammenhang zwischen Bevölkerungszahlen und Nachfrage hergestellt werden darf, heizte zumindest der Luxuskonsum der Adelsgesellschaft, aber auch vermögender bürgerlicher Schichten, die Nachfrage und damit den Import sowie die einheimische Gewerbeentwicklung an.⁶⁹

Abgesehen von mittelfristig wirkenden sozioökonomischen oder politischen Veränderungen wie der Verlagerung von Handelswegen, Absatz- und Bezugsgebieten, der Bevölkerungsentwicklung und Zollpolitik sowie anderen Maßnahmen der Obrigkeit konnten kurzfristige natürliche oder soziale Ereignisse wie Kriege, Seuchen, Missernten, Wetterphänomene aber auch ein Überangebot bestimmter Waren die Handelskonjunktur massiv beeinflussen.⁷⁰

Sowohl für die Analyse längerer Wirtschaftsentwicklungen als auch um die Auswirkungen kurzfristiger Ereignisse auf den Handel identifizieren zu können, sind vieljährige Datenreihen notwendig.⁷¹ Statistiken, die den Umfang des gesamten Warenverkehrs auf der Donau mit dem oberdeutschen Raum oder mit Ungarn und den anschließenden osmanisch beherrschten Ländern sowie die Bedeutung der einzelnen Güter beschreiben könnten, liegen für das 17. und frühe 18. Jahrhundert nicht vor. Um zumindest punktuell entsprechende Zahlen zu ermitteln und damit das bisher eher impressionistisch gezeichnete Bild vom österreichischen Donauhandel auf breiteres Datenmaterial zu stützen, ist ein Rückgriff auf die überlieferten Zollregister unumgänglich. Über die darin aufgeführten Waren und Mengen lässt sich, wie bereits der Kameralist Wilhelm von Schröder ausgangs des 17. Jahrhunderts wusste, die Entwicklung von Konjunkturen des Handels mit bestimmten Waren ermitteln: „Dann gesetzt / es wäre durchgehends ein general klagen im lande wegen abgang und abnehmen des handels / niemand wüste aber / wo es stecke / oder wo der fehler wäre

⁶⁸ Siehe die Vergleichszahlen bei SANDGRUBER, *Ökonomie*, 107.

⁶⁹ WEIGL, *Bevölkerungswachstum*, 110 Fig. 3; DERS., *Konjunkturen*, 149; SANDGRUBER, *Ökonomie*, 107f.; vgl. allgemein CHALOUPEK, *Überlegungen*, 26–30. Zum Zusammenhang von Bevölkerungszahlen und Nachfrage siehe SANDGRUBER, *Anfänge*, 13; zum Luxuskonsum in Wien ebd., 222–235. Bevölkerungswachstum war eines der Kernziele der zeitgenössischen ökonomischen Theorie. Vgl. RAUSCHER, *Impopulation*, dort mit weiterer Literatur.

⁷⁰ SOMBART, *Kapitalismus*, 210f.

⁷¹ Zu Zeitreihen vgl. einführend z. B. HUDSON, *History*, 9f., 109–136.

/ ob gleich den schaden iederman fühlete / so schlaget das mauth=register auff / wie de præsentī die ab= und zuführen aller dinge noch stehen / und welche von denen ab= oder zugenommen haben [...].⁶⁷²

2.2 Die Maut Aschach und ihre Mautregister

Im Gegensatz zu den dänischen Sundzollregistern, die bereits seit der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts in Form der Sundzolltabellen bearbeitet wurden und derzeit über ein niederländisches Projekt vollständig ediert werden, ist der Kenntnisstand zu den Rechnungsbüchern der Mautner im österreichischen Raum bisher gering.⁷³ Soweit bekannt ist, ist vom Aufschlagsamt Engelhartzell sowie von den großen Donaumauten Aschach, Linz, Mauthausen, Ybbs, Stein und Wien⁷⁴ lediglich für Aschach eine umfangreiche Serie von Rechnungsbüchern erhalten. Die Gründe dafür sind wohl in der spezifischen Geschichte der Aschacher Maut und der damit zusammenhängenden unterschiedlichen Überlieferung ihrer Akten zu suchen. Die in den Mautvectigalen – also den Verzeichnissen der Mauttarife – als „uralt“ bezeichnete Maut⁷⁵ in Aschach an der Donau verdankt ihren Ursprung, wie andere Zölle auch, wahrscheinlich den naturräumlichen Voraussetzungen, nämlich der Möglichkeit, an dieser Stelle den Fluss nach dessen Durchbruch durch das böhmische Massiv in das Eferdinger Becken am leichtesten überschreiten zu können.⁷⁶ Über Vorläufer und Frühgeschichte der Aschacher Maut wurden in der Forschung zahlreiche, letztlich kaum belegbare Vermutungen geäußert. Erstmals erwähnt wurde die bereits bestehende Maut von Aschach 1196 als Besitz der Herren von Schaunberg.⁷⁷ In der Folgezeit übten sowohl Königtum als auch Landesfürsten durch Privilegierungen der Mautinhaber beziehungsweise durch die Vergabe von Mautbefreiungen immer wieder Einfluss auf diese Maut, die bis ins ausgehende 14. Jahrhundert offenbar nicht immer in Aschach eingehoben wurde, aus. Zu einer landesfürst-

⁷² SCHRÖDER, Schatz= und Rent=Kammer, 100; NORTH, Geldumlauf, 199: „Aufschlüsse über die konjunkturelle Entwicklung in den Bereichen des Handels und des Schiffsverkehrs sind den verschiedenen erhaltenen Zollstatistiken zu entnehmen.“ OBAL, Zollregister, 69f. (zur Problematik der Quellengattung). Zur statistischen Auswertung von Zollbüchern siehe SCHNEIDER – KRAWEHL – DENZEL (Hg.), Statistik. Zu praktischen Forschungen vgl. z. B. ESCH, Importe; DERS., Jahr; DERS., Zollregister; GERBING, Handel, 127.

⁷³ Vgl. den Beitrag von Jan Willem VELUWENKAMP in diesem Band.

⁷⁴ LANDSTEINER, Wien und der Donauhandel, 190. Zu den Wiener Zöllen siehe FAJKMAJER, Handel, 574f., und v. a. BRUNNER, Finanzen, 108–120, zur Wassermaut 111f.

⁷⁵ Verbessertes Vectigal, der uhralten Mauth Aschach (1644), in: HERRENLEBEN, Codex Austriacus, Supp. 2, 140–151.

⁷⁶ Vgl. zum Folgenden STÜLZ, Schaunberg; HAGENEDER, Maut, 93; HOFFMANN, Schaunbergische Reichslehen, 123f.; NEWEKLOWSKY, Aschach; PROMINTZER, Aschach, 393–399.

⁷⁷ Zu den frühen Nennungen von Aschach (1190) und der dortigen Maut (1196) siehe UBLOE 1, 388f. Nr. 200; UBLOE 2, 456f. Nr. 312.

lichen Mautstelle, wie sie die anderen großen Donaumauten waren, wurde Aschach jedoch nicht. Wichtig ist vielmehr, dass sie auch im 16. Jahrhundert als freies Eigentum der Grafen von Schaunberg angesehen wurde.⁷⁸ Nach dem Aussterben dieser Familie gelangte die Maut zunächst an deren Erben, bevor sie zusammen mit der Herrschaft Stauff und dem Markt Aschach zwischen 1593 und 1608 von Helmhart VIII. Jörger erworben wurde.⁷⁹ Dessen Sohn Karl verlor durch Konfiskation nach seiner Beteiligung am gescheiterten Ständeaufstand gegen Ferdinand II. die Herrschaft Stauff und die Maut Aschach. Herrschaft und Maut wurden 1622 um 203.000 Gulden an Karl Graf von Harrach „frei erb- und eigentümlich“ verkauft.⁸⁰ Die Maut blieb eineinhalb Jahrhunderte im Besitz der Familie Harrach, bis sie 1776 als Folge der Zollordnung Maria Theresias vom 15. Juli 1775, die eine weitgehende Abschaffung der binnenländischen Zölle für die deutschen Erbländer (mit Ausnahme Tirols und der Vorlande) vorsah, um 180.000 Gulden abgelöst und aufgehoben wurde.⁸¹

Aus der Zeit der Harrach'schen Verwaltung hat sich im Archiv des Schlosses Prugg im niederösterreichischen Bruck an der Leitha ein umfangreicher Aktenbestand zur Maut Aschach erhalten, der 1954 zusammen mit anderen, das Land ob der Enns betreffenden Beständen als Leihgabe der Familie Harrach an das Oberösterreichische Landesarchiv in Linz übergeben und unter der Bezeichnung „Depot Harrach“ gesondert aufgestellt wurde. Seinen Kern bilden die „Protokollbücher der Maut zu Aschach“, die detaillierten Einnahmerekchnungen der Aschacher Maut von 1627 bis 1775, die in insgesamt 194 Bänden (davon 53 sog. Konzepte/Dubletten) überliefert sind.⁸² Den Quellenwert dieser Rechnungsbücher der Mautner, die entweder quartalsweise, meist jedoch jährlich angelegt wurden, hat bereits Georg Grüll, der 1957 das Bestandsverzeichnis verfasste, deutlich erkannt: „Gerade diese Sammlung der Mautprotokolle von Aschach aus der Zeit von 1627–1775 bildet für

⁷⁸ Zur Maut Aschach als freies Eigentum siehe *MONUMENTA BOICA*, 205–208 Nr. 68, hier 206; HAGENEDER, Maut, 97; HOFFMANN, Schaunbergische Reichslehen, 124; NEWEKLOWSKY, Aschach, 210. Die Aussage von BOWMAN, Mautwesen, 205, dass es an der Donau ursprünglich „nur landesfürstliche Mauten“ gegeben habe, ist wegen der Aschacher Maut falsch.

⁷⁹ Vgl. dazu WURM, Jörger, 88, 283. Der Wert der Maut Aschach wurde nach dem Tod Helmhards 1594 auf 86.200 Gulden beziffert. Ebd., 91.

⁸⁰ HOFFMANN, Schaunbergische Reichslehen, 124; WURM, Jörger, 171–177. Im Zuge des Konkursverfahrens gegen Karl Jörger am Ende seines Lebens († 1623) wurde der Wert der Maut Aschach mit 120.000 Gulden angegeben. Ebd., 175.

⁸¹ NEWEKLOWSKY, Aschach, 216; PROMINTZER, Aschach, 394f. Zum Hintergrund: BEER, Zollpolitik, 273–278; Zoll=Ordnung 1775.

⁸² GRÜLL, Depot Harrach. Gesamtumfang des Bestandes: 344 Handschriften, 89 Schachteln und 1 Bündel Akten. Die Maut Aschach betreffen die Handschriften 1–198. Hs. 1–4 bilden mehrere Mautvectigale der Mautherrschaft Aschach im Zeitraum von 1564 bis 1744, Hs. 5–198 die als „Protokollbücher der Maut zu Aschach“ bezeichneten Rechnungsbücher der Mautner (Mautregister). Ebenfalls die Maut betreffen die Schachteln 74–84 der Akten.

die Wirtschaftsgeschichte unseres Landes eine einmalige und ihrer Geschlossenheit wegen äußerst wertvolle Quelle.⁸³ Die von Grüll betonte Geschlossenheit des Bestandes muss jedoch relativiert werden. Ist die Überlieferung bis in die 1680er Jahre noch recht lückenhaft (eine Ausnahme bilden die 1670er Jahre: hier existieren 6 von 10 Jahrgängen), sind von den 1690ern bis zu den 1760er Jahren mindestens 6 von 10 Jahrgängen eines Jahrzehnts erhalten, davon eine lückenlose Reihe von 1727 bis 1751. Aufgrund dieser Überlieferungsdichte können die Aschacher Mautregister tatsächlich als wichtigste Quelle zum Donauhandel des 17. und 18. Jahrhunderts angesehen werden. Die Digitalisierung des Bestandes erscheint daher zwar allein aus konservatorischen Gründen höchst sinnvoll, wissenschaftlich benutzbar wird er jedoch nur, indem seine Inhalte erschlossen werden.

2.3 Das Projekt „Der Donauhandel in der Frühen Neuzeit. Erschließung und Analyse der Aschacher Mautregister: Die Zeit der österreichischen Protektionspolitik unter Kaiser Karl VI. (1718–1737)“

2.3.1 Inhalt der Quelle und Struktur der Datenbank

Wegen ihrer verglichen mit den landesfürstlichen Mautstellen an der österreichischen Donau exzellenten Überlieferung werden die Aschacher Mautregister seit 2013 im Rahmen eines vom Fonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung finanzierten und in Kooperation mit dem Oberösterreichischen Landesarchiv in Linz am Institut für Österreichische Geschichtsforschung in Wien durchgeführten Projekts der Forschung zugänglich gemacht.⁸⁴ Da die Fülle des Materials die Möglichkeiten einer traditionellen Edition in Buchform sprengen würde, werden die Register über eine Datenbank erschlossen, die nach ihrer Freischaltung online abfragbar sein wird. Das heißt, dass der Inhalt der Register bis auf wenige Ausnahmen wie beispielsweise Trennzeichen zwischen den Einträgen zu einzelnen Fahrzeugen oder Fahrzeugverbänden komplett in eine Datenbank überführt und teilweise mit weiteren Angaben ergänzt wird. Diese Datenbank wird mithilfe eines relationalen Datenbankmanagementsystems auf Basis von MySQL realisiert, wobei die einzelnen Bestandteile eines Eintrags, von der Archivsignatur bis zur Zollgebühr, auf unterschiedliche Tabellen aufgeteilt werden, die durch interne Verknüpfungen wiederum einen geschlossenen Datensatz ergeben.⁸⁵

⁸³ GRÜLL, Depot Harrach, 2.

⁸⁴ Vgl. oben Anm. *. Siehe außerdem RAUSCHER – SERLES, Der Donauhandel.

⁸⁵ MySQL gehört zu den weltweit am häufigsten verwendeten Datenbankmanagementsystemen. Vgl. PIERAU, Datenbank- und Informationsmanagement, 45–54.

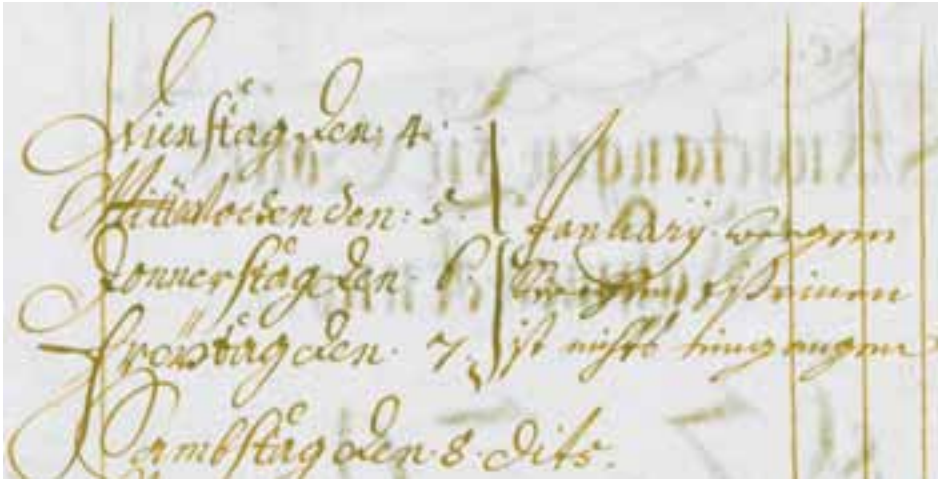


Abb. 1: OÖLA, Depot Harrach, Hs. 120, Protokollbuch der Maut zu Aschach 1729, [3]. Keine Fahrten auf der Donau bei Aschach vom 4. bis 7. Januar 1729 wegen starken Eisrinnens.

Entsprechend der Gliederung der Rechnungsbücher, die Schiffmeister und Fahrzeuge, Passagiere und Fracht sowie die Mautgebühren beinhalten, werden die Daten in drei Ebenen in die Datenbank übertragen. Die erste Ebene umfasst die archivalischen Angaben (Signatur des Rechnungsbuchs, Seitenangabe) zum bearbeiteten Band sowie das jeweilige Datum des Eintrags zu den einzelnen registrierten Fahrzeugen beziehungsweise Fahrzeugverbänden.⁸⁶ Konnte die Donau wegen Extremwetters („Eisrinnen“) nicht befahren werden (Abb. 1) oder passierten an einem Tag keine Fahrzeuge die Aschacher Maut, ist dies ebenfalls vermerkt, sodass auch das wettergeschichtliche Potenzial der Quelle genutzt werden kann.⁸⁷ Auf dieser ersten Ebene erfolgt auch die Verlinkung des Datensatzes mit dem/den dazugehörenden Scan(s) der Originalquelle, die vom Oberösterreichischen Landesarchiv hergestellt werden und von den Benutzerinnen und Benutzern eingesehen werden können. Die zweite Ebene der Datenbank betrifft das/die Fahrzeug(e) (Abb. 2): Verzeichnet werden hier die Schiffmeister und ihre Herkunft, die regional – im Bereich des Heiligen Römischen Reichs auf territorialer Ebene – beschlagwortet wird. Beispielsweise wird die ehemals salzburgische, heute in Bayern liegende Stadt Laufen dem Erzstift Salzburg zugeordnet.

⁸⁶ Ein Schiffmeister konnte die Mautstelle entweder mit einem Einzelfahrzeug (Schiff oder Floß) oder mit mehreren Fahrzeugen (Schiff- oder Floßverband) passieren, deren Ladungen zusammen vermautet wurden, sodass sich lediglich anhand der Angaben zur Anzahl der Fahrzeuge erkennen lässt, ob die Fracht auf ein oder mehrere Fahrzeuge verteilt war. Zur Donauschiffahrt siehe neben den Einzelstudien von VANGEROV v. a. das monumentale Werk von NEWEKLOWSKY, Schiffahrt 1–3.

⁸⁷ Zur historischen Klimaforschung im österreichischen Raum vgl. STRÖMMER, Klima-Geschichte.

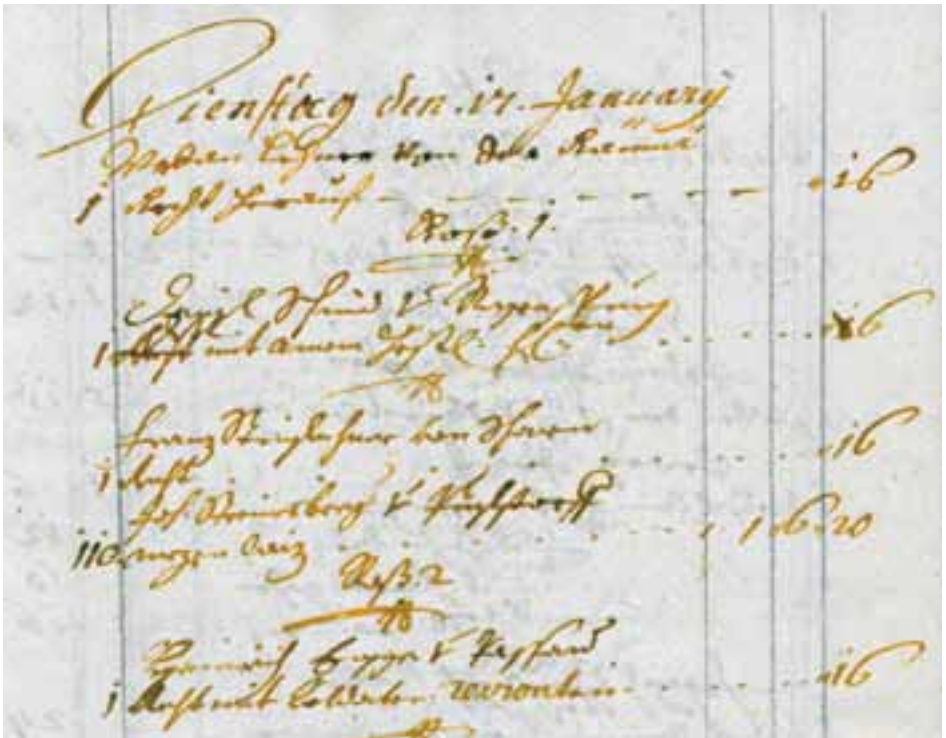


Abb. 2: OÖLA, Depot Harrach, Hs. 121, Protokollbuch der Maut zu Aschach 1730, [22]. Beispiele für Personentransport und Berg- und Naufahrt.

Transkription:

	[Mautgebühr]		
	[Gulden]	[Schilling]	[Pfennig]
Dienstag den 17. Januarij			
Urban Lehner von der Rännä 1 Recht herauf [stromaufwärts] Roß 1.			16
Daniel Schmid v[on] Regensburg 1 recht pletl mit ainem Geistl[ichen] h[errn].			16
Franz Steiglehner von Scharn 1 Recht			16
Johann Streinesberger v[on] Puzlstorff 110 mezen waiz[en] Roß 2.	1	6	20
Heinrich Egger v[on] Passau 1 Recht mit Soldaten=recrouten.			16

Es folgen Anzahl und Art der Fahrzeuge (z. B. „Floß“), die für das Fahrzeug zu leistende Mautgebühr, (falls angegeben) der Zielort der Fahrt, die Fahrtrichtung (stromauf- bzw. stromabwärts), die von den Bearbeitern und Mitarbeiterinnen ergänzt wird, sowie – im Fall einer Bergfahrt – die Anzahl der vorgespannten Pferde („Rosse“).

Die dritte Ebene enthält die Informationen zu den Passagieren und/oder der Ladung auf dem Fahrzeug. Als Passagiere werden in der Quelle entweder Einzelpersonen angeführt (namentlich wie z. B. „Konrad Graf von Starhemberg“, in ihrer Funktion wie der „Weihbischof von Passau“ oder in ihrer ständischen Qualität wie „ein Baron“) beziehungsweise Personengruppen wie „zwei Jesuiten“ oder „Kirchfahrerleute“ (Wallfahrer) genannt. Die einzelnen mautpflichtigen Frachtstücke werden in der Regel gemäß den in den Tarifordnungen (Vectigalen) angegebenen Größen entweder in Stück („2 Kälber“), in Gebinden („1 Fass“), nach ihrem Gewicht („30 Zentner“) oder sonstigen Einheiten (bei Wein z. B. „Yhrn“ und „Eimer“) angegeben. Die Auswertung der Quantitäten ist komplex, da pro Ware nicht immer dieselben Einheiten verwendet werden. Vermautete Bleiglätte kann beispielsweise in Form von „½ Fässel“ oder „2 Tonnen“ ohne Gewichtsangabe aber auch als „4 Fässel à 550 Pfund“ verzeichnet werden. Eine einfache Summierung der Mengenangaben ist somit nicht möglich, das Gewicht – zumindest ungefähr – aber über die geleistete Mautgebühr ermittelbar. Dies gelingt freilich nicht, wenn mehrere Waren pro Gebinde oder Gewichtsangabe genannt werden wie zum Beispiel „2 Ballen à 128 Stück Leinwand, Rupfen und Zwillich“, „17 Kästen Wein, Öl und Früchte“ oder „2 Zentner Leinöl und Wagenschmiere“.

Abgesehen von Schwierigkeiten bei der Quantifizierung der Ladungen,⁸⁸ die das Erstellen von Statistiken von Transportvolumina einzelner Güter erschweren beziehungsweise zum Teil unmöglich machen, enthalten die Aschacher Mautregister weitere Unklarheiten: Ein Problem ist die Frage, ob es sich bei den den Ladungen zugeordneten Personen um die Absender oder die Empfänger der Güter handelt. Manche Ladungen, besonders die von Hall in Tirol aus verschifften Früchte und Weine enthalten oft Angaben wie „an/für Herrn XY“ oder „dem XY“, ohne dass sichergestellt werden kann, dass diese Vermerke konsequent durchgeführt wurden. Damit sind offenbar die Empfänger der Güter gemeint, die im Lateinischen wahrscheinlich auch im Dativ bezeichnet werden können: „Ihro Excell. hh. Grimaldi Päbstl. Nuntio zu Wienn“. Aus diesen, nicht immer eindeutig zu bestimmenden Empfängerangaben könnte geschlossen werden, dass es sich bei den übrigen genannten Personen um die Absender der Waren handelt. Ein weiteres Problem betrifft die Fahrtrichtung der Schiffe. Während Flöße stets stromabwärts gingen, konnten Schiffe auch gegen die Fließrichtung getreidelt werden. In der Regel gibt die genannte Anzahl der diesen Transporten vorgespann-

⁸⁸ Zu diesem Problem vgl. auch den Beitrag von Werner SCHELTJENS in diesem Band.

ten Rösser einen klaren Hinweis auf die Bergfahrt. Auch mit Hilfe der Abfahrtsorte sowie vor allem über bestimmte Frachtgüter kann die Fahrtrichtung eines Transports fast immer eindeutig bestimmt werden. Manche Zielortangaben deuten allerdings darauf hin, dass auch Fahrzeuge, bei denen keine Pferde genannt sind, gegen den Strom gezogen wurden. Ob in diesen Fällen die Rösser vergessen wurden oder mit Menschenkraft getreidelt wurde, ist bisher schwer zu entscheiden.⁸⁹ Abgesehen von Unklarheiten von Absender und Empfänger sowie der Fahrtrichtung mancher Fahrzeuge bestehen Unsicherheiten bezüglich der Identität von Personen. Varianten des Vornamens, zum Beispiel mit und ohne dem häufigen ersten Vornamen „Johann/Hans“, Varianten und Verstümmelungen des Familiennamens oder unterschiedliche Ausgangsorte machen es schwierig, eine Person eindeutig zu identifizieren. Um sowohl die Abfrage der Datenbank als auch die Auswertung der Personendaten zu erleichtern, werden Vor- und Familiennamen normiert und Varianten der Namen in einer Konkordanz festgehalten. Dieses Verfahren, das zweifellos deutliche Vorzüge gegenüber der Aufnahme zahlloser in den Quellen bestehenden Varianten bietet, zwingt den Editor beziehungsweise die Editorin des Rechnungsbuches häufig zu einer Entscheidung für oder gegen die Identität einer in der Quelle genannten Person. Im Zweifelsfall wird eine zweite, dritte etc. Person in die Datenbank aufgenommen, auch wenn dadurch mit Sicherheit häufig Personen in mehreren Varianten eingetragen werden, sodass es den Benutzern und Benutzerinnen der Datenbank überlassen bleiben wird, über die Identität von Personen zu entscheiden. Abgesehen von den Personennamen werden auch die Waren- und Ortsnamen normiert und bei positiver Identifizierung der modernen Orthografie angepasst. Auch in diesen Fällen müssen zugunsten der Nutzungsfreundlichkeit der Datenbank immer wieder Entscheidungen getroffen und Recherchen durchgeführt werden, die die Eingabegeschwindigkeit reduzieren. Überprüfbar bleiben diese Normierungen durch Konkordanzen und den in jedem Fall möglichen Rückgriff auf die gescannten Seiten des Originals. Sicher ist, dass nicht in jedem Fall die in der Quelle genannten Waren und Orte identifiziert werden können.

Trotz dieser und anderer Schwierigkeiten in der Quelleninterpretation, die im Idealfall durch die Datenbank nicht überdeckt werden dürfen, gilt das oben genannte Urteil Grülls. Die Überlieferungsdichte, die Fülle an Informationen zu Transport und Reisen auf der Donau sowie den daran beteiligten Personen garantieren eine völlig neue Sicht auf diesen wichtigsten Verkehrsweg des oberdeutsch-österreichischen Raums. Da im Gegensatz zu den seit Längerem von der Geschichtswissenschaft herangezogenen und für diese teilweise bereits aufbereiteten Sundzollregistern die Forschung zu den Aschacher Mautbüchern bisher über kleine Ansätze nicht hinaus-

⁸⁹ Es gibt auch Fälle, in denen die Fahrtrichtung gegen den Strom angegeben ist („herauf“), allerdings keine Rösser genannt sind. Sie deuten auf ein Treideln durch Menschenkraft hin.

gekommen ist, wird ihre Tiefenerschließung gänzlich neue Einsichten zu Fragen des Transports, Handels, Konsumverhaltens, der Migration⁹⁰ sowie der Vermittlung von Kulturgütern (Bücher, Gemälde etc.) bieten.

2.3.2 Erste Projektphase 1718–1737

Angesichts der immensen Datenmenge der Aschacher Mautregister ist die Eingabe eines Bandes ohne Korrekturdurchgang nicht unter vier Monaten Vollzeitbeschäftigung zu leisten. Allein aus diesem Grund musste sich die erste dreijährige Projektphase auf einen überschaubaren Zeitraum konzentrieren. Gewählt wurden zunächst die Jahre 1718 bis 1737 und zwar aus folgenden Gründen: Erstens war uns eine möglichst dichte Überlieferung wichtig. Da die Serie der Aschacher Mautregister bis ins ausgehende 17. Jahrhundert erhebliche Lücken aufweist, haben wir uns gegen eine chronologische Erschließung der Bände (ab 1627) entschieden. Zweitens überlappt sich der Zeitraum relativ gut mit dem Vorgängerprojekt zur Erschließung der Kremser Waag- und Niederlagsbücher, sodass hier Synergieeffekte bezüglich der zu erfassenden Waren, vor allem aber der am Handel beteiligten Personen erwartet werden konnten.⁹¹ Da für Kretscher die Bände für die Jahre 1720, 1726, 1729, 1730, 1733, 1736 und 1737 vorliegen, ergibt sich für den gewählten Zeitraum eine relativ große zeitliche Deckung der Quellen und damit zumindest eine partielle Verbindung von Donauhandel mit dem Handel in Richtung böhmische Länder und Polen. Drittens wird mit der Edition der Aschacher Mautregister während der Regierung Kaiser Karls VI. (1711–1740) eine Forschungsfrage zum Wandel des Imports auswärtiger Waren in den österreichischen Donaauraum in diesem Zeitraum verbunden. Einen markanten Einschnitt der Entwicklung des österreichischen Zollwesens bildeten die einsetzenden restriktiven Einfuhrbestimmungen der 1720er Jahre. Aus diesem Grund soll sowohl die Zeit vor als auch nach dieser Zäsur ins Auge gefasst werden. Den zeitlichen Rahmen bilden Verwaltungsreformen im Bereich der Handelspolitik durch die Einführung einer eigenen Kommission für Mautangelegenheiten innerhalb der kaiserlichen Hofkammer 1714⁹² und der seit 1716 geschaffenen Behörden zur Förderung von Handel und Industrie.⁹³ Hinzu kamen die wirtschaftspolitischen

⁹⁰ Vgl. dazu die Donaustauffer Mautrechnungen z. B. VANGEROW, Handel [2009], 143f.

⁹¹ Vgl. den Beitrag von Andrea SERLES in diesem Band.

⁹² BIDERMAN, Gesamt-Staats-Idee, 28f.; MENSI, Finanzen, 127–129; FELLNER – KRETSCHMAYR, ÖZV I/1, 125f.; SRBIK, Exporthandel, 291f.; HOLL, Hofkammerpräsident, 370–390.

⁹³ Böhmisches Kommerzkolleg 1715, Innerösterreichischer Kommerzienrat und Schlesisches Kommerzkolleg 1716, Hauptkommerzkolleg in Wien 1718. BIDERMAN, Gesamt-Staats-Idee, 34f.; SRBIK, Exporthandel, 292; HOLL, Hofkammerpräsident, 382f.; FABER, Litorale Austriaco, 67–78; DIES., Vorstufen, 127–142; PRIBRAM, Commerzcollegium; TSCHERSCHKY, Wirtschaftspolitik. Vgl. RAUSCHER, Kretscher.

Regelungen des Passarowitzer Friedens zum Handelsverkehr mit dem Osmanischen Reich einerseits und die 1736/38 erfolgte Einschränkung der in Wien tätigen auswärtigen Kaufleute („Niederleger“) andererseits.⁹⁴ Innerhalb dieser beiden Jahrzehnte wurde maßgeblich Druck auf den Handelsstand ausgeübt, den Vertrieb im Inland produzierter Waren zu fördern. Österreich trat damit in eine Phase ein, die von Karl Polanyi als die „Nationalisierung“ des Marktes durch den Staat bezeichnet wurde.⁹⁵ Eine der Stoßrichtungen dieser merkantilistischen Politik, die unter Karl VI. ihren ersten Höhepunkt erreichte, war die Regulierung des Mautwesens: 1718 wurde überlegt, die Zollgrenzen zwischen den einzelnen habsburgischen Ländern aufzuheben und beschloss, die Mautsätze zu vereinheitlichen. Tatsächlich wurden 1728 Einfuhrverbote für auswärtige Gewerbezeugnisse neu verhängt oder bereits bestehende ausgeweitet und bis 1739 die Transitzölle zwischen den österreichischen und böhmischen Ländern vereinfacht.⁹⁶ Damit wurden erste Maßnahmen zur Schaffung eines einheitlichen Zollgebiets der österreichischen und böhmischen Länder eingeleitet, weitgehend verwirklicht wurde dieses Vorhaben erst 1775 unter Maria Theresia.⁹⁷ Während sich die Forschung in diesem Zusammenhang stark auf den Handel in den Orient und der damit verbundenen Erklärung der Häfen von Triest und Fiume (1719) sowie Buccari und Porto Re (1725) zu Freihäfen beschäftigt hat,⁹⁸ fanden die Handelsbeziehungen zum oberdeutschen Raum bisher kaum Beachtung.

3. Erste Ergebnisse 1728–1730

Die gegenwärtig öffentlich noch nicht zugängliche Datenbank enthält unter anderem bereits die vollständigen Datensätze für den geschlossenen Zeitraum von 1728 bis 1730. Am Beispiel dieser dreijährigen Periode sollen im Folgenden Möglichkeiten der Auswertung der Quelle demonstriert werden.

3.1 Die Frequenz der Donauschiffahrt und -flößerei

Der Transport auf der Donau war – abgesehen vom Transport von Kriegsmaterial und Personen – auf der einen Seite von der Intensität des Handels und andererseits

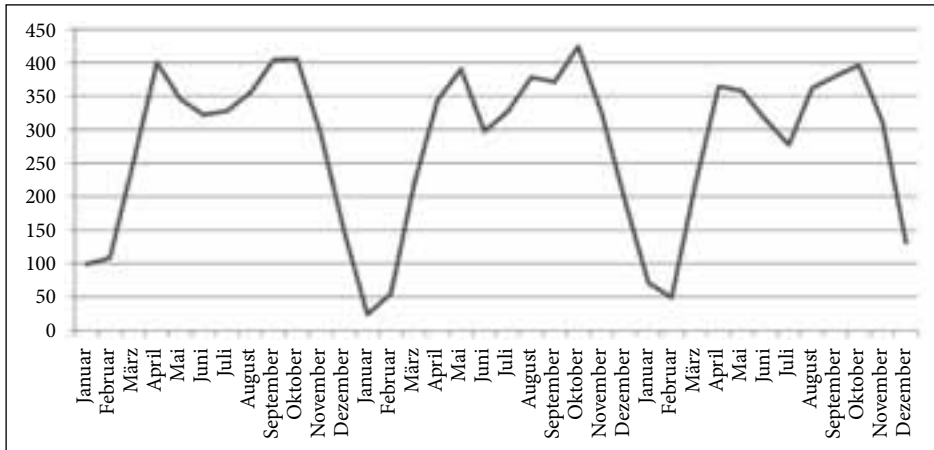
⁹⁴ RAUSCHER – SERLES, Niederleger, dort mit ausführlichen Literaturangaben.

⁹⁵ POLANYI, *Great Transformation*, 99.

⁹⁶ BIDERMAN, *Gesamt-Staats-Idee*, 69, 308f.; SRBIK, *Exporthandel*, 296; HERRENLEBEN, *Codex Austriacus*, Supp. 2, 515–517, 730–739, 949–1000, 1062–1108; KNITTLER, *Donaumonarchie*, 909–913.

⁹⁷ BEER, *Zollpolitik*, 273–278.

⁹⁸ Vgl. z. B. FABER, *Litorale Austriaco*; DIES., *Vorstufen*; DIES., *Neue Straßen*; DIES., *Konkurrenz*, dort mit italienischer Literatur; HELMEDACH, *Verkehrssystem*; DERS., *Grundsatzentscheidungen*.



Grafik 1: Schiffahrtskonjunktur an der Aschacher Maut Januar 1728 bis Dezember 1730, Frequenz der Fahrzeugverbände. Quelle: OÖLA, Depot Harrach, Hs. 117, 120, 121, Protokollbücher der Maut zu Aschach 1728, 1729, 1730.

vom Wetter abhängig.⁹⁹ Beispielsweise passierten vom 4. bis 7. Januar 1729 wegen „starken Eisrinnens“ keine Fahrzeuge die Aschacher Maut.¹⁰⁰ Für insgesamt 16 von 31 Tagen wurde für diesen Monat kein Schiffsverkehr verzeichnet. Gemeinsamkeiten und Unterschiede in der Fahrzeugfrequenz zeigt ein Vergleich der Jahre 1728 bis 1730 (Grafik 1).¹⁰¹

Deutlich zu erkennen und wenig erstaunlich ist, dass die Donauschiffahrt in den Wintermonaten Dezember bis Februar ihren Tiefststand erreichte. Die fahrtenärmsten Monate Januar und Februar verzeichnen allerdings für 1728 fast das Dreifache an Fahrten wie die entsprechenden Monate des Folgejahres. Vergleicht man die Wintermonate Dezember bis Februar lässt sich feststellen, dass im Winter 1728/29 offensichtlich wegen des kalten Wetters erheblich weniger Fahrzeuge die Aschacher Maut passierten als im Folgejahr. In allen drei Jahren sind deutliche Spitzen in den Monaten April/Mai und September/Oktober zu erkennen. Die fahrtenreichsten Monate 1728 waren mit etwa gleich hohen Werten April, September und Oktober, 1729 Mai,

⁹⁹ Das Folgende basiert auf einer Auswertung der Aschacher Mautregister von 1728 bis 1730. OÖLA, Depot Harrach, Hs. 117, 120, 121, Protokollbücher der Maut zu Aschach 1728, 1729, 1730. Da sich bei der Endkontrolle der Daten die absoluten Zahlen verschieben können, wird hier auf deren Angabe zugunsten von Relationen verzichtet.

¹⁰⁰ Vgl. oben Abb. 1.

¹⁰¹ In die Statistik aufgenommen wurden alle in den Mautprotokollen einzeln registrierten Durchfahrten. Dabei konnte es sich um Einzelfahrzeuge oder Fahrzeugverbände handeln. Die Zahlen repräsentieren damit nicht die Anzahl der Fahrzeuge, sondern die Zahl der von den Schiffmeistern durchgeführten Fahrten.

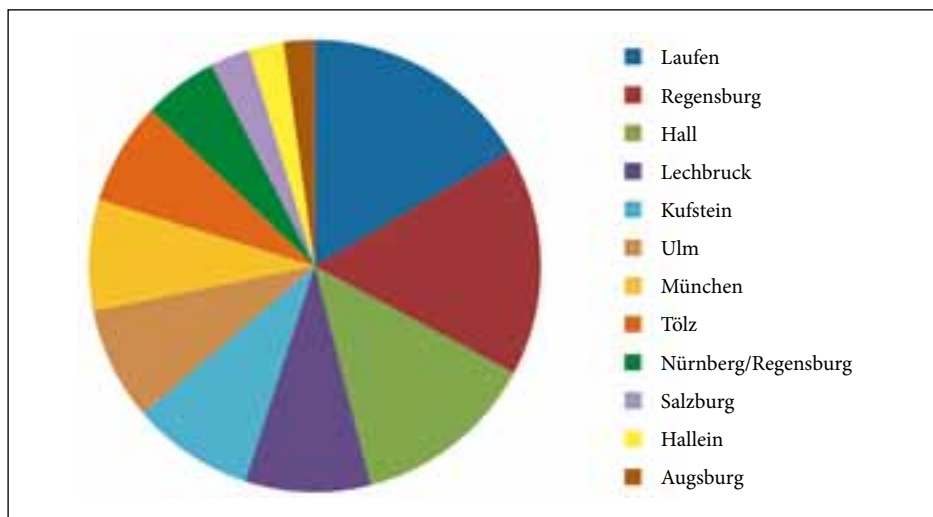
August, September und Oktober mit einem Höhepunkt im Oktober und 1730 April, Mai, August, September und Oktober mit Spitzenwerten im September und Oktober. Die Gesamtzahl der Fahrzeuge pro Monat gibt zweifellos Auskunft über die wetterbedingten Möglichkeiten der Donauschifffahrt (Eis im Winter, Niedrigwasserstand im Sommer), nicht unmittelbar jedoch über die Frequenzen der Güter- und Personenschifffahrt. Da in diesen Zahlen sowohl Personenschiffe oder -flöße und unbeladene Fahrzeuge ebenso enthalten sind wie Fahrzeuge, die nur kurze Strecken zurücklegten, sowie solche, die größere Gütermengen von weiter entfernten Ausgangsorten wie Hall in Tirol, Ulm oder Regensburg transportieren, sind für eine eingehendere Analyse des Verkehrs die Parameter Ausgangsort, Frequenz der Fahrten, falls angegeben das Fahrtziel sowie der Umfang der Ladung zu berücksichtigen. Nur so können Aussagen wie beispielsweise zum Zusammenhang von Jahrmarktsterminen und dem Verkehr auf der Donau getroffen werden.

3.2 Die Ausgangsorte: Knotenpunkte des Fernhandels

Sieht man vom regionalen Transport in Österreich ob der Enns und den angrenzenden, vor allem zum Hochstift Passau und Herzogtum Bayern gehörenden Orten ab, der das Gros der in den Aschacher Mautbüchern registrierten Fahrzeuge ausmacht, ist auffällig, dass der überregionale Handel in den österreichischen Donauroum von wenigen Orten aus organisiert war. An der Spitze standen, in etwa gleich verteilt Laufen im Erzstift Salzburg und die Reichsstadt Regensburg. Rechnet man zu Regensburg die Fahrzeuge der Nürnberger Boten,¹⁰² die von dort aus starteten, nimmt Regensburg die erste Stelle als Ausgangspunkt der überregionalen Schifffahrt an der Oberen Donau, gemessen an der Maut Aschach, ein. Versucht man, ohne das reichsstädtische Regensburg zu berücksichtigen, eine territoriale Gliederung, ist festzustellen, dass die meisten Fahrzeuge aus dem Erzstift Salzburg und der Grafschaft Tirol stammten, wobei im Erzstift Laufen eindeutig gegenüber Hallein am Beginn der schiffbaren Salzach und der Stadt Salzburg dominierte. Ausgeglichen ist die Lage in Tirol mit den beiden Städten Hall, dem Beginn des durchgehend schiffbaren Inn, und Kufstein. Im territorial zersplitterten schwäbischen Raum ragen Lechbruck im Gebiet des Hochstifts Augsburg, das traditionell das Transportwesen für die Reichsstadt Augsburg besorgte,¹⁰³ und die Reichsstadt Ulm hervor, während die Reichsstadt Augsburg keine größere Rolle als Ausgangsort für Fahrten in den österreichischen Donauroum spielte. Aus dem Herzogtum Bayern sind, ähnlich wie im

¹⁰² Zu den Nürnberger Boten in Regensburg siehe GEMEINER, Schifffahrt, 205–207; danach: ZEITLER, Schifffahrt, 34.

¹⁰³ VANGEROW, Handel [2013a], 114f.



Grafik 2: Die Herkunft flussabwärts fahrender Schiffe und Flöße an der Maut Aschach (1728) (ohne Niederbayern, Passau und angrenzende Herrschaften).

Fälle Tirols, die beiden Städte München und Tölz, beide an der Isar gelegen, ungefähr gleich häufig vertreten (Grafik 2).¹⁰⁴

Nicht alle diese Orte waren wichtige Knotenpunkte des Handels: Auf den Flößen aus Tölz wurden fast ausschließlich Hölzer, Ledererlohe, die aus Baumrinden gewonnen wurde, und geistliche Waren wie Kreuzifixe transportiert. Aus München starteten ebenfalls, abgesehen von dem zwölfmal jährlich per Schiff fahrenden Münchner Boten, ausschließlich Flöße. Sie dienten oft dem Personentransport und enthielten nur sehr wenig Ladung. Auch auf den Schiffen aus München befanden sich relativ wenige Waren wie Kälber, Schmalz oder Branntwein, die überwiegend aus regionaler Produktion gestammt haben dürften. Über Lechbruck wurden in großem Umfang Pflastersteine donauabwärts transportiert, hinzu kamen Holz- und geistliche Waren, teilweise aber auch Seidenstoffe. Haupthandelsgüter aus Hallein waren Baumwollwaren aus heimischer Produktion, Salzburger Marmor und Holzwaren, die gleichfalls vor Ort oder in der Region hergestellt wurden.¹⁰⁵ Ein breiteres Warenspektrum, das neben den regionalen Produkten auch mediterrane Güter wie Baumwolle, Feigen oder Mandeln umfasste, wurde über Laufen verschifft. Ebenso in größere Handelsströme eingebunden war das als Ausgangsort für den Donauhandel im Vergleich zu

¹⁰⁴ Niederbayern wurde hier nicht berücksichtigt, sodass die Zahlen für das gesamte Herzogtum Bayern wesentlich höher anzusetzen sind.

¹⁰⁵ Vgl. AMMERER, Baumwolle; KROMAS, Holzhandwerk.

Laufen weniger bedeutende Salzburg. Teilweise in den Mittelmeerhandel eingebunden, aber auch stark auf heimische Produkte wie Schmalz oder Käse ausgerichtet war Kufstein. Typische Güter auf den Augsburger Flößen waren Bücher, Papier, Silberwaren, Krämerei, verschiedene Stoffe, Thesesbilder oder Augsburger Balsam. Auch hier dürfte die einheimische Produktion den Donauhandel bestimmt haben.

Integriert in den überregionalen Warenverkehr waren besonders drei Orte: Ulm, Regensburg mit Nürnberg sowie Hall in Tirol. Das breite Warenspektrum, das von diesen Städten aus verschifft wurde, kann schwer umrissen werden. Neben Gütern, die aus lokaler Produktion kommen konnten, wie Bücher oder Uhren, Gold- oder Silbergespinst aus Nürnberg, wurden über diese Städte auswärtige Weine oder Meeresfische gehandelt: Über Ulm¹⁰⁶ kamen unter vielen anderen Gütern Weine aus dem Burgund und der Champagne oder Meeresfische wie Heringe, über Nürnberg ebenfalls Heringe, Schokolade, Pomeranzenschalen oder Kamelhaar, über Regensburg Kaffee, Heringe, Juchten, Rheinwein, Schweizer Käse, französische Tuche und Wasser, Weihrauch und das aus Mexiko stammende Blauholz. Tee ging fast ausschließlich von Regensburg aus auf Regensburger oder Nürnberger Schiffen donauabwärts. Hall war der wichtigste in den Aschacher Registern verzeichnete Umschlagplatz für Waren aus Italien und Tirol. Von dort kamen große Mengen an Südfrüchten und Wein, aber auch Öl, Schokolade und Seidenwaren in die österreichischen Donauländer.

3.3 Regelmäßiger Verkehr und Jahrmärkte

Im frühen 18. Jahrhundert bestanden bereits eine Reihe regelmäßiger Verbindungen einzelner Städte entlang der Oberen Donau oder in ihrem Einzugsbereich mit Wien sowie den Handelsplätzen Linz und Krems. Systematische Forschungen fehlen aber auch in diesem Bereich. Bereits im 16. und frühen 17. Jahrhundert gab es relativ regelmäßige Verbindungen zwischen den größeren Städten an der Donau.¹⁰⁷ Als Reaktion auf die Speditionstätigkeit der Nürnberger Boten begann Regensburg 1696 einen eigenen wöchentlichen Schiffsverkehr nach Wien einzurichten, 1712 folgten Ulm, offenbar später München, Passau, Linz, Hall, Donauwörth (1750) und weitere Städte.¹⁰⁸ Diese „Ordinari“-Schiffe sind in den Aschacher Mautregistern in den Jahren

¹⁰⁶ Zum Ulmer Warentransport siehe auch VANGEROW, Handel [2011], 128–140.

¹⁰⁷ LANDSTEINER, Wien und der Donauhandel, 188f.

¹⁰⁸ GEMEINER, Schifffahrt, 207–211; WINKLER, Wien, 79; WINCKLER, Donauhandel, 6; THIEL, Wasserstraßen, 18; DERS., Donauregulierungsarbeiten, 6; GÖNNENWEIN, Stapel- und Niederlagsrecht, 331; FAJKMAJER, Handel, 537; NEWEKLOWSKY, Schifffahrt 1, 397f.; O'REILLY, Agenten, 114f.; LANDSTEINER, Wien und der Donauhandel, 189; SERLES, Metropole, 59f. Eine Werbung für den zwischen Ostern und Martini wöchentlich durchgeführten Ordinari-Floßverkehr von München nach Wien findet sich im Wiener Diarium, 4. Januar 1727, 8. Freundliche Mitteilung von Nikolaus Wagner (Wien).

1728 bis 1730 nicht ausdrücklich ausgewiesen. Genannt werden weiterhin die Boten einzelner Städte: Ende der 1720er Jahre fuhren die Nürnberger Boten im Wochentakt nach Wien, im Monatsrhythmus die Münchner und die Salzburger Boten.¹⁰⁹

Neben den regelmäßig wöchentlich oder monatlich abgehenden Fahrzeugen aus dem oberdeutschen Raum inklusive Salzburg und Tirol wurden Transporte eigens für die Jahrmärkte im Donaauraum durchgeführt. In den Aschacher Mautregistern besonders hervorgehoben¹¹⁰ sind die großen Güterschiffe,¹¹¹ die viermal jährlich von Regensburg nach Linz fuhren (Abb. 3). Sogenannte Regensburger Amtsschiffe belieferten bereits 1627 die Linzer und Kremser Jahrmärkte.¹¹² 1728 fuhren zwei Güterschiffe aus Regensburg am 1. und 2. April durch Aschach nach Linz, wo der zweiwöchige Ostermarkt am ersten Sonntag nach Ostern¹¹³ am 4. April begann. 1729 passierten die Regensburger Schiffe Aschach am 21. und 22. April und damit drei/zwei Tage vor dem Linzer Ostermarkt, 1730 kamen sie am 13. und 14. April an die Mautstelle und damit ebenfalls drei/zwei Tage vor Marktbeginn. Im Spätsommer, als in Linz um den 24. August der drei Wochen¹¹⁴ dauernde Bartholomäimarkt stattfand, fuhren die Regensburger Schiffe 1728 am 15. und 16. August, 1729 und 1730 am 15. und 17. August durch Aschach.¹¹⁵ Den Regensburger und Haller Schiffmeistern spricht Hoffmann eine führende Rolle zu: „Mit ihnen schlossen die großen oberdeutschen Kaufleute jährliche Kontrakte ab, denen zufolge jene die Beförderung der Güter nach Linz, Krems und Wien das ganze Jahr hindurch gegen die Bezahlung einer bestimmten Schiffsmiete übernahmen. [...] Überhaupt nahmen [auch für die Zeit um 1700, P. R.] die Regensburger gleicherweise im Export nach Westen noch immer eine dominierende Stellung ein.“¹¹⁶

¹⁰⁹ 1775 werden folgende Boten aus Städten an der Donau nach Wien genannt: Nürnberger Bote, Regensburger Bote, Salzburger Bote; aus Österreich: Linzer Bote, Kremser Bote, Tullner Bote. Ordinari-Schiffe gingen nach Wien aus Regensburg (ganzjährig, wöchentlich), München (Floß, monatlich), Linz (von Frühjahr bis Herbst, wöchentlich), aus Innsbruck ein Schiff des K. K. Hof- und Leibschiffmeisters Joseph Anton Aichinger (nach Bedarf, wöchentlich). Vgl. KREBEL, Sammlung, 726–729.

¹¹⁰ Diese in den Mautvectigalen als „Regensburger Güterschiffe“ bezeichneten Fahrzeuge hatten zusammen mit dem „Schwaben-Recht“ die höchste Mautgebühr aller in den Vectigalen aufgeführten Fahrzeugtypen zu bezahlen. In den Aschacher Mautregistern werden diese Fahrten mit der Bezeichnung „mit Gütern nach Linz“ besonders markiert. Siehe z. B. Verbessertes Vectigal, der uhralten Mauth Aschach (1644), in: HERRENLEBEN, Codex Austriacus, Supp. 2, 140–151, hier 140.

¹¹¹ Zu den Regensburger Güterschiffen nach Wien siehe LANDSTEINER, Wien und der Donauhandel, 189.

¹¹² PICKL, Handel, 210f. Zur Bedeutung von Regensburger Frächtern für den Export von Sensenwaren aus Österreich siehe FRIESS, Ferntransporte, 164.

¹¹³ Ursprünglich wurde der Markt eine Woche vor und nach Sonntag Quasimodogeniti (Weißer Sonntag = 1. Sonntag nach Ostern) abgehalten, ab 1668 auf kaiserlichen Befehl erst ab Quasimodogeniti. Siehe KENNER, Bruchstücke, 115.

¹¹⁴ Anfänglich dauerte der Linzer Markt 14 Tage vor bis 14 Tage nach Bartholomäi, siehe ebd.

¹¹⁵ Zu den Fahrten der Regensburger auf die Linzer und wahrscheinlich auch Kremser Märkte siehe VANGOROW, Linz [1963], 260.

¹¹⁶ HOFFMANN, Wirtschaftsgeschichte, 235. Vgl. auch PICKL, Handel, 233 Anm. 45. Zu Regensburg siehe KELLENBENZ, Fernhandelsbeziehungen, 248f.

Contingent den 15. August

Leipzig Bürger von Regensburg
 1. Schiff mit Weintrauben und Reis . . . 2 10
 2. Schiff mit Weintrauben
 1. Schiff den 11. d. d. d. d. . . . 5 1 1/2
 2. Schiff den 18. d. d. d. d. . . . 9
 2. Schiff den 22. d. d. d. d. . . . 9 7 1/2
 1. Schiff den 4. d. d. d. d. . . . 2 1/2
 10. Schiff den 4. 5. d. d. d. d. . . . 14 1/2
 28. d. d. d. d. . . . 14
 12. d. d. d. d. . . . 7
 17. d. d. d. d. . . . 6
 20. d. d. d. d. . . . 1
 20. d. d. d. d. . . . 1 1/2
 4. d. d. d. d. . . . 1 1/2
 2. d. d. d. d. . . . 1 1/2
 20. d. d. d. d. . . . 2
 7. Schiff den 5 1/2
 2. Schiff den 2. d. d. d. d. . . . 2 1/2
 2. Schiff den 4. d. d. d. d. . . . 1 1/2
 9. Schiff den 4 1/2
 10. Schiff den 4 1/2

Abb. 3: Regensburger Güterschiff für den Linzer Markt 1728, OÖLA, Depot Harrach, Hs. 117, Protokollbuch der Maut zu Aschach 1728, [654–660], hier [654].

Transkription:

		[Mautgebühr]		
		[Gulden]	[Schilling]	[Pfennig]
<i>Sonntag den 15. Augusti</i>				
<i>Christoph Ziegler von Regensburg</i> <i>1 recht mit güettern nach Linz</i>			3	10
<i>Johann Adam Praunßmändl</i> <i>1 pallen drin</i>	<i>11 ½ zentner juchten</i>	5	1	12
<i>Johann Füzthomb</i> <i>2 colli drin</i>	<i>18 zentner zucker</i>	9		
<i>Michael Bräunlein</i> <i>2 pallen drin</i>	<i>22 zentner juchten</i>	9	7	6
<i>Elias Ritter</i> <i>1 väßl drin</i>	<i>4 ½ zentner eisentratt</i>		3	18
<i>Johann Adam Praunßmändl</i> <i>10 colli drin</i>	<i>45 zentner juchten</i>	20	2	
	<i>28 zentner zucker</i>	14		
	<i>1 ¾ zentner specerei</i>		7	
	<i>1 ½ zentner pfeffer</i>		6	
	<i>30 stück schweinheut</i>		1	
	<i>200 stück schaffehl</i>		1	18
	<i>½ zentner corduan</i>		1	2
	<i>¾ zentner deutsch:leeder</i>		1	18
	<i>60 stück schreib heutl</i>		2	
<i>7 väßl</i>	<i>blech</i>		5	18
<i>2 stück</i>	<i>bley pr. 2 ¾ zentner</i>		2	6
<i>2 väßl</i>	<i>gleth pr. 4 zentner</i>		1	18
<i>9 vaß</i>	<i>fischschmalz</i>		7	6
[Seitenübertrag]				
<i>63 gulden 6 schilling 12 pfennig</i>				

3.4 Berg- und Talfahrt

Die Jahre 1728 bis 1730 waren keine politischen Krisenjahre der österreichischen Geschichte. Der letzte große Krieg in der Region war der 1714 beendete Spanische Erbfolgekrieg gewesen. 1716 bis 1718 wurde der erste Konflikt mit den Osmanen seit 1699 ausgetragen, der jedoch weit von den Erbländern entfernt ausgefochten wurde. Trotz Spannungen vor allem mit Spanien in Italien sollte die Friedenszeit der 1720er Jahre erst mit dem Polnischen Thronfolgekrieg (1733–1735) enden, der die österreichischen Länder ebenfalls nicht direkt betraf.

Im Jahr 1728 passierten insgesamt 3.460 Fahrzeuge oder Fahrzeugverbände die Aschacher Maut, 1729 3.346, 1730 3.231. Solche Verbände konnten etliche Schiffe und mehr als ein Dutzend Flöße umfassen; für das Jahr 1718 ist sogar eine Haferlieferung

nach Wien auf 26 Flößen belegt.¹¹⁷ Abgesehen von den Flößen, Doppelflößen und kleineren Flößeln werden die Kategorien der Schiffe in den Mautregistern als „Asch“, „Farm“, „Plättel“ und „Recht“ bezeichnet, wobei die letzteren beiden Kategorien bei Weitem überwiegen. Ein Vergleich dieser Bezeichnungen in den Rechnungsbüchern mit den Mautvectigalen zeigt, dass die in diesen beiden Quellen genannten Begriffe voneinander abweichen (Tabellen 1 und 2).

Tabelle 1: Fahrzeugtypen auf der Donau laut Mautvectigal Aschach (angeordnet nach Mautsätzen)

Fahrzeugkategorien	Gebühr	
	Schilling	Pfennig
Ein Regensburger Güterschiff	3	10
Ein Schwaben-Recht	3	10
Ein Waldschragen ^a mit zwei Längen	1	18
Eine Asch ^b mit Weinsteinen	1	2
Eine Farm ^c	1	2
Ein Floß ^d		24
Eine Asch		18
Eine Ross-Platte ^e		16
Eine Spitz-Plätt		16
Plättel, Spauchen ^f , Fischer-Zille, Isartändel ^g		6
Eine Krucken ^h		2
Ein Schindel-, Wein- oder Steckenschiff		2

Quelle: *Verbessertes Vectigal, der uhralten Mauth Aschach (1644)*, in: HERRENLEBEN, *Codex Austriacus, Supp. 2*, 140–151, hier 140. Siehe auch *Mautvectigal Aschach, 1662 Januar 1*, OÖLA, *Depot Harrach, Hs. 2*, unfol. Zu den sehr ähnlichen Tarifen für die Fahrzeuge im Jahr 1580 siehe NEWEKLOWSKY, *Aschach*, 214. Zu den Vectigalen vgl. auch OÖLA, *Depot Harrach, Akten 74, Konv. 3*.

^a Floßstyp. Siehe SCHMELLER, *Wald*, 64.

^b Ursprünglich ein aus Eschenholz gezimmertes Schiff zum Salztransport. Neweklowsky leitet Asch darüber hinaus auch von der Stadt Hallein ab. NEWEKLOWSKY *Schiffahrt 1*, 172–174; DERS., *Schiffahrt 3*, 76f.; VANGEROW, *Schiffstypen [2009]*, 37.

^c Eine Farm war ein Überfuhrschiff. Vgl. NEWEKLOWSKY, *Schiffahrt 1*, 207f.; KOLB, *Laufen*, 122.

^d Zum Floß siehe NEWEKLOWSKY, *Schiffahrt 1*, 541–624; MEISSINGER, *Donauschiffahrt*, 61–66.

^e Zur Platte vgl. NEWEKLOWSKY, *Schiffahrt 1*, 186–197; MEISSINGER, *Donauschiffahrt*, 99–103; zur Rossplatte VANGEROW, *Schiffstypen [2013]*, 190.

^f In den ungedruckten Vectigalen kommt auch die Version „Pauchen“ vor. Für Beides konnten keine Belege gefunden werden. Zu „Bauch“ als Schiffrumpf bzw. als Vorrichtung zur Vergrößerung des Laderaums siehe „Bauch, 4“, in: GOEBEL – REICHMANN (Hg.), *FWB 3*, 160f.; „Bauch, 2be“, in: KOMMISSION FÜR MUNDARTFORSCHUNG (Hg.), *BWB 1*, 1353f.

^g Ein „Tandl“ auf der Isar nennt NEWEKLOWSKY, *Schiffahrt 1*, 441.

^h Unklar. Bei NEWEKLOWSKY, *Schiffahrt 1*, 559, werden Krucken als Haken zur Landung von Flößen bezeichnet.

¹¹⁷ OÖLA, *Depot Harrach, Hs. 104*, Protokollbuch der Maut zu Aschach 1718, [1178]. Lieferung von 4.800 niederösterreichischen Metzen Hafer durch den Hofjuden [Herz Löb?] Manasse an den Kaiserhof.

Tabelle 2: Fahrzeugtypen auf der Donau laut Mautregister (1718–1730) (angeordnet nach Mautsätzen)

Fahrzeugkategorien	Gebühr	
	Schilling	Pfennig
Ein Recht (Regensburger Güterschiff nach Linz)	3	10
Eine Farm	1	2
Ein Floß, Flößel		24
Eine Asch		18
Ein Recht		16
Ein Plättel		6

Quelle: OÖLA, Depot Harrach, Hs. 104–121, Protokollbücher der Maut zu Aschach 1718–1730.

Während es sich bei Floß, Asch, Farm und Plättel eindeutig um Fahrzeugtypen handelt, die auch in den einschlägigen Werken zur Donauschiffahrt genannt sind, ist die Bezeichnung „Recht“ noch immer unklar. Beim mit 3 Schilling 10 Pfennig vergebühren „Recht“ handelt es sich um Regensburger Güterschiffe. Die normale Mautgebühr für ein Recht von 16 Pfennig entspricht den Ross- beziehungsweise Spitzplätten in den Vectigalen. Laut Ernst Neweklowsky, einem ausgewiesenen Kenner der Donauschiffahrt, handelte es sich bei dem Begriff „Recht“ allerdings um keinen Fahrzeugtyp, sondern um eine Gebührenkategorie. Laut Mautvectigal von 1580 entsprechen den Regensburger Güterschiffen das zu leistende „Schiffrecht“ in Höhe 3 Schilling 10 Pfennig; Fahrzeuge, „welche von oberhalb Regensburg herabfahren, geben das *Schwabenrecht*“ in gleicher Höhe. Stromaufwärts hatte jeder Schiffmann „für einen Zug das *Gegenrecht* von 32 Pf[ennig] zu zahlen. Von leeren Schiffungen beträgt hierbei das gewöhnliche Recht, und zwar für Schiffe und Zillen 16 Pf[ennig], für Plätten 6 Pf[ennig].“¹¹⁸ Dass es sich bei einem „Recht“ tatsächlich nur um eine Gebühr und nicht doch auch um eine Bezeichnung für Zille oder Platte handelt,¹¹⁹ erscheint allerdings fraglich. 1718 vermerkte das Aschacher Mautprotokoll etwa „8 Recht an zway hochenauen“, die Wein von Niederösterreich nach Passau führten.¹²⁰ Eine genaue Analyse der Typen der auf der Donau verkehrenden Fahrzeuge ist mit diesen Angaben jedenfalls nicht möglich. Quantitativ waren die Schiffe gegenüber den Flößen deutlich in der Überzahl. Geht man davon aus, dass das „Recht“ einem Fahr-

¹¹⁸ NEWEKLOWSKY, Aschach, 214. Zum Begriff „Schiffrecht“ vgl. z. B. auch BUCHINGER, Passau, 136.

¹¹⁹ Für das Jahr 1679 ist die Bezeichnung „Zillenrecht“ überliefert. Vgl. *Ausstandt an Zilnrecht und Roßgeldt, wegen der durch Simon Petter Langstöger khay. Schöffmeistern auff- und abgeführten khay. Victualien, Wein und anderer sachen betr.* Hier werden Abgaben „von 3 Recht“ oder von „2 Recht mit roß“ verzeichnet. OÖLA, Depot Harrach, Akten 82, Konv. Briefwechsel 1562–1719, fol. 18r–v.

¹²⁰ Ebd., Hs. 104, Protokollbuch der Maut zu Aschach 1718, [1078]. Als „Hohenau“ wurden das erste Schiff eines Schiffzugs bzw. der gesamte Schiffzug bezeichnet. SCHMELLER, Hohenau; NEWEKLOWSKY, Schiffahrt 1, 179.

zeug entsprach, passierten 1728 an Einzelfahrzeugen 3.400 Schiffe und 1.620 Flöße die Aschacher Maut, 1729 3.316 beziehungsweise 1.522 und 1730 3.130 Schiffe und 1.420 Flöße. Das Verhältnis von Schiffen zu Flößen betrug demnach in etwa 2 : 1.

Von den Fahrzeugen oder Fahrzeugverbänden, die von 1728 bis 1730 in den Aschacher Mautregistern verzeichnet wurden, fuhren nach gegenwärtigem Forschungsstand 87 Prozent stromabwärts und 12,4 Prozent stromaufwärts. Eine zu vernachlässigende Anzahl an Schiffen ging entweder ab- und aufwärts oder – ganz selten – auf- und abwärts. Am Gegenzug waren in diesen drei Jahren rechnerisch ca. 4.100 Pferde beteiligt. Allerdings war den Schiffen bei der Bergfahrt nur selten eine größere Anzahl von Zugtieren vorgespannt. In den mit Abstand meisten Fällen waren es lediglich ein oder zwei Rösser. In nur 15 Fällen kamen mindestens 30 Pferde zum Einsatz, mit 65 Rössern wurden 1728 und 1729 die meisten Pferdestärken eingesetzt, um Wein ins Hochstift Passau zu transportieren. Das bisher registrierte Maximum erreichte 1727 ebenfalls ein Weintransport nach Passau mit 80 Rössern.¹²¹ Mit bis zu 60 Tieren wurde 1727 auch Weizen nach Tirol transportiert. Um die 50 Pferde brauchte es, um die regelmäßigen Wein- und Wachslieferungen für die Salzburger geistlichen Institutionen und für das Stift Berchtesgaden ins Salzburgerische zu schleppen. Mit deutlich weniger Rossen von maximal etwa 16 Tieren, meist aber einer wesentlich geringeren Anzahl, kamen die donauaufwärts gezogenen Eisenlieferungen aus.

3.5 Die Waren – eine Auswahl

3.5.1 Die Ausfuhr: Wein und Eisen

Die beiden schweren und in großen Mengen aus den österreichischen Ländern exportierten Güter waren Wein und Eisenwaren.¹²² Wie die Aschacher Mautbücher belegen, handelte es sich beim donauaufwärts transportierten Wein zu einem erheblichen Teil um Wein, der aus dem Weingartenbesitz geistlicher Institutionen stammte beziehungsweise an diese geliefert wurde (Tabelle 3). Etwa ein Drittel bis mehr als die Hälfte des jährlich ausgeführten Weins ging an diese Empfänger, die vor der Lese leere Weinfässer und andere „Lesenotdurften“ nach Niederösterreich bringen ließen.

¹²¹ OÖLA, Depot Harrach, Hs. 116, Protokollbuch der Maut zu Aschach 1727, [231].

¹²² Hinzu kommt Salz. Da das Salz aus dem Salzkammergut erst unterhalb von Aschach auf die Donau verladen und stromabwärts verschifft wurde, kommt es in den Aschacher Mautprotokollen kaum vor und wird daher auch im Folgenden nicht behandelt. Zum Salzhandel und seinem Transport auf Traun und Donau vgl. SCHRAML, Salinenwesen, 238–354; BERNDORFER, Salztransportamt, 35–44.

Tabelle 3: Geistliche Empfänger von über 300 Eimer Wein 1728 bis 1730 (in Eimer^a)

Empfänger/Transporteur/Eigentümer	1728	1729	1730
Stift Berchtesgaden ^b	4.315	5.517	700
Erzstift Salzburg	–	–	6.013
Hochstift Passau	2.124	–	3.423
Hochstift Freising	1.440	–	–
Kloster St. Peter (Salzburg)	1.169	–	4.562
Domkapitel Passau	800	600	1.200
Kloster Tegernsee (Bayern)	–	1.100	–
Frauenkloster Niedernburg (Passau)	699	–	–
Kloster Nonnberg (Salzburg)	600	2.200	1.650
Jesuiten zu Passau	500	300	324
Kloster Engelszell (Oberösterreich)	–	–	700
Kloster Reichersberg (Bayern)	402	–	495
Kloster Fürstenzell (Bayern)	325	425	–
Kloster Suben (Bayern)	–	300	–
Kloster Aldersbach (Bayern)	–	–	400
Kloster Osterhofen (Bayern)	–	–	309
Summe	12.374	10.442	19.776
Gesamtweintransport donauaufwärts (ohne auswärtigen, v. a. ungarischen Wein) ca.:	31.000	23.000	29.000

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

^a Ein Eimer entspricht 58 Liter.

^b Die tatsächliche Weinlieferung für das Stift Berchtesgaden war geringer, da ein nicht ausgewiesener Teil der genannten Menge dem Schiffmeister zugeordnet ist. Hier wurde die gesamte Lieferung dem Stift zugerechnet.

Von den „privat“ verschifften Weinen firmierte ein großer Teil als „Schiff- und Kaufmannsgut“ beziehungsweise war den Schiffmeistern zugeordnet. Zu solchen Schiffmeistern und den namentlich als Besitzer des Weins angeführten Personen gehörten beispielsweise der Wein- und Getreidehändler sowie kurfürstlich bayerische Leib- und Hofschiffmeister Johann Caldera aus Kraiburg,¹²³ der Weingastgeb Ruprecht Höck aus Rosenheim¹²⁴ oder der Weinhändler Thomas Tettenbacher aus Laufen.¹²⁵ Hinzu kommen als Empfänger größerer Weinlieferungen einzelne Adelige oder namentlich nicht genannte Wirte.

¹²³ HEFNER, Chronik, 76; PETRI, Caldera-Daten; RITTER, Einführung, 17f.

¹²⁴ Höck war in den 1730er und 1740er Jahren Mitglied des Äußeren und Inneren Rats in Rosenheim. Siehe HEFNER, Chronik, 162, 228; DACHAUER, Regesten, 362.

¹²⁵ Zu den Laufener Weinfahrten und zum Niedergang des Weinhandels im 18. Jahrhundert siehe KOLB, Laufen, 156–161, zu Tettenbacher: ebd., 160.

Die Gesamtmenge des Ende der 1720er Jahre donauaufwärts getreidelten Weins erscheint im Vergleich zum ausgehenden 16. Jahrhundert freilich verschwindend gering.¹²⁶ Die Gründe für den massiven Rückgang des Weinexports können anhand der Liefermengen nicht festgestellt werden. In der „Kurze[n] Nachricht von der innerlichen Beschaffenheit und Verfaßung des Erzherzogthums Oesterreich Unter und ob der Ennß“, die für die Erziehung des Kronprinzen und späteren Kaisers Joseph II. in den 1750er Jahren verfasst wurde, wurde der Rückgang des Weinhandels deutlich angesprochen.¹²⁷ Der Weinhandel sei „vormals das stärkste Gewerbe“ gewesen, das „aber jetzt im gänzlichen Verfall“ sei. Vor ca. fünfzig Jahren, also zu Beginn des 18. Jahrhunderts, sei der Export in die früheren Absatzregionen Bayern, Böhmen, Mähren und Schlesien fast vollständig eingebrochen. Als Gründe wurden genannt: 1. die Vermischung von reinen österreichischen Gebirgsweinen mit ungarischen und Donauweinen; 2. das Exportverbot für Wein, das im Zuge des Spanischen Erbfolgekriegs ausgesprochen worden war, infolgedessen die Bayern sich an andere Weine gewöhnt hätten; 3. die hohe Besteuerung des Weins in Bayern, um den Weißbierabsatz zu fördern; 4. die Konsumsteuern in den habsburgischen Ländern, vor allem in Österreich ob der Enns, Böhmen und Mähren, und schließlich 5. die Ausweitung des Weinbaus in Böhmen und Mähren sowie der Verlust Schlesiens.

Diesen Weinausfuhren stand ein breit gefächertes Sortiment an eingeführten Weinen gegenüber, die an geistliche Einrichtungen, den Kaiserhof, den in Wien ansässigen Adel und die dortige Beamtenschaft oder an auswärtige Gesandte wie den päpstlichen Nuntius und den venezianischen Botschafter gingen.¹²⁸

Die über Aschach stromaufwärts transportierten Eisenwaren, die ebenfalls zu den Massenexportgütern gehörten, wurden bereits von Fischer untersucht, der die Quantitäten zu bestimmten Stichjahren bestimmte. Wie die Ergänzung seiner Daten durch die Jahre 1728 bis 1730 zeigt, ergeben sich hier maßgebliche Unterschiede im Exportvolumen (Tabelle 4). So betrug beispielsweise die Ausfuhr an Sensen im Jahr

¹²⁶ Vgl. oben.

¹²⁷ [BECK – HOLLER VON DOBLHOFF], Kurze Nachricht, 39f. Hier ist die Rede davon, dass sich die Bayern an fränkischen Wein gewöhnt hätten. Bei BARTENSTEIN, Anmerkungen, 112, wird französischer Wein genannt. Ob es sich hierbei um einen Fehler der Editoren handelt, muss offen bleiben.

¹²⁸ Genannt werden in den Aschacher Mautregistern Bayerischer, Burgunder, Champagner, Etschländer, Florentiner, Franken, Französischer, Luttenberger (Gebiet zwischen Mur und Drau), Marburger, Montepulcianer, Mosel-, Neckar-, Oberländer (Badener), Paliano-, Rhein-, Rheingauer-, Schweizer, Spanischer, Steirer und Tiroler Wein, diverse ungarische Weine (Erlauer, Ödenburger, Ofener, Tokajer etc.), Veltliner, Welscher oder Wertheimer Wein. Abgesehen vom ausgeführten niederösterreichischen Wein, dem ungarischen Wein als Transitgut und den in die Erbländer importierten Erzeugnisse auswärtiger Anbaugebiete finden sich in den Aschacher Mautregistern diverse Qualitätsbezeichnungen wie „Bleichertwein“ (Rosé), „gesottener Wein“ (Traubenmost), „schlechter Wein“, „Wein in Bouteillen“, „neuer Wein“, „heurriger Wein“, Kräuterwein oder Wermutwein.

1730 nur 63 Prozent der Quote von 1750. Noch signifikanter sind die Zahlen für den Transport von Sichel, die abgesehen von 1750 bei Fischer um ein Vielfaches höher angegeben werden.

Tabelle 4: Die Ausfuhr von Sensenwaren über die Maut Aschach ins Heilige Römische Reich

Jahr	Sensen	Strohmesser	Sicheln
1700	177.575	22.300	60.650
1722	169.950	35.835	39.500
1725	176.200	26.300	34.600
1728	141.643	33.200	8.350
1729	144.000	27.175	8.300
1730	140.650	20.975	14.600
1750	222.500	40.925	5.600

Quelle: FISCHER, *Blaue Sensen*, 178f. (1700, 1722, 1725, 1750); OÖLA, *Depot Harrach*, Hs. 117, 120, 121, *Protokollbücher der Maut zu Aschach 1728, 1729, 1730*.

Da über Aschach der mit Abstand größte Teil der Eisenwarenlieferungen ins Reich ging,¹²⁹ wird durch die weitere Auswertung der Aschacher Mautregister ein wesentlich genaueres Bild des Eisenwarenhandels gezeichnet werden können, als dies bis jetzt möglich ist. Durch die vollständige Erschließung der Aschacher Quellen könnte – geht man von der Prämisse aus, dass tatsächlich die überwiegende Mehrheit der Lieferungen auf dem Wasserweg erfolgte – die jährliche Entwicklung des Eisen- und Stahlwarenexports aus den oberösterreichischen Sensenschmiedewerkstätten ins Heilige Römische Reich ermittelt werden.¹³⁰

3.5.2 Die Einfuhr

Aus dem äußerst umfangreichen Spektrum der auf der Donau transportierten Güter möchte ich einige charakteristische Waren beziehungsweise Warengruppen herausgreifen: Im Gegensatz zu Wein oder Stoffen wird der Handel mit Holz und Baumaterial in der Wirtschaftsgeschichte zum Donauhandel eher vernachlässigt.¹³¹ Allein an Holzladungen – ohne leere Flöße oder die spätestens in Wien größtenteils zerlegten Schiffe – passierten von 1728 bis 1730 mehr als 86.000 Klafter die Aschacher Maut.

¹²⁹ FISCHER, *Blaue Sensen*, 179.

¹³⁰ Ebd., 175–181. Vgl. auch PICKL, *Eisenhandel*, 354f.

¹³¹ Vgl. aktuell ZUMBRÄGEL, *Zentralmacht*, dort mit Rekurs auf die problematische Quellenlage und weiterer Literatur.

Das Holz stammte entweder aus Oberösterreich oder dem angrenzenden heutigen Ober- und Niederbayern.¹³² Hinzu kamen geschnittene Hölzer in unterschiedlicher Breite und Länge. An Baumaterialien wurden im selben Zeitraum über 184.000 Pflastersteine, die beispielsweise für die kaiserliche Bibliothek, für Schlösser und Kirchen verwendet wurden, und über 437.000 Dachziegel, die bei abgebrannten Schlössern, Amtsgebäuden oder Kirchen Verwendung fanden, registriert. Marmor für den Bau der Karlskirche, der Joseph-Säule am Hohen Markt und der kaiserlichen Bibliothek in Wien, für den Hochaltar in Stift Klosterneuburg oder für Stift St. Florian wurde donauabwärts transportiert. Der barocke Ausbau der österreichischen Donauländer und der Residenzstadt Wien kann daher über die Aschacher Mautprotokolle mitverfolgt werden.

Eine weitere Warengruppe, die in der barocken Welt stark nachgefragt wurde, war Seide. Dass besonders Seidenwaren zusammen mit auswärtigen Wollwaren (Tuche, Zeug etc.), Leinenwaren und französischen Manufakturprodukten volkswirtschaftlich äußerst schädlich seien, betonte Philipp Wilhelm von Hörnigk in seiner Schrift „Österreich über alles, wann es nur will“, indem er drastisch feststellte, „daß diese vier Sorten von ausländischen Gütern, die rechte Blut=Egel seynd, so uns der innersten Kräfte unsers Leibes berauben, und das beste Geblüte aus unsern Adern saugen. Gewiß ist es, daß diese vier Manufacturen seynd die vielfräßige Raub=Thiere, so allein uns jährlich auf sechzehnen und mehr Millionen Gulden aus dem Beutel hinweg führen, gleich ob sie niemahl darinnen gewesen wären.“¹³³ Tatsächlich legen auch die Aschacher Mautregister nahe, dass der Import von Seide und Seidenwaren immens gewesen sein muss. Zusammengenommen machen die von Hörnigk angesprochenen Seiden-, Woll- und Leinenwaren einen erheblichen Teil der donauabwärts transportierten hochwertigen Güter aus. Von ähnlichen Dimensionen war der Import von Lebensmitteln – besonders von Meeresfischen und Früchten aus Italien und Tirol sowie Häuten und Leder.

Ein ebenfalls wichtiges Handelsgut waren Bücher sowie für den Buchdruck benötigtes Material wie spezielles Papier oder Lettern („Buchdruckerbuchstaben“). In manchen Fällen wurde die Art der Bücher kursorisch genannt. Zu finden sind beispielsweise alte Bücher, Gebetsbücher, französische, historische, jüdische, lateinische oder medizinische Schriften. Als Buchhändler am häufigsten vertreten war der Regensburger Buchführer Johann Konrad Peetz, der 1725 seine Druckerei verkaufte und sich auf den Handel spezialisierte.¹³⁴ Von Peetz ist für das Jahr 1727 ein 87 Seiten

¹³² Zum Holzhandel siehe HOFFMANN, Wirtschaftsgeschichte, 175–178; VANGEROW, Isarflößer, 32–34. Die folgenden Mindestzahlen ergeben sich daraus, dass manche Ladungsangaben mehr als eine Ware umfassen, sodass die Ermittlung absoluter Zahlen nicht möglich ist.

¹³³ HÖRNIGK, Oesterreich, 94f.

¹³⁴ PAISEY, Buchdrucker, 193. Die Tätigkeit von Peetz auf den Linzer Märkten ist bisher nur äußerst fragmentarisch bekannt. Vgl. HENKE – WINKLER, Buchhandel, 61–66, 92, 95.

starkes Verzeichnis der neuen Bücher, die am Linzer Ostermarkt feilgeboten wurden, überliefert.¹³⁵ Sein Sortiment war in theologische, juristische, medizinische, historisch-politisch-philosophische, französische und italienische Schriften sowie Musicalia eingeteilt. Des Weiteren handelte Peetz laut diesem Verzeichnis mit Globen und Atlanten. Tatsächlich vermutete er 1728 zwei Globen in Aschach. Auch von anderen Buchhändlern verfügen wir über ähnliche Quellen, sodass in Kombination von Aschacher Mautprotokollen und Buchhandelsverzeichnissen der Buchimport in die österreichischen Länder quantitativ und qualitativ besser fassbar wird.¹³⁶

4. Zusammenfassung und Ausblick

Die Geschichte von Handel und Transportwesen im österreichischen Donaauraum und den angrenzenden Regionen im 17. und 18. Jahrhundert weist große Leerstellen aus. Geschuldet ist dies einerseits einer spezifischen Forschungstradition, die sich vor allem auf die Blütezeit des oberdeutschen Handels vom 15. Jahrhundert bis zum Beginn des Dreißigjährigen Kriegs konzentrierte, während die Nachkriegsentwicklung seltener Beachtung fand; andererseits konnten geplante Editionsunternehmen zum Zollwesen im österreichischen Raum nicht beendet werden und ungedruckte Qualifikationsarbeiten kaum Impulse setzen. Aus diesen Gründen fehlen abgesehen von grundlegenden normativen Studien zum Mautwesen sowohl Daten zur quantitativen Entwicklung von Handel und Verkehr wie auch zu den transportierten

¹³⁵ [PEETZ], Verzeichnüß.

¹³⁶ Ein weiterer äußerst bedeutender Buchhändler war der Nürnberger und später Wiener Peter Konrad Monat, der vor allem astronomische und mathematische Schriften, aber auch die Heldentaten des Prinzen Eugen 1717 oder Werke des gelehrten Melker Benediktiners Bernhard Pez in seinem Sortiment hatte. BACHLEITNER – EYBL – FISCHER, Buchhandel, 118; HENKE – WINKLER, Buchhandel, 69f. Andere wichtige Verleger oder Buchhändler waren zum Beispiel die Erben des bereits 1720 verstorbenen Johann Caspar Bencardschen Handlung in Augsburg überliefert, ebd., 818–826; PAISEY, Buchdrucker, 13. Wichtige Buchhändler der ausgehenden 1720er Jahre, die in den Aschacher Mautprotokollen häufig genannt werden, sind außerdem: Martin Endter und Johann Stein aus Nürnberg, Christian Gottlieb Seiffart aus Regensburg, Paul Straub aus Schwäbisch Hall, Heilbronn und Wien, Johann Andre de La Haye aus Ingolstadt, der Wiener Niederleger Georg Lehmann, der Ulmer Herrschaftsherr Augustin Wildner, der Regensburger Kaufmann Johann Heinrich Allius, der Augsburger Martin Veith oder Sebastian Trautner aus Nürnberg. Auch von diesem liegt ein Bücherverzeichnis für den Wiener Pflingstmarkt 1725 vor. TRAUTNER, Verzeichnis. Die handschriftliche Notiz am Exemplar der SLUB Dresden vermerkt „Wiener Pflingstmarckt 1725“. Für den Regensburger Buchhändler Karl Christoph Immig, der auch in den Aschacher Mautprotokollen erwähnt wird, sind ebenfalls Bücherkataloge erhalten. Siehe IMMIG, Verzeichniß (1725), (1725/2), (1726/3) und (1727). Zu den genannten Personen vgl. PAISEY, Buchdrucker, 53, 242, 251, 256; UNGERICHT, Friedhof, 126 (zu Wildner); HENKE – WINKLER, Buchhandel, 50–52 (Endter), 61 (Immig), 70, 78f. (Tautner); PARTIUS, Nachricht, 90, 108; DERS., Regensburg, 111 (Allius); KÜNST, Dokumentation, 1266f. Zu den Nürnberger Buchhändlern vgl. GRIEB (Hg.), Künstlerlexikon. Für Hinweise zur Buchhandelsgeschichte danke ich Reinhard Buchberger (Wienbibliothek).

Waren und den damit befassten Personen (v. a. Kaufleute, Schiffmeister und deren Mitarbeiter).

Eine bewährte Methode zur Rekonstruktion von Handelstätigkeit in vorstatistischer Zeit ist die Auswertung von Mautregistern (Zollregister), in denen die einzelnen Fahrzeuge sowie die auf ihnen verfrachteten Waren registriert wurden. Im Gegensatz zum 16. Jahrhundert, für das die Überlieferungslage zu den österreichischen Donauländern die Ermittlung langjähriger Datenreihen nicht zulässt, sind für das 17. und 18. Jahrhundert mit den sogenannten Mautprotokollen zu Aschach Mautregister in großem Umfang erhalten. Besonders von den 1690er Jahren bis zum Ende der Aschacher Maut 1775 ist der Quellenbestand so dicht, dass langfristige Handelskonjunktoren zu einzelnen Waren und zur Schifffahrtsfrequenz ermittelt werden können. Aus diesen Gründen werden die Mautprotokolle seit 2013 in Kooperation mit dem Oberösterreichischen Landesarchiv in einem vom Fonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung finanzierten und am Institut für Österreichische Geschichtsforschung angesiedelten Projekt für die Geschichtswissenschaft erschlossen.

Der in Aschach messbare Verkehr auf der Donau ging entsprechend ihrer Fließrichtung, aber auch entsprechend der Güterströme aus den oberdeutschen Handels- und Gewerberegionen überwiegend in Richtung der großen Jahrmärkte an der Donau in Krems, vor allem aber Linz sowie in das stark expandierende Konsumzentrum Wien. Im Sinne merkantilistischer Politik zur Förderung des heimischen Gewerbes versuchte die österreichische Landesherrschaft seit den 1720er Jahren den Import einzudämmen. Wie sich diese von verschiedenen Seiten kritisierten Maßnahmen tatsächlich auf den Warenverkehr auf der Donau auswirkten, soll im Zuge des Editionsprojekts untersucht werden.

Anhand der aus den Aschacher Mautprotokollen gewonnenen Daten lassen sich Gewerberegionen und Produktionsgebiete wie beispielsweise der Salzburg-Berchtesgadener Raum für Holzwaren, Tirol für Käse oder Oberösterreich für die hier nicht näher erörterte aber für den Donauhandel wichtige Leinen- und Rupfenproduktion deutlich erkennen.¹³⁷ Als Drehscheiben des Handels und Transportwesens von überregionaler Bedeutung fungierten in den ausgehenden 1720er Jahren vor allem Regensburg, an das auch Nürnberg angeschlossen war, Ulm, Hall in Tirol und mit gewissen Abstrichen Laufen im Erzstift Salzburg. Vor allem über diese Städte lief der Handel mit Waren aus dem Mittelmeerraum und, ausgehend von den Atlantikhäfen, aus außereuropäischen Regionen. Massengüter wie Heringe wurden vor allem in Regensburg auf die Donau verladen.

¹³⁷ Vgl. dazu HOFFMANN, *Wirtschaftsgeschichte*, 181–196.

Abgesehen von den Waren, über deren Quantitäten die Entwicklung des Handels rekonstruiert werden kann, bieten die Aschacher Mautprotokolle eine Fülle an Informationen zu den an Handel und Transport beteiligten Personen. Die wirtschaftlichen Aktivitäten bisher in der Forschung in ihrer Bedeutung kaum erkannter Kaufleute wie der Regensburger Johann Heinrich Allius und Friedrich Reinhardt¹³⁸ oder des Linzer Handelsherren Johann Michael Peisser¹³⁹ können mit Hilfe der Edition der Aschacher Mautprotokolle für den Donaauraum detailreich nachgezeichnet werden. Das Gleiche gilt für die entlang der Donau und ihren Nebenflüssen ansässigen Schiffeleute. Die verzeichneten Passagiere, vom kaiserlichen Gesandten bis hin zu Wallfahrerinnen und Wallfahrern oder Emigranten und Emigrantinnen nach Ungarn, geben Aufschluss über diplomatische Reisen, Pilgerziele und Migrationsströme. Gerade wegen dieser personenbezogenen Daten bietet die Erschließung der Quelle über eine Datenbank gegenüber einer rein statistischen Auswertung des Warenverkehrs immense Vorteile. Schließlich sind die Aschacher Mautbücher auch kulturhistorisch von großem Interesse: Nicht nur auswärtiger Wein und die neuen Genussmittel der Barockzeit wie Schokolade, Kaffee, Tee oder Tabak, auch exotische Tiere für die Menagerien des Kaisers und des Hochadels sowie zahlreiche künstlerische und literarische Werke, von Gemälden und Kupferstichen bis hin zur Buchproduktion der Epoche, wurden über die Donau transportiert; ebenso Kinderlehrbilder oder Rosenkränze und sonstige geistliche Waren. Aufgrund ihrer Geschlossenheit und Informationsfülle stellen die Protokolle der Maut zu Aschach somit eine der zentralen Quellen zu Ökonomie und Kultur der österreichischen Donauländer der Frühen Neuzeit dar. Ihr Potenzial kann jedoch nur durch ihre vollständige Erschließung, ähnlich wie sie im Fall der Sundzölle bereits weitgehend durchgeführt wurde, ausgeschöpft werden. Erst wenn lange Datenreihen zur Verfügung stehen, sind Strukturen und Konjunkturen zu erkennen. Mit dem Beginn der Datenbank-Edition der Aschacher Mautregister im Jahr 2013 wurde ein erster Schritt in diese Richtung gesetzt. Im Mittelpunkt weiterer Arbeiten sollen die Jahre um 1700 stehen, die einerseits von einem Wiederaufschwung des Donauhandels und andererseits von großen Kriegen gekennzeichnet waren, die neue Absatz- und Bezugsmärkte erschlossen. Zu erwarten ist, dass mit Hilfe dieser zukünftigen Editionsprojekte auch die bisher kaum erforschte Kriegswirtschaft und damit der machtpolitische Aufstieg der Habsburgermonarchie besser beleuchtet werden können.

¹³⁸ PARITIUS, Nachricht, 109.

¹³⁹ Vgl. STRASSMAYR, Patrizier; SCHEIBER, Peisser; HOFFMANN, Handelsherr, dort mit der älteren Literatur.

Quellen und Literatur

Ungedruckte Quellen

OÖLA: Oberösterreichisches Landesarchiv, Linz

Depot Harrach

Akten, Die Maut zu Aschach, Schachtel 74–84.

Hs. 1–4, Maut-Vectigale Mautherrschaft Aschach (1564–1744).

Hs. 5–198, Protokollbücher der Maut zu Aschach (1627–1775).

Gedruckte/Online-edierte Quellen

BARTENSTEIN, Anmerkungen: Johann Christoph BARTENSTEIN, Anmerkungen über die kurze Nachricht von der Beschaffenheit und Verfassung des Erz-Herzogthums Oesterreich unter- und ob der Enns, in: Friedrich HARTL – Jürgen BUSCH – Erwin REISINGER, Niederösterreich in der Mitte des 18. Jahrhunderts. Dargestellt in den Kronprinzenvorträgen für Joseph (II.) über Österreich Unter- und Ob der Enns, in: JbLkNÖ NF. 79 (2013), 1–185, hier 106–185.

[BECK – HOLLER VON DOBLHOFF], Kurze Nachricht: [Christian August VON BECK – Karl Hieronymus HOLLER VON DOBLHOFF], Kurze Nachricht von der innerlichen Beschaffenheit und Verfassung des Erzherzogthums Oesterreich Unter und Ob der Enns, in: Friedrich HARTL – Jürgen BUSCH – Erwin REISINGER, Niederösterreich in der Mitte des 18. Jahrhunderts. Dargestellt in den Kronprinzenvorträgen für Joseph (II.) über Österreich Unter- und Ob der Enns, in: JbLkNÖ NF. 79 (2013), 1–185, hier 12–105.

DACHAUER, Regesten: Sebastian DACHAUER, Regesten ungedruckter Urkunden zur bayerischen Orts-, Familien- und Landesgeschichte. Achte Reihe. Aus der Pfarr- und Hofmarks-Registratur von Pang und Puechlach, in: Oberbayerisches Archiv für vaterländische Geschichte 5 (1844), 346–371.

DEMANDT (Bearb.), Rheinzollerbe: Karl E. DEMANDT (Bearb.), Das Katzenelnbogener Rheinzollerbe 1479–1584. 3 Bde., Wiesbaden 1978–1981 (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Nassau 25/1–3).

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

HERRENLEBEN, Codex Austriacus, Supp. 1: S. G. H[ERRENLEBEN], 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 (Codex Austriacus, Supplementum 1).

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, Wien 1752 (Codex Austriacus, Supplementum 2).

HILDEBRANDT (Hg.), Quellen: Reinhard HILDEBRANDT (Hg.), Quellen und Regesten zu den Augsburger Handelshäusern Paler und Rehlinger 1539–1642. Wirtschaft und Politik im 16./17. Jahrhundert. Teil 2: 1624–1642, Stuttgart 2004 (DHMN 19/2).

HÖRNIK, Oesterreich: P[hilipp] W[ilhelm] v[ON] H[ÖRNIK], Oesterreich über Alles, wann es nur will [...], o. O. 1684, Neueste Auflage Frankfurt/Leipzig 1763.

IMMIG, Verzeichniß: Verzeichniß Dererjenigen Neuen Bücher / Welche, Nebst vielen andern / Wovon einen vollständige Nachricht unter der Presse ist, zu Regensburg bey Carl Christoph

IMMIG / (dessen Buch=Laden unter der Fecht=Schule) in billigen Preisen zu haben sind. Original (1725) und drei Fortsetzungen (1725/2, 1726, 1727), o. O. 1725–1727; online-Ressource der Bayerischen Staatsbibliothek digital:

- http://reader.digitale-sammlungen.de/de/fs1/object/display/bsb10536603_00005.html
[Zugriff: 29.09.2014]
- http://reader.digitale-sammlungen.de/de/fs1/object/display/bsb10536604_00005.html
[Zugriff: 29.09.2014]
- http://reader.digitale-sammlungen.de/de/fs1/object/display/bsb10536605_00005.html
[Zugriff: 29.09.2014]
- http://reader.digitale-sammlungen.de/de/fs1/object/display/bsb10536606_00005.html
[Zugriff: 29.09.2014].

KREBEL, Sammlung: Gottlob Friedrich KREBEL, Neue Sammlung von Post= und Bothen=Charten der vornehmsten Residenz= und Handels=Städte in Europa, samt beygefügtten Post=Taxen, Reise=Routen, und andern des Post=Wesen betreffenden Verordnungen, als der Europäischen Reisen Zweyter Theil, neue verbesserte Ausgabe Hamburg 1775.

MAYER, Mautbücher: Theodor MAYER, Zwei Passauer Mautbücher aus den Jahren 1400/01 und 1401/02, Landshut 1908/09 (Verhandlungen des Historischen Vereines für Niederbayern 44/45).

MONUMENTA BOICA: Monumenta Boica. Bd. 4, München 1765.

OTRUBA, Wirtschaft: Gustav OTRUBA, Die Wirtschaft Österreichs unter der Enns (1760). Dargestellt in einem Lehrbuch für Kronprinz Joseph (II.), in: JbLkNÖ NF. 37 (1965–1967) (Festschrift zum 70. Geburtstag von Karl Lechner, Wien 1967), 248–276.

PARITIUS, Nachricht: G[eorg] H[einrich] P[ARITIUS], Kurtz gefaste Nachricht Von allen in denen Ring=Mauren der Stadt Regensburg gelegenen Reichs=Stifffern / Haupt=Kirchen und Clöstern Catholischer Religion [...], Regensburg 1723.

PARITIUS, Regensburg: Georg Heinrich PARITIUS, Das jetzt=lebende Regensburg, Oder Kurtz=gefaste Nachricht Vom Gegenwärtigen Zustand der des H. Röm. Reichs freyen Stadt Regensburg [...], [Regensburg] 1722.

[PEETZ], Verzeichnüß: [Johann Conrad PEETZ], Verzeichnüß Derer Neuen Bücher / Welche / in fürwährenden Oster=Lintzer=Marckt 1727. Bey Johann Conrad Peetz / Buchhändlern von Regenspurg / um billigen Preiß zu haben sind.

PICKL, Mautbuch: Othmar PICKL, Das Mautbuch von Vransko/Franz von 1584/85. Zur Geschichte des Handels auf der „Laibacher Straße“ in der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts, in: Franz HUTER – Georg ZWANOWETZ – Franz MATHIS (Hg.), Erzeugung, Verkehr und Handel in der Geschichte der Alpenländer. Festschrift für Univ.-Prof. Dr. Herbert Hassinger anlässlich der Vollendung des 65. Lebensjahres, Innsbruck 1977 (Tiroler Wirtschaftsstudien 33), 307–329.

PITZ, Zolltarife: Ernst PITZ, Die Zolltarife der Stadt Hamburg, Wiesbaden 1961 (DHMN 11, Deutsche Zolltarife des Mittelalters und der Neuzeit 2).

SCHNEIDER – KRAWEHL – DENZEL (Hg.), Statistik: Jürgen SCHNEIDER – Otto-Ernst KRAWEHL – Markus A. DENZEL (Hg.) – Otto-Ernst KRAWEHL – Frank SCHULENBURG (Bearb.), Statistik des Hamburger seewärtigen Einfuhrhandels im 18. Jahrhundert. Nach den Admiralitäts- und Convoygeld-Einnahmebüchern, St. Katharinen 2001 (QuF zur Historischen Statistik von Deutschland 20).

SCHOLZ-BABISCH, Quellen: Marie SCHOLZ-BABISCH, Quellen zur Geschichte des klevischen Rheinzollwesens vom 11. bis 18. Jahrhundert, 2 Teile, Wiesbaden 1971 (DHMN 12–13, Deutsche Zolltarife des Mittelalters und der Neuzeit 3–4).

SCHRÖDER, Schatz= und Rent=Kammer: Wilhelm VON SCHRÖDER, Fürstliche Schatz= und Rent=Kammer / Nebst Seinem nothwendigen Unterricht vom Goldmachen, Leipzig 1686, hier zitiert nach der Aufl. Leipzig 1704.

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

- TRAUTNER, Verzeichnus: Catalogus Librorum, Oder Verzeichnus derer Bücher, welche bey Sebastian Trautner / Buchhändlern von Nürnberg, Nebst andern Büchern in billigen Preiß sind zu finden. Das Gewölb im Harhof / und die Hütten in der so genannten Schotten=Gassen auf dem Hof / unweit der schönen Säulen. SLUB Dresden, Cat.libr.274–1735. <http://digital.slub-dresden.de/werkansicht/dlf/64077/1/0/> [Zugriff: 22.09.2014].
- UBLOE 1–2: VERWALTUNGS-AUSSCHUSS DES MUSEUMS FRANCISCO-CAROLINUM ZU LINZ (Hg.), Urkundenbuch des Landes ob der Enns. Bde. 1–2, Linz 1852/1856 (Schriftenreihe des Oberösterreichischen Musealvereines, Gesellschaft für Landeskunde).
- Wiener Diarium, 4. Januar 1727.
- Zoll=Ordnung 1775: Zoll=Ordnung, und Tarif Ihrer Römisch-Kaiserl. auch in Germanien, Ungarn und Böhem Königl. Apostolischen Majestät für Dero deutsche Erbländer, benanntlich Das Königreich Böhem, Markgrathum Mähren und Herzogthum Schlesien, Erzherzogthum Oesterreich unter und ob der Enns, Dann die Herzogthümer Steyermark, Kärnten und Krain, beyde Graffschaften Görz und Gradiska, nebst dem Oesterreichischen Littorali, Wien 1775.

Literatur

- ADAM, Zollwesen: Hildegard ADAM, Das Zollwesen im Fränkischen Reich und das spätkarolingische Wirtschaftsleben. Ein Überblick über Zoll, Handel und Verkehr im 9. Jahrhundert, Stuttgart 1996 (VSWG Beih. 126).
- AMMERER, Baumwolle: Gerhard AMMERER, „Alles was sich rührt, beschäftigt sich mit Baumwolle stricken“. Bemerkungen zum Halleiner Wollverlag im 17. und 18. Jahrhundert, in: Salzburg Archiv 2 (1986), 173–177.
- [ARCHIVREFERENTENKONFERENZ], Digitalisierung von Archivgut: [ARCHIVREFERENTENKONFERENZ], Positionspapier der ARK, „Digitalisierung von Archivgut im Kontext der Bestandserhaltung“, in: Archivar. Zeitschrift für Archivwesen 61 (2008), 395–398.
- BACHLEITNER – EYBL – FISCHER, Buchhandel: Norbert BACHLEITNER – Franz M. EYBL – Ernst FISCHER, Geschichte des Buchhandels in Österreich, Wiesbaden 2000 (Geschichte des Buchhandels 4).
- BEER, Handelspolitik: Adolf BEER, Die Österreichische Handelspolitik unter Maria Theresia und Joseph II., in: AÖG 86 (1899), 1–204.
- BEER, Zollpolitik: Adolf BEER, Die Zollpolitik und die Schaffung eines einheitlichen Zollgebietes unter Maria Theresia, in: MIOG 14 (1893), 237–326.
- BENEDIKT, [Diskussionsbeitrag]: Heinrich BENEDIKT, [Diskussionsbeitrag], in: Südosteuropa-Jahrbuch 5 (1961), 43f.
- BERNDORFER, Salztransportamt: Alois BERNDORFER, Das Salztransportamt am Stadl und seine Bedeutung für den oberösterreichischen Salzhandel, phil. Diss. Innsbruck 1948.
- BIDERMANN, Gesamt-Staats-Idee: Hermann Ignaz BIDERMANN, Geschichte der österreichischen Gesamt-Staats-Idee 1526–1804. 2. Abt.: 1705–1740, Innsbruck 1889.
- BOWMAN, Mautwesen: Benjamin BOWMAN, Das Mautwesen des 18. Jahrhunderts im heutigen Niederösterreich, phil. Diss. Wien 1950.
- BRÜBACH, Reichsmessen: Nils BRÜBACH, Die Reichsmessen von Frankfurt am Main, Leipzig und Braunschweig (14.–18. Jahrhundert), Stuttgart 1994 (Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte 55).
- BRUNNER, Finanzen: Otto BRUNNER, Die Finanzen der Stadt Wien von den Anfängen bis ins 16. Jahrhundert, Wien 1929 (Studien aus dem Archiv der Stadt Wien 1/2).
- BRUNNER, Vorwort: Otto BRUNNER, Vorwort des Herausgebers, in: Marie SCHOLZ-BABISCH, Quellen zur Geschichte des klevischen Rheinzollwesens vom 11. bis 18. Jahrhundert, Teil 1, Wiesbaden 1971 (DHMN 12, Deutsche Zolltarife des Mittelalters und der Neuzeit 3), VII.

- BUCHINGER, Passau: Johann Nepomuk BUCHINGER, Geschichte des Fürstenthums Passau. Bd. 2: Geschichte vom 14ten Jahrhundert bis zur Sekularisation, München 1824.
- BŮŽEK, Märkte: Václav BŮŽEK, Die Linzer Märkte und die Kultur am Hofe der letzten Rosenberger, in: *HistJbLinZ* (1989), 11–44.
- CHALOUPEK, Orientalische Kompanie: Günther CHALOUPEK, Die Orientalische Kompanie, in: DERS. – Peter EIGNER – Michael WAGNER, Wien. Wirtschaftsgeschichte 1740–1938. Teil 1: Industrie, Wien 1991 (Geschichte der Stadt Wien 4), 49–52.
- CHALOUPEK, Überlegungen: Günther CHALOUPEK, Einleitende Überlegungen zur wirtschaftlichen Stadtentwicklung, in: DERS. – Peter EIGNER – Michael WAGNER, Wien. Wirtschaftsgeschichte 1740–1938. Teil 1: Industrie, Wien 1991 (Geschichte der Stadt Wien 4), 17–32.
- DENZEL, Konjunkturen: Markus A. DENZEL, Konjunkturen im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit, in: Günther SCHULZ u. a. (Hg.), Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Arbeitsgebiete – Probleme – Perspektiven. 100 Jahre Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Stuttgart 2004 (VSWG Beih. 169), 191–215.
- DOMANOVSKY, Vergangenheit: Alexander DOMANOVSKY, Die Vergangenheit der ungarischen Donau-Handelsschifffahrt, in: *Ungarische Jahrbücher* 2 (1922), 161–187.
- DULLINGER, Handelskompagnien: Josef DULLINGER, Die Handelskompagnien Oesterreichs nach dem Oriente und Ostindien in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts, in: *Zeitschrift für Social- und Wirthschaftsgeschichte* 7 (1900), 44–83.
- ESCH, Importe: Arnold ESCH, Importe in das Rom der Frührenaissance. Ihr Volumen nach den römischen Zollregistern der Jahre 1452–62, in: *Studi in memoria di Federigo Melis*. Bd. 3, Napoli 1978, 381–452.
- ESCH, Jahr: Arnold ESCH, Im Heiligen Jahr am römischen Zoll. Importe nach Rom um 1475, in: Johannes HELMRATH – Heribert MÜLLER (Hg.), *Studien zum 15. Jahrhundert*. Festschrift für Erich Meuthen, München 1994, 869–901.
- ESCH, Zollregister: Arnold ESCH, Die Zollregister der Jahre 1470 bis 1480, in: *QFIAB* 74 (1994), 360–453.
- FABER, Konkurrenz: Eva FABER, Zur Konkurrenz der beiden Freihäfen Triest und Fiume (Rijeka) im 18. Jahrhundert, in: Siegfried BEER – Edith MARKO-STÖCKL – Marlies RAFFLER – Felix SCHNEIDER (Hg.), *Focus Austria*. Vom Vielvölkerreich zum EU-Staat. Festschrift für Alfred Ableitinger zum 65. Geburtstag, Graz 2003 (Schriftenreihe des Instituts für Geschichte 15), 255–268.
- FABER, Litorale Austriaco: Eva FABER, Litorale Austriaco. Das österreichische und kroatische Küstenland 1700–1780, Trondheim/Graz 1995 (Schriftenreihe des Historischen Instituts [der Universität Trondheim] 5, Veröffentlichungen des Steiermärkischen Landesarchives 20).
- FABER, Neue Straßen: 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.
- FABER, Vorstufen: Eva FABER, Vorstufen für eine innerösterreichische Wirtschaftsgemeinschaft. Zur wirtschaftlichen Entwicklung Innerösterreichs in den Jahren 1717–1730, in: *ZHVSt* 87 (1996), 123–188.
- FAJKMAJER, Handel: Karl FAJKMAJER, Handel, Verkehr und Münzwesen, in: *ALTERTHUMSVEREIN ZU WIEN* (Hg.) – Anton MAYER (Red.), *Geschichte der Stadt Wien*. Bd. 4: Vom Ausgange des Mittelalters bis zum Regierungsantritt der Kaiserin Maria Theresia 1740. Teil 1, Wien 1911, 524–584.
- FALKE, Zollwesen: Johannes FALKE, Die Geschichte des deutschen Zollwesens. Von seiner Entstehung bis zum Abschluß des deutschen Zollvereins, Leipzig 1869.
- FELLNER – KRETSCHMAYR, ÖZV I/1: Thomas FELLNER – Heinrich KRETSCHMAYR, Die österreichische Zentralverwaltung. I. Abt.: Von Maximilian I. bis zur Vereinigung der Österreichischen und Böhmisches Hofkanzlei (1749). Bd. 1: Geschichtliche Übersicht, Wien 1907 (VKNGÖ 5).

- FISCHER, Blaue Sensen: Franz FISCHER, Die blauen Sensen. Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Sensenschmiedezunft zu Kirchdorf-Micheldorf bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts, Linz 1966 (FGOÖ 9).
- FRIESS, Ferntransporte: Edmund FRIESS, Zum Ferntransporte nieder- und oberösterreichischer Sensenwaren vor der Zollordnung von 1775, in: JbLkNÖ NF. 26 (1936), 162–168.
- FRIESS – SEIDL, Mautbuch: Edmund FRIESS – Jakob SEIDL, Ein altes Mautbuch vom Rotenturm zu Wien. Einnahmen und Ausgaben der landesfürstlichen Weinmaut in den Jahren 1445 bis 1447, in: Mitteilungen des Vereins für Geschichte der Stadt Wien 5 (1925), 12–23.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Cádiz: Antonio GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Cádiz y el Atlántico (1717–1778). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano. 2 Bde., Sevilla 1976.
- GEHART, Maut: Alois GEHART, Die Maut zu Schwechat. Ein Beitrag zur Geschichte von Schwechat im 16. und 17. Jahrhundert, phil. Diss. Wien 1977.
- GEMEINER, Schifffahrt: [Carl Theodor] GEMEINER, Ueber die Schifffahrt auf der Donau, und insbesondere, über die ursprüngliche Veranlassung der Errichtung des wöchentlich von Regensburg nach Wien abgehenden Ordinaireschiffs, in: Die geöffneten Archive für Geschichte des Königreichs Baiern 1/7 (1821/22), 193–220.
- GERBING, Handel: Luise GERBING, Erfurter Handel und Handelsstrassen, in: Mitteilungen des Vereins für die Geschichte und Alterthumskunde von Erfurt 21 (1900), 95–148.
- GOEBEL – REICHMANN (Hg.), FWB 3: Ulrich GOEBEL – Oskar REICHMANN (Hg.), Frühneuhochdeutsches Wörterbuch. Bd. 3, Berlin/New York 2002.
- GÖNNENWEIN, Stapel- und Niederlagsrecht: Otto GÖNNENWEIN, Das Stapel- und Niederlagsrecht, Weimar 1939 (QDhG NF. 11).
- GRIEB (Hg.), Künstlerlexikon: Manfred H. GRIEB (Hg.), Nürnberger Künstlerlexikon. Bildende Künstler, Kunsthandwerker, Gelehrte, Sammler, Kulturschaffende und Mäzene vom 12. bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts. 4 Bde., München 2007.
- GRÜLL, Depot Harrach: Georg GRÜLL, Depot Harrach, Linz 1960.
- HÄBERLE, Zollpolitik: Eckehard J. HÄBERLE, Zollpolitik und Integration im 18. Jahrhundert. Untersuchungen zur wirtschaftlichen und politischen Integration in Bayern von 1765 bis 1811, München 1974 (Miscellanea Bavarica Monacensia 52).
- HAGENER, Maut: Othmar HAGENER, 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, Entdeckung: Hans HALM, Die Entdeckung der Donau als Welthandelsstraße, in: OÖ Heimatblätter 6 (1952), 16–24.
- HALM, Österreich: Hans HALM, Österreich und Neuußland. Bd. 1: Donauschifffahrt und -handel nach dem Südosten 1718–1780, Breslau 1943.
- HASSE, Leipziger Messen: Ernst HASSE, Geschichte der Leipziger Messen, Leipzig 1885 (Preisschriften gekrönt und hg. von der Fürstlich Jablonowski'schen Gesellschaft zu Leipzig 25), ND Leipzig 1963.
- HASSINGER, Bedeutung: Herbert HASSINGER, Die Bedeutung des Zollregals für die Ausbildung der Landeshoheit im Südosten des Reiches, in: Otto BRUNNER – Hermann KELLENBENZ – Erich MASCHKE – Wolfgang ZORN (Hg.), Festschrift Hermann Aubin zum 80. Geburtstag. Bd. 1, Wiesbaden 1965, 151–184.
- 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, Übergänge: Herbert HASSINGER, Die Übergänge über die Hohen Tauern vom Frühmittelalter bis ins 19. Jahrhundert, in: Johann VILANEK (Red.), Tauernautobahn-Scheitel-

- strecke. Bd. 1: Eine Baudokumentation bis zur Verkehrsübergabe am 21. Juni 1975, Salzburg 1976, 215–246.
- HASSINGER, Verkehr: Herbert HASSINGER, Der Verkehr über Brenner und Reschen vom Ende des 13. bis in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts, 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. Teil 1, Innsbruck/München 1969 (Tiroler Wirtschaftsstudien 26), 137–194.
- HASSINGER, Verkehrsgeschichte: Herbert HASSINGER, Zur Verkehrsgeschichte der Alpenpässe in der vorindustriellen Zeit, in: VSWG 66 (1979), 441–465.
- HASSINGER, Villach: Herbert HASSINGER, Die Handels- und Verkehrsstellung Villachs bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts. Ein Beitrag zur Handels- und Verkehrsgeschichte der Ostalpen, in: Carinthia I 166 (1976), 211–282.
- HASSINGER, Zollwesen und Verkehr: Herbert HASSINGER, Zollwesen und Verkehr in den österreichischen Alpenländern bis um 1300, in: MIOG 73 (1965), 292–361.
- HEFNER, Chronik: Otto Titan von HEFNER, Die Chronik von Rosenheim, Rosenheim 1860.
- HEITJAN, Buchhändler: Isabel HEITJAN, Die Buchhändler, Verleger und Drucker Bencard 1637–1762, in: Archiv für Geschichte des Buchwesens 3 (1961), 614–979.
- HELMEDACH, Grundsatzentscheidungen: Andreas HELMEDACH, Infrastrukturpolitische Grundsatzentscheidungen des 18. Jahrhunderts am Beispiel des Landverkehrswesens: Großbritannien, Frankreich, Habsburgermonarchie, in: Comparativ. Leipziger Beiträge zur Universalgeschichte und vergleichenden Gesellschaftsforschung 6/2 (1996), 11–50.
- 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, München 2002 (Südosteuropäische Arbeiten 107).
- HENKE – WINKLER, Buchhandel: Rudolf Maria HENKE – Gerhard WINKLER, Geschichte des Buchhandels in Linz, Linz 2002 (HistJbLinz 1999/2000).
- HILDEBRANDT, Mautoberamt: Armin HILDEBRANDT, Das kurfürstlich-bayerisch verwaltete Mautoberamt Tarvis. Ein Beitrag zur Zoll-, Handels- und Verkehrsgeschichte Kärntens im 17. Jahrhundert, in: Carinthia I 160 (1970), 425–491.
- HOFFMANN, Donau: Alfred HOFFMANN, Die Donau und Österreich, in: Südosteuropa-Jahrbuch 5 (1961), 28–41.
- HOFFMANN, Handelsherr: Alfred HOFFMANN, Der Handelsherr Balthasar Simon Angerer, in: HistJbLinz 1954 (1955), 283–310.
- HOFFMANN, Linz: Alfred HOFFMANN, Linz im Donautransit des Jahres 1566, in: HistJbLinz 1952 (1953), 331–344.
- HOFFMANN, Salzmaut: Alfred HOFFMANN, Die Salzmaut zu Sarmingstein in den Jahren 1480 bis 1487, in: MIOG 62 (1954), 447–459.
- HOFFMANN, Schauenbergische Reichslehen: Alfred HOFFMANN, Zur Geschichte der schauenbergischen Reichslehen, in: MOÖLA 3 (1954), 381–436. Wiederabdruck in: DERS., Österreich und das Land ob der Enns, Wien 1981 (Alfred Hoffmann – Studien und Essays 2), 93–161.
- HOFFMANN, Wirtschaftsgeschichte: Alfred HOFFMANN, Wirtschaftsgeschichte des Landes Oberösterreich. Bd. 1: Werden – Wachsen – Reifen. Von der Frühzeit bis zum Jahre 1848, Salzburg/Linz 1952.
- HOLL, Hofkammerpräsident: Brigitte HOLL, Hofkammerpräsident Gundaker Thomas Graf Starhemberg und die österreichische Finanzpolitik der Barockzeit (1703–1715), Wien 1976 (AÖG 132).
- HUDSON, History: Pat HUDSON, History by Numbers. An Introduction to Quantitative Approaches, London 2000.
- HUFNAGL, Maut: Franz HUFNAGL, Die Maut zu Gmunden. Entwicklungsgeschichte des Salzkammergutes, Wien/Köln/Weimar 2008.

- KELLENBENZ, Fernhandelsbeziehungen: Hermann KELLENBENZ, Regensburger Fernhandelsbeziehungen in der 2. Hälfte des 17. Jahrhunderts, in: HISTORISCHER VEREIN FÜR OBERPFALZ UND REGENSBURG (Hg.), Beiträge zur bayerischen und deutschen Geschichte. Hans Dachs zum Gedenken, Regensburg 1966 (Verhandlungen des Historischen Vereins für Oberpfalz und Regensburg 106), 243–253.
- KELLENBENZ, Wirtschaftsgeschichte: Hermann KELLENBENZ, Deutsche Wirtschaftsgeschichte. Bd. 1: Von den Anfängen bis zum Ende des 18. Jahrhunderts, München 1977.
- KENNER, Bruchstücke: Joseph KENNER, Bruchstücke über die Linzer-Jahrmärkte, in: JbOÖMV 5 (1841), 111–248.
- KLEIN, Bevölkerung: 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 HELCZMANOVSKI (Hg.), Beiträge zur Bevölkerungs- und Sozialgeschichte Österreichs. Nebst einem Überblick über die Entwicklung der Bevölkerungs- und Sozialstatistik, Wien 1973, 47–112.
- KNITTLER, Donaumonarchie: Herbert KNITTLER, Die Donaumonarchie 1648–1848, in: Ilja MIECK (Hg.), Handbuch der europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte. Bd. 4: Europäische Wirtschafts- und Sozialgeschichte von der Mitte des 17. Jahrhunderts bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts, Stuttgart 1993, 880–915.
- KNITTLER, Nutzen: Herbert KNITTLER, Nutzen, Renten, Erträge. Struktur und Entwicklung frühneuzeitlicher Feudaleinkommen in Niederösterreich, Wien/München 1989 (Sozial- und wirtschaftshistorische Studien 19).
- KOLB, Laufen: Peter KOLB, Zur Geschichte der Stadt Laufen an der Salzach. Die wirtschaftliche Entwicklung einer landständischen Handels- und Gewerbestadt vom frühen 16. bis zum späten 19. Jahrhundert, phil. Diss. München 1986.
- KOMMISSION FÜR MUNDARTFORSCHUNG (Hg.), BWB I: KOMMISSION FÜR MUNDARTFORSCHUNG (Hg.) – Josef DENZ – Bernd Dieter INSAM – Anthony R. ROWLEY – Hans Ulrich SCHMID (Bearb.), Bayerisches Wörterbuch. Bd. 1, München 2002 (Bayerisch-Österreichisches Wörterbuch. Bd. II, Bayern).
- KÖRBL, Hofkammer: Hansdieter KÖRBL, Die Hofkammer und ihr ungetreuer Präsident. Eine Finanzbehörde zur Zeit Leopolds I., Wien/Köln/Weimar 2009 (VIÖG 54).
- KRANZMAYER, Kennwörter: Eberhard KRANZMAYER, Die bairischen Kennwörter und ihre Geschichte, Wien 1960.
- KRENN – HIRSCH, Zoll: Walter KRENN – Heinz HIRSCH, Zoll im Wandel der Zeit. Unter besonderer Berücksichtigung der österreichischen Zollgeschichte, Wien 2004.
- KROMAS, Holzhandwerk: Angelika KROMAS, Das Holzhandwerk, in: Walter BRUGGER – Heinz DOPSCH – Peter F. KRAMML (Hg.), Geschichte von Berchtesgaden. Stift – Markt – Land. Bd. 2: Vom Beginn der Wittelsbachischen Administration bis zum Übergang an Bayern 1810. Teil 1: Politik – Gesellschaft – Wirtschaft – Recht, Berchtesgaden 1993, 579–627.
- KÜNAST, Dokumentation: Hans-Jörg KÜNAST, Dokumentation: Augsburgs Buchdrucker und Verleger, in: Helmut GIER – Johannes JANOTA (Hg.), Augsburgs Buchdruck und Verlagswesen von den Anfängen bis zur Gegenwart, Wiesbaden 1997, 1205–1340.
- KULISCHER, Wirtschaftsgeschichte: Josef KULISCHER, Allgemeine Wirtschaftsgeschichte des Mittelalters und der Neuzeit. Bd. 1: Das Mittelalter, München/Berlin 1928 (Handbuch der mittelalterlichen und neueren Geschichte).
- LANDSTEINER, Einen Bären anbinden: Erich LANDSTEINER, Einen Bären anbinden, in: ÖZG 4 (1993), 218–252.
- LANDSTEINER, Handelskonjunkturen: Erich LANDSTEINER, Handelskonjunkturen, in: Karl VOGELKA – Anita TRANINGER (Hg.), Wien. Geschichte einer Stadt. Bd. 2: Die frühneuzeitliche Residenz (16. bis 18. Jahrhundert), Wien/Köln/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. bis 18. Jahrhundert), Wien/Köln/Weimar 2003, 205–214.
- LANDSTEINER, Teilbau: Erich LANDSTEINER, Teilbau und Lohnbau. Zwei Formen der Arbeitsorganisation im Weinbau des Kremser Raumes, in: Willibald ROSNER (Hg.), 1000 Jahre Krems – am Fluß der Zeit, St. Pölten 2001 (StF aus dem NÖ Institut für Landeskunde 24), 186–220.
- LANDSTEINER, Weinbau (1992): Erich LANDSTEINER, Weinbau und Gesellschaft in Ostmitteleuropa. Materielle Kultur, Wirtschaft und Gesellschaft im Weinbau, dargestellt am Beispiel Niederösterreichs in der frühen Neuzeit. 2 Bde., phil. Diss. Wien 1992.
- LANDSTEINER, Weinbau (1996): Erich LANDSTEINER, Weinbau und bürgerliche Hantierung. Weinproduktion und Weinhandel in den landesfürstlichen Städten und Märkten Niederösterreichs in der Frühen Neuzeit, in: Ferdinand OPLL (Hg.), Stadt und Wein, Linz an der Donau 1996 (BGSM 14), 17–50.
- LANDSTEINER, Wien – Eine Weinbaustadt?: Erich LANDSTEINER, Wien – Eine Weinbaustadt?, in: Karl VOCELKA – Anita TRANINGER (Hg.), Wien. Geschichte einer Stadt. Bd. 2: Die frühneuzeitliche Residenz (16. bis 18. Jahrhundert), Wien/Köln/Weimar 2003, 141–146.
- LANDSTEINER, Wien und der Donauhandel: Erich LANDSTEINER, Wien und der Donauhandel, in: Karl VOCELKA – Anita TRANINGER (Hg.), Wien. Geschichte einer Stadt. Bd. 2: Die frühneuzeitliche Residenz (16. bis 18. Jahrhundert), Wien/Köln/Weimar 2003, 187–197.
- LICHTENBERGER, Geopolitische Lage: Elisabeth LICHTENBERGER, Geopolitische Lage und Transitfunktion Österreichs in Europa, Wien 1999 (ÖAW, Kommission für die wissenschaftliche Zusammenarbeit mit Dienststellen des Bundesministeriums für Landesverteidigung, Projektbericht 1).
- LOEHR, Beiträge: August R. VON LOEHR, Beiträge zur Geschichte des mittelalterlichen Donauhandels, in: Oberbayerisches Archiv für vaterländische Geschichte 60 (1916), 155–262.
- MAYER, Anfänge: Franz Martin MAYER: Die Anfänge des Handels und der Industrie in Oesterreich und die orientalische Compagnie, Innsbruck 1882.
- MAYER, Handel: Theodor MAYER, Der auswärtige Handel des Herzogtums Österreich im Mittelalter, Innsbruck 1909 (Forschungen zur inneren Geschichte Österreichs 6).
- MAYER, Wiener Stapelrecht: Theodor MAYER, Zur Frage des Wiener Stapelrechtes, in: VSWG 10 (1912), 355–382.
- MEHLAN, Balkanjahresmärkte: Arno MEHLAN, Mittel- und Westeuropa und die Balkanjahresmärkte zur Türkenzeit, in: Südostdeutsche Forschungen 3 (1938), 69–120.
- MEISSINGER, Donauschiffahrt: Otto MEISSINGER, Die historische Donauschiffahrt. Holzschiffe und Flöße, Melk ²1990.
- MENSI, Finanzen: Franz Freiherr VON MENSI, Die Finanzen Oesterreichs von 1701 bis 1740, Wien 1890.
- NORTH, Geldumlauf: Michael NORTH, Geldumlauf und Wirtschaftskonjunktur im südlichen Ostseeraum an der Wende zur Neuzeit (1440–1570). Untersuchungen zur Wirtschaftsgeschichte am Beispiel des Großen Lübecker Münzschatzes, der norddeutschen Münzfunde und der schriftlichen Überlieferung, Sigmaringen 1990 (Kieler Historische Studien 35).
- NEWEKLOWSKY, Aschach: Ernst NEWEKLOWSKY, Aschach und die Donauschiffahrt, in: OÖ Heimatblätter 13 (1959), 207–242.
- NEWEKLOWSKY, Schifffahrt: Ernst NEWEKLOWSKY: Die Schifffahrt und Flößerei im Raume der oberen Donau. 3 Bde., Linz 1952–1964 (Schriftenreihe des Institutes für Landeskunde von Oberösterreich 5–6, 16).
- NUSSER, Maut- und Zollpolitik: Hans NUSSER, Kurbayerns Maut- und Zollpolitik im Spiegel der Gesetzgebung, staatswiss. Diss. München 1943.
- OBAL, Zollregister: Udo OBAL, Zollregister als Quelle einer Handelsstatistik des Kurfürstentums/Königreichs Hannover, in: Karl Heinrich KAUFHOLD – Markus A. DENZEL (Hg.), Der Handel

- im Kurfürstentum/Königreich Hannover (1780–1850). Gegenstand und Methode, Stuttgart 2000, 51–100.
- OBERLEITNER, Finanzen: Karl OBERLEITNER, Österreichs Finanzen und Kriegswesen unter Ferdinand I. vom Jahre 1522 bis 1564, in: AÖG 22 (1860), 2–231.
- OBERLEITNER, Finanzlage: Karl OBERLEITNER, Die Finanzlage Nieder-Österreichs im sechzehnten Jahrhundert, in: AÖG 30 (1864), 1–90.
- O'REILLY, Agenten: William T. O'REILLY, Agenten, Werbung und Reisemodalitäten. Die Auswanderung ins Temescher Banat im 18. Jahrhundert, in: Mathias BEER – Dittmar DAHLMANN (Hg.), Migration nach Ost- und Südosteuropa vom 18. bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts. Ursachen – Formen – Verlauf – Ergebnis, Stuttgart 1999 (Schriftenreihe des Instituts für Donauschwäbische Geschichte und Landeskunde 4), 109–120.
- PAISEY, Buchdrucker: David L. PAISEY, Deutsche Buchdrucker, Buchhändler und Verleger 1701–1750, Wiesbaden 1988 (Beiträge zum Buch- und Bibliothekswesen 26).
- PETRI, Caldera-Daten: Anton Peter PETRI, Johann Caldera-Daten zur Biographie des Kraiburger Schiffmeisters, in: Das Mühlrad. Beiträge zur Geschichte des Inn- und Isengaues 13 (1968), 69–71.
- PICKL, Eisenhandel: Othmar PICKL, Der Eisenhandel und seine Wege, in: Paul W. ROTH (Hg.), Erz und Eisen in der Grünen Mark. Beiträge zum steirischen Eisenwesen, Graz 1984, 345–365.
- PICKL, Handel: Othmar PICKL, Handel an Inn und Donau um 1630, in: Jürgen SCHNEIDER (Hg.), Wirtschaftskräfte und Wirtschaftswege. Bd. 2: Wirtschaftskräfte in der europäischen Expansion. Festschrift für Hermann Kellenbenz, [Stuttgart] 1978 (Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte 5), 205–243.
- PICKL, Handelsbeziehungen: Othmar PICKL, Österreichisch-ungarische Handelsbeziehungen entlang der Donau vom 15. bis zum 18. Jahrhundert, in: HistJbLinz 1987 (1988), 11–40.
- PICKL, Stellung: 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 (1981), 35–65.
- PIERAU, Datenbank- und Informationsmanagement: Karl PIERAU, Datenbank- und Informationsmanagement in der Historischen Sozialforschung. Eine praxisorientierte Einführung, Köln 2002 (Historical Social Research/Historische Sozialforschung Suppl./Beih. 14).
- POLANYI, Great Transformation: Karl POLANYI, The Great Transformation. Politische und ökonomische Ursprünge von Gesellschaften und Wirtschaftssystemen, Frankfurt am Main 1990 (Suhrkamp-Taschenbuch Wissenschaft 260).
- POLTERAUER, Typen: Astrid POLTERAUER, Typen von Maut- und Zolltarifen in Niederösterreich von 1300 bis 1600, Hausarbeit Univ. Wien 1980.
- PRIBRAM, Commerzcollegium: A[lfred] F[ranzis] PRIBRAM, Das böhmische Commerzcollegium und seine Thätigkeit. Ein Beitrag zur Geschichte des böhmischen Handels und der böhmischen Industrie im Jahrhunderte nach dem westphälischen Frieden, Prag 1898 (Beiträge zur Geschichte der deutschen Industrie in Böhmen 6).
- PROMINTZER, Aschach: Werner Josef PROMINTZER, Aschach an der Donau. Donauvolk und Schifflerleben in diesem „berühmten Markt Aschach im Lande Schauberg“. Bd. 1, Aschach 1989.
- RAMCKE, Beziehungen: Rainer RAMCKE, Die Beziehungen zwischen Hamburg und Österreich im 18. Jahrhundert. Kaiserlich-reichsstädtisches Verhältnis im Zeichen von Handels- und Finanzinteressen, Hamburg 1969 (Beiträge zur Geschichte Hamburgs 3).
- 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, Köln/Weimar/Wien 1996 (Veröffentlichungen des Instituts für vergleichende Städtegeschichte in Münster, Städteforschung A/39), 171–187.

- RAUSCHER, Christen: Peter RAUSCHER, Den Christen gleich sein. Diskriminierung und Verdienstmöglichkeiten von Juden an österreichischen Mautstellen in der Frühen Neuzeit (16./17. Jahrhundert), in: Sabine HÖDL – Peter RAUSCHER – Barbara STAUDINGER (Hg.), Hofjuden und Landjuden. Jüdisches Leben in der Frühen Neuzeit, Berlin/Wien 2004, 283–332.
- RAUSCHER, Impopulation: Peter RAUSCHER, ‚Impopulation‘ und ‚Peuplierung‘. Der Beginn staatlicher Bevölkerungspolitik von der Mitte des 17. bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts. Die Habsburgermonarchie und Brandenburg-Preußen im Vergleich [in Druckvorbereitung].
- RAUSCHER, Kremser Märkte: Peter RAUSCHER, Die Kremser Märkte im 17. Jahrhundert (ca. 1620–1730). Städtischer Fernhandel und staatliche Wirtschaftspolitik im Zeitalter des beginnenden Merkantilismus [im Druck].
- RAUSCHER, Zwischen Ständen und Gläubigern: Peter RAUSCHER, Zwischen Ständen und Gläubigern. Die kaiserlichen Finanzen unter Ferdinand I. und Maximilian II. (1556–1576), Wien/München 2004 (VIÖG 41).
- RAUSCHER – SERLES, Der Donauhandel: Peter RAUSCHER – Andrea SERLES, Der Donauhandel. Quellen zur österreichischen Wirtschaftsgeschichte des 17. und 18. Jahrhunderts, in: Frühneuezeit-Info 25 (2014), 244–247.
- RAUSCHER – SERLES, Donauhandel/Mitarbeiter: Peter RAUSCHER – Andrea SERLES, Der Donauhandel. Quellen zur österreichischen Wirtschaftsgeschichte des 17. und 18. Jahrhunderts/Mitarbeiter, <http://www.univie.ac.at/donauhandel/mitarbeiter/> [Zugriff: 19.09.2014].
- RAUSCHER – SERLES, Donauhandel/Projekte: Peter RAUSCHER – Andrea SERLES, Der Donauhandel. Quellen zur österreichischen Wirtschaftsgeschichte des 17. und 18. Jahrhunderts/Projekte, <http://www.univie.ac.at/donauhandel/projekte/> [Zugriff: 19.09.2014].
- RAUSCHER – SERLES, Niederleger: Peter RAUSCHER – Andrea SERLES, Die Wiener Niederleger um 1700. Eine kaufmännische Elite zwischen Handel, Staatsfinanzen und Gewerbe, in: ÖZG 26/1 (2015), 154–182.
- RAUSCHER – SERLES – PAMPERL, Waag- und Niederlagsbücher: Peter RAUSCHER – Andrea SERLES – Beate PAMPERL, Die Kremser Waag- und Niederlagsbücher. Bedeutung und Möglichkeiten der digitalen Erschließung von wirtschaftshistorischen Massenquellen, in: PCA NF 17 (2012), 57–82, online: <http://www.univie.ac.at/donauhandel/wp-content/uploads/Kremser-Waag-und-Niederlagsbuecher.pdf> [Zugriff: 18.09.2014].
- REININGHAUS, Iserlohn: Wilfried REININGHAUS, Die Stadt Iserlohn und ihre Kaufleute (1700–1815), Dortmund 1995 (Untersuchungen zur Wirtschafts-, Sozial- und Technikgeschichte 13).
- RITTER, Einführung: P. Emmeram RITTER O.S.B, Einführung, in: Gedächtnisausstellung zur Wiederkehr des 300. Geburtstages von Abt Gottfried Bessel 1672–1749. Politiker, Gelehrter und Mäzen des Barock, Krems [1972], 8–26.
- SAHLE, Editionsformen: Patrick SAHLE, Digitale Editionsformen. Zum Umgang mit der Überlieferung unter den Bedingungen des Medienwandels. 3 Bde., Norderstedt 2013 (Schriften des Instituts für Dokumentologie und Editorik 7–9).
- SANDGRUBER, Anfänge: Roman SANDGRUBER, Die Anfänge der Konsumgesellschaft. Konsumgüterverbrauch, Lebensstandard und Alltagskultur in Österreich im 18. und 19. Jahrhundert, Wien 1982 (Sozial- und wirtschaftshistorische Studien 15).
- SANDGRUBER, Handel: Roman SANDGRUBER, Handel auf der Donau, in: KULTURREFERAT DER OÖ. LANDESREGIERUNG (Hg.), Die Donau. Facetten eines europäischen Stromes. Katalog zur oberösterreichischen Landesausstellung 1994 in Engelhartzell, Linz 1994, 167–177.
- SANDGRUBER, Ökonomie: Roman SANDGRUBER, Ökonomie und Politik. Österreichische Wirtschaftsgeschichte vom Mittelalter bis zur Gegenwart, Wien 1995 (Österreichische Geschichte).
- SCHIEBER, Peisser: Artur Maria SCHIEBER, 600 Jahre Familie Peisser, in: Neues Jahrbuch der Heraldisch-Genealogischen Gesellschaft „Adler“, III. Folge. Bd. 2, Jg. 1947/50 (1950), 53–74.
- SCHENDL, Maut: Alida SCHENDL, Die Maut von Linz im 16. und 17. Jh., phil. Diss. Wien 1946.

- SCHMELLER, Hohenau: J. Andreas SCHMELLER, Die Hohenau und das Hôchnâu, in: DERS. – G. Karl FROMMANN (Bearb.), Bayerisches Wörterbuch. Bd. 1, München ²1872, 1042–1044.
- SCHMELLER, Wald: J. Andreas SCHMELLER, Der Wald, in: DERS., Bayerisches Wörterbuch. Teil 4, Stuttgart/Tübingen 1834, 62–64.
- SCHMID, Zoll: Alois SCHMID, Zoll an Donau und Inn. Zur bayerischen Verfassungs- und Verwaltungsgeschichte in Mittelalter und früher Neuzeit, in: Herbert W. WURSTER – Max BRUNNER – Richard LOIBL – Alois BRUNNER (Hg.) – Winfried HELM (Mitarb.), Weißes Gold. Passau – Vom Reichtum einer europäischen Stadt. Katalog zur Ausstellung von Stadt und Diözese Passau im Oberhausmuseum Passau, 6. Mai bis 1. Oktober 1995, Passau 1995, 267–276.
- SCHNEIDER, Zoll: Walter SCHNEIDER, Der Zoll zu Taufers im Münstertal, in: Georg MÜHLBERGER – Mercedes BLAAS (Hg.), Grafschaft Tirol – *Terra Venusta*. Studien zur Geschichte Tirols, insbesondere des Vinschgaus. In Würdigung der Kulturarbeit von Marjan Cescutti, Innsbruck 2007 (Schlern-Schriften 337), 109–116.
- SCHRAML, Salinenwesen: Carl SCHRAML, Das oberösterreichische Salinenwesen vom Beginne des 16. bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts, Wien 1932 (Studien zur Geschichte des österr. Salinenwesens 1).
- SERLES, Metropole: Andrea Barbara SERLES, Metropole und Markt. Die Handelsbeziehungen zwischen Nürnberg und Krems/Donau in der Frühen Neuzeit, Dipl. Arbeit Wien 2013.
- SOMBART, Kapitalismus: Werner SOMBART, Der moderne Kapitalismus. Historisch-systematische Darstellung des gesamteuropäischen Wirtschaftslebens von seinen Anfängen bis zur Gegenwart. Bd. 2, 1. Halbbd.: Das europäische Wirtschaftsleben im Zeitalter des Frühkapitalismus, München/Leipzig ²1916, ND München 1987.
- SPREE, Konjunktur: Reinhard SPREE, Konjunktur, in: Gerold AMBROSIUS – Dietmar PETZINA – Werner PLUMPE (Hg.), Moderne Wirtschaftsgeschichte. Eine Einführung für Historiker und Ökonomen, München 1996, 157–173.
- SRBIK, Exporthandel: Heinrich Ritter VON SRBIK: Der staatliche Exporthandel Österreichs von Leopold I. bis Maria Theresia. Untersuchungen zur Wirtschaftsgeschichte Österreichs im Zeitalter des Merkantilismus, Wien/Leipzig 1907.
- STOLZ, Entwicklungsgeschichte: Otto STOLZ, Zur Entwicklungsgeschichte des Zollwesens innerhalb des alten Deutschen Reiches, in: VSWG 41 (1954), 1–41.
- STOLZ, Zollwesen: Otto STOLZ, Geschichte des Zollwesens, Verkehrs und Handels in Tirol und Vorarlberg von den Anfängen bis ins XX. Jahrhundert, Innsbruck 1953 (Schlern-Schriften 108).
- STRASSMAYR, Patrizier: Eduard STRASSMAYR, Die Linzer Patrizier Peißer von Wertenu, in: Hist-JbLinz 1937 (1938), 155–165.
- STRÖMMER, Klima-Geschichte: Elisabeth STRÖMMER, Klima-Geschichte. Methoden der Rekonstruktion und historische Perspektive. Ostösterreich 1700 bis 1830, Wien 2003 (FBWStG 39).
- STÜLZ, Schauenberg: Jodok STÜLZ, Zur Geschichte der Herren und Grafen von Schauenberg, Wien 1862 (Sonderabdruck aus den Denkschriften der phil.-hist. Classe der kaiserlichen Akademie der Wissenschaften 12 [1862]), 147–365.
- THIEL, Donauregulierungsarbeiten: Viktor THIEL, Geschichte der Donauregulierungsarbeiten bei Wien. Teile 2–3, in: JbLkNÖ NF 4–5 (1905/06), 1–102.
- THIEL, Wasserstraßen: Viktor THIEL, Zur Geschichte der Wasserstraßen in Österreich, in: Österreichisch-Ungarische Revue 33 (1905), 13–19, 80–90, 129–142.
- TREMEL, Säumer: Ferdinand TREMEL, Sölkaler und Hinterberger Säumer in Judenburg, in: Blätter für Heimatkunde 44 (1970), 4–11.
- TSCHERSCHKY, Wirtschaftspolitik: Siegfried TSCHERSCHKY, Die Wirtschaftspolitik des Schlesischen Kommerzkollegs 1716–1740, Gotha 1902.
- UNGERICHT, Friedhof: Hansmartin UNGERICHT, Der Alte Friedhof in Ulm. Bestattungsriten, Planungen und Grabmale, Ulm 1980 (Forschungen zur Geschichte der Stadt Ulm. Reihe Dokumentation 3).

- 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: *ZHVSchwab* 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: Hans-Heinrich VANGEROW, Die Isarflößer und ihre Fernverbindungen nach Österreich zwischen 1318 und 1568, in: *HistJbLinz* 1959 (1959), 11–56, (1960), 344–351.
- VANGEROW, Linz: Hans-Heinrich VANGEROW, Linz und der Donauhandel des Jahres 1627, in: *HistJbLinz* 1962 (1963), 223–332, 1963 (1964), 255–377 [mit Beilagenband], 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 Höchstgewicht von Schiffsladungen auf der Donau, dem Inn und der Salzach im 16. und 17. Jahrhundert, in: *JbOÖMV* 158 (2013), 189–196.
- VOGEL, Handelskonjunkturen: Walther VOGEL, Handelskonjunkturen und Wirtschaftskrisen in ihrer Auswirkung auf den Seehandel der Hansestädte 1560–1806, in: *HGBI* 74 (1956), 50–64.
- WEBER, Finanz- und Zollpolitik: Fritz WEBER, Die Finanz- und Zollpolitik im 16. Jahrhundert und der Rückgang des niederösterreich. Weinhandels, in: *JbLkNÖ NF* 31 (1953/54), 133–148.
- WEBER, Weinhandel: Friedrich WEBER, Niederösterreichs Weinhandel im XVI. Jahrhundert, phil. Diss. Wien 1947.
- WEIGL, Bevölkerungswachstum: Andreas WEIGL, Frühneuzeitliches Bevölkerungswachstum, in: Karl VOCELKA – Anita TRANINGER (Hg.), *Wien. Geschichte einer Stadt. Bd. 2: Die frühneuzeitliche Residenz (16. bis 18. Jahrhundert)*, Wien/Köln/Weimar 2003, 109–131.
- WEIGL, Haupt- und Residenzstadt: Andreas WEIGL, Die Haupt- und Residenzstadt als Konsumptionsstadt, in: Karl VOCELKA – Anita TRANINGER (Hg.), *Wien. Geschichte einer Stadt. Bd. 2: Die frühneuzeitliche Residenz (16. bis 18. Jahrhundert)*, Wien/Köln/Weimar 2003, 137–141.
- WEIGL, Konjunkturen: Andreas WEIGL, Gewerbliche Konjunkturen, in: Karl VOCELKA – Anita TRANINGER (Hg.), *Wien. Geschichte einer Stadt. Bd. 2: Die frühneuzeitliche Residenz (16. bis 18. Jahrhundert)*, Wien/Köln/Weimar 2003, 146–156.
- WEIGL, Residenz: Andreas WEIGL, Residenz, Bastion und Konsumptionsstadt: Stadtwachstum und demographische Entwicklung einer werdenden Metropole, in: DERS. (Hg.), *Wien im Dreißigjährigen Krieg. Bevölkerung – Gesellschaft – Kultur – Konfession*, Wien/Köln/Weimar 2001, 31–105.
- WINCKLER, Donauhandel: J. WINCKLER, Der Wiener Donauhandel bis zum Jahre 1874, in: *Statistische Monatschrift* 2 (1876), 1–23.
- WINKELBAUER, Ständefreiheit: Thomas WINKELBAUER, Ständefreiheit und Fürstenmacht. Länder und Untertanen des Hauses Habsburg im konfessionellen Zeitalter. Teil 1, Wien 2003 (*Österreichische Geschichte 1522–1699*).

- WINKLER, Wien: Josef WINKLER, Wien und die Entwicklung des Donauhandels, in: Mittheilungen der kais. und königl. geographischen Gesellschaft in Wien 15 (1872), 72–92.
- WOLF, Hofkammer: Adam WOLF, Die Hofkammer unter Kaiser Leopold I., in: Sitzungsberichte der k. Akademie der Wissenschaften in Wien, phil.-hist. Classe 11 (1853), 440–484.
- WURM, Jörger: Heinrich WURM, Die Jörger von Tollet, Linz 1955 (FGOÖ 4).
- ZEITLER, Schifffahrt: Walther ZEITLER, Regensburger Schifffahrt, Regensburg 1985.
- ZÖLLNER, Geschichte Österreichs: Erich ZÖLLNER, Geschichte Österreichs. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, Wien/München⁸1990.
- ZUMBRÄGEL, Zentralmacht: Christian ZUMBRÄGEL, Zentralmacht und Energieströme. Die Holzversorgung Wiens im 18. Jahrhundert, in: Frühneuzeit-Info 25 (2014), 213–231.

Abbildungsverzeichnis

E. Gruber: Handel und Handelsrechte

Abb. 1: Pergamentfragment eines Linzer Mautregisters aus der Mitte des 13. Jahrhunderts.
OÖLA, Neuerwerbungen, Sch. 70 (Foto OÖLA), S. 54.

J. Jablinski: Können Maschinen lesen?

Abb. 1: Kundenverzeichnis eines Fotografen aus Villingen-Schwenningen.
StA Villingen-Schwenningen (Foto J. Jablinski), S. 512.

Abb. 2: Aufzeichnungen von Wetterdaten. Deutscher Wetterdienst Hamburg (Foto J. Jablinski), S. 512.

Abb. 3 bis 5: Ausschnitte und Verarbeitungsschritte aus den Wetterdaten
des Deutschen Wetterdienstes (Fotos J. Jablinski), S. 516.

Abb. 6 bis 14: Ausschnitte und Verarbeitungsschritte des Kundenverzeichnisses
aus Villingen-Schwenningen (Fotos J. Jablinski), S. 519, S. 520.

Abb. 15: Datenerfassungsmaske (Foto J. Jablinski), S. 523.

P. Rauscher: Aschacher Mautprotokolle

Abb. 1: Ausschnitt einer Seite aus einem Protokollbuch der Maut zu Aschach. OÖLA,
Depot Harrach, Hs. 120, Protokollbuch der Maut zu Aschach 1729, [3] (Foto OÖLA), S. 271.

Abb. 2: Ausschnitt einer Seite aus einem Protokollbuch der Maut zu Aschach. OÖLA,
Depot Harrach, Hs. 121, Protokollbuch der Maut zu Aschach 1730, [22] (Foto OÖLA), S. 272.

Abb. 3: Ausschnitt einer Seite aus einem Protokollbuch der Maut zu Aschach. OÖLA,
Depot Harrach, Hs. 17, Protokollbuch der Maut zu Aschach 1728, [654] (Foto OÖLA), S. 282.

A. Serles: gmainer statt nuz und fromen

Abb. 1: Ausschnitt aus dem Waagbuch der Stadt Krems von 1660 bis 1663.

StA Krems, Waag- und Niederlagsbücher (1660–1663), fol. 82r (Foto StA Krems), S. 104.

Abb. 2: Ausschnitt aus dem Waagbuch der Stadt Krems von 1660.

StA Krems, Waag- und Niederlagsbücher (1660), fol. 75v (Foto StA Krems), S. 104.

A. Tózsza-Rigó: Handelskonjunkturen

Abb. 1: Streckenverlauf und wichtigste Stationen der Donauroute östlich von Wien
(Karte A. Tózsza-Rigó), S. 314.

Abb. 2: Die Zollstellen im Donaauraum nach dem Bestand MNL,

A Magyar Kamara Archivuma, Miscellanea Tricesimalia, E 210 (Karte A. Tózsza-Rigo), S. 318.

J. W. Veluwenkamp: Sound Toll Registers Online

Abb. 1: Eintrag im Sundzollregister (8. April 1734). Statens Arkiver, Rigsarkivet, København
(Foto Statens Arkiver, Rigsarkivet, København), S. 366.

Verzeichnis der Autorinnen und Autoren

- DAVINA BENKERT, Historisches Seminar, Universität Basel,
Hirschgässlein 21, CH-4051 Basel; davina.benkert@unibas.ch
- ANDREA BONOLDI, Dipartimento di Economia e Management, Università degli Studi Trento,
Via Inama 5, I-38100 Trento; andrea.bonoldi@unitn.it
- ELISABETH GRUBER, Institut für Realienkunde des Mittelalters und der frühen Neuzeit,
Universität Salzburg, Körnermarkt 13, A-3500 Krems; elisabeth.gruber2@sbg.ac.at
- MARK HÄBERLEIN, Lehrstuhl für Neuere Geschichte, Otto-Friedrich-Universität Bamberg,
Fischstraße 5/7, D-96045 Bamberg; mark.haerberlein@uni-bamberg.de
- JÜRGEN JABLINSKI, Murmelweg 39, D-33729 Bielefeld; juergen@jablinski.de
- CHRISTOF JEGGLE, St.-Getreu-Str. 6, D-96049 Bamberg; c.jeggle@web.de
- KLEMENS KAPS, Área de Historia Moderna, Departamento Geografía, Historia, Filosofía,
Universidad Pablo de Olavide de Sevilla, Edificio 44, Despacho: 1.05, CTRA de Ultrera,
Km. 1, E-41013 Sevilla; klemenskaps@gmx.net
- ERICH LANDSTEINER, Institut für Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Universität Wien,
Universitätsring 1, A-1010 Wien; erich.landsteiner@univie.ac.at
- HEINRICH LANG, Lehrstuhl für Neuere Geschichte, Otto-Friedrich-Universität Bamberg,
Fischstr. 5/7, D-96045 Bamberg; lang-bamberg@web.de
- PETER RAUSCHER, Institut für Österreichische Geschichtsforschung,
Universitätsring 1, A-1010 Wien; peter.rauscher@univie.ac.at
- WERNER SCHELTJENS, Historisches Seminar, Universität Leipzig,
Beethovenstr. 15, D-04107 Leipzig; werner.scheltjens@uni-leipzig.de
- UWE SCHIRMER, Historisches Institut, Friedrich-Schiller-Universität Jena,
Fürstengraben 13, D-07743 Jena; uwe.schirmer@uni-jena.de
- ANDREA SERLES, Institut für Österreichische Geschichtsforschung,
Universitätsring 1, A-1010 Wien; andrea.serles@univie.ac.at
- ATTILA TÓZSA-RIGÓ, Kaffka M. u. 50, H-3516 Miskolc; tozsa.rigo@gmail.com
- JAN WILLEM VELUWENKAMP, Faculteit der Letteren, Rijksuniversiteit Groningen,
Oude Kijk in 't Jatstraat 26, NL-9712 EK Groningen; j.w.veluwenkamp@rug.nl
- JOB WESTSTRATE, Instituut voor Geschiedenis, Faculteit der Geesteswetenschappen,
Universiteit Leiden, Huizingagenbouww, Doelensteeg 16, NL-2311 VL Leiden;
J.A.Weststrate@hum.leidenuniv.nl
- JACEK WIJACZKA, Instytut Historii i Archiwistyki UMK, Ul. Władysława Bojarskiego 1,
PL-87-100 Toruń; jawi@umk.pl

Ortsnamenregister

Abkürzungen: dän. = dänisch; dt. = deutsch; est. = estnisch; fin. = finnisch; frz. = französisch; ital. = italienisch; kroat. = kroatisch; let. = lettisch; lit. = litauisch; ndl. = niederländisch; poln. = polnisch; port. = portugiesisch; rum. = rumänisch; russ. = russisch; s. = siehe; schwed. = schwedisch; serb. = serbisch; slowak. = slowakisch; slowen. = slowenisch; span. = spanisch; St. = Sankt; tsch. = tschechisch; ukr. = ukrainisch; ung. = ungarisch; weißruss. = weißrussisch.

- Aachen · 51, 58
Adler → L'Aquila
Aggsbach · 122
Aix-en-Provence · 395
Aken · 199
Ala · 153
Aldersbach · 287
Almeria · 403
Altenburg · 204
Amberg · 233
Amsterdam · 153f., 156, 339, 346f., 356, 375, 377, 427, 439, 441, 444, 446, 460, 470–472, 474f.
Ancona · 156, 439, 441
Andernach · 346
Antorf → Antwerpen
Antwerpen (frz. Anvers) · 70, 230, 331, 337f., 343, 349–353, 357f., 400, 403, 413, 416, 418, 439f., 444
Anvers → Antwerpen
L'Aquila · 413
Archangelsk · 368, 437, 441
Arnheim (ndl. Arnhem) · 332f., 335–337, 344f., 347f., 354
Arnhem → Arnheim
Arnsdorf · 223
Aschach a. d. Donau · 23, 27f., 48–50, 55, 218f., 225, 227–229, 231–233, 236, 239, 248, 255, 259, 261f., 264, 268–275, 277–293, 412, 419, 427f.
Aschbach · 56
Augsburg · 22, 30f., 53, 59, 124f., 139, 148–151, 153–156, 158, 228, 231f., 246, 248, 265, 278–280, 291, 308, 311, 323f., 390–392, 404, 411–416, 418–428, 439f., 444, 446
Augustów · 178
Auschwitz (poln. Oświęcim) · 169
Auspitz (tsch. Hustopeče) · 315
Aussig (tsch. Ústí nad Labem) · 198f., 210
Avignon · 397f., 401
Bad Leonfelden → Leonfelden
Bad Tölz → Tölz
Bad Zurzach → Zurzach
Baden (bei Wien) · 94
Baden (Kanton Aargau) · 71
Bakar → Buccari
Bâle → Basel
Baltijsk → Pillau
Bamberg · 433
Banská Bystrica → Neusohl
Barby · 198f., 201
Bardejov → Bartfeld Bártfa
Bari · 413, 439, 441
Basel (frz. Bâle) · 24, 69–78, 80–82, 84, 86–89, 153, 439f., 444, 446
Bassano (del Grappa) · 153
Bergamo · 153, 156, 439, 444, 446
Bergen · 474
Bergen-op-Zoom · 331
Berlin · 203
Bern (frz. Berne) · 71f., 390
Berne → Bern
Bártfa → Bartfeld
Bartfeld (slowak. Bardejov, ung. Bártfa) · 309
Belzig · 211
Benediktbeuern · 148
Berchtesgaden · 119, 222f., 286f., 292
Besançon (s. auch Bisenzone) · 400
Beszterce → Bistritz
Besztercebánya → Neusohl
Biala (poln. Biała) · 489
Biała → Biala
Bielefeld · 512, 523
Bielitz (poln. Bielsko) · 169, 176
Bielsk Podlaski (lit. Bielskas) · 179

- Bielskas → Bielsk Podlaski
 Bielsko → Bielitz
 Bisenzone (s. auch Besançon) · 156, 436
 Bistrița → Bistritz
 Bistritz (rum. Bistrița, ung. Beszterce) · 309
 Bjeraszje → Brest
 Bochnia → Salzburg
 Bologna · 140, 146, 153, 156, 175, 399, 439, 441
 Bolzano → Bozen
 Bordeaux · 470–472, 474
 Bozen (ital. Bolzano) · 22, 25, 135, 139–141,
 144, 146, 148–151, 153f., 156–162, 223,
 423, 425, 428, 439–442, 444, 446f.
 Brașov → Kronstadt
 Brassó → Kronstadt
 Bratislava → Pressburg
 Braunau · 153, 414f., 418
 Breisach am Rhein · 86
 Bremen · 471
 Brescia · 153, 439
 Breslau (poln. Wrocław) · 121, 123, 125, 156,
 170–173, 176, 186, 231, 311, 423, 489, 494,
 500, 502
 Bressanone → Brixen
 Brest (früher auch Brest-Litowsk [„Litauisch
 Brest“], lit. Brestas [früher Lietuvos
 Brasta], poln. Brześć nad Bugiem [Brześć
 Litewski], weißruss. Bjeraszje) · 177f.
 Brestas → Brest
 Brest-Litowsk → Brest
 Brieg (poln. Brzeg) · 176, 419
 Brixen (ital. Bressanone) · 123, 153
 Brody · 484, 489, 494, 496f., 499–502
 Bromberg (poln. Bydgoszcz) · 170
 Brno → Brünn
 Bruck an der Leitha (ung. Lajtabruck) · 61,
 269, 314f., 317–319, 321, 420
 Bruges → Brügge
 Brugge → Brügge
 Brügge (ndl. Brugge, frz. Bruges) · 342, 348,
 413
 Brünn (tsch. Brno) · 61, 416, 418f., 423
 Brussel → Brüssel
 Brüssel (frz. Bruxelles, ndl. Brussel) · 227, 335f.
 Bruxelles → Brüssel
 Brzeg → Brieg
 Brześć nad Bugiem → Brest
 Buccari (kroat. Bakar) · 276
 Buda → Ofen
 Budweis (tsch. České Budějovice) · 62
 Büderich · 345, 355
 Burghausen · 235, 412
 Burgos · 400, 403
 Bussolengo · 153
 Bydgoszcz → Bromberg
 Cádiz · 262, 421, 470–472, 476
 Caldaro → Kaltern
 Calliano · 153
 Calw · 150f., 153, 155
 Carei → Großkarol
 Casschau → Kaschau
 Cegléd → Zieglet
 Cembra · 153
 České Budějovice → Budweis
 Cheb → Eger
 Chemnitz · 153, 231
 Chiusa → Klausen
 Chomutov → Komotau
 Christianopol → Kristianopol
 Chrzanów → Krenau
 Cividale (del Friuli) · 423
 Cluj-Napoca → Klausenburg
 Colma → Kollmann
 Comacchio · 441
 Copitz (bei Pirna) · 208
 Coswig (Sachsen-Anhalt) · 199
 Cracaw → Krakau
 Cremona · 140
 Crems → Krems
 Czatolin (bei Lowitsch) · 175
 Danzig (poln. Gdańsk) · 123, 170f., 175f., 178,
 182, 187, 203, 213, 241f., 338, 372–374,
 469–474, 489, 494–497, 499f., 502
 De Gleede · 345
 De Kaag · 347
 Debrecen → Debrezin
 Debrezin (ung. Debrecen) · 308f.
 Děčín → Tetschen
 Delft · 337
 Den Haag · 332, 334, 344, 377
 Desenzano · 153
 Dessau · 199
 Deutsch-Jula (rum. Giula, ung. Gyula) · 308
 Deventer · 333, 339
 Diebau (poln. Dybow) · 179
 Dillingen a. d. Donau · 291, 414
 Donaustauf · 234, 246, 258, 275, 424
 Donauwörth · 280

- Dordrecht · 331f., 338, 342, 344–346, 351–357
 Dresden · 198–201, 207–212
 Driel · 333
 Dubrovnik → Ragusa
 Duisburg · 345f.
 Düsseldorf · 345
 Dybow → Diebow
- Ebelsberg · 421
 Eger (tsch. Cheb) · 53, 482, 484
 Eger (ung.) → Erlau
 Elbing (poln. Elbląg) · 241
 Elbląg → Elbing
 Eferding · 268
 Emden · 339, 341, 463
 Emmerich · 340, 345–348, 350, 355
 Emmersdorf · 56, 218f., 223f., 260, 412
 Empoli · 441
 Engelhartzell · 219, 225, 234–236, 249, 259,
 261, 268
 Engelszell · 287
 Enns · 45, 47, 50f., 56, 58, 60f., 220, 222f.
 Eperæspurch (s. auch Ybbs) · 49
 Eperies (dt. auch Preschau, slowak. Prešov,
 ung. Eperjes) · 184, 309
 Eperjes → Eperies
 Erfurt · 120, 213
 Erlau (ung. Eger) · 288
 Érsekújvár → Neuhäusel
- Fassa · 153
 Ferrara · 439, 441
 Fiemme → Fleims
 Firenze → Florenz
 Fischamend · 315
 Fiume (kroat. Rijeka) · 117, 276, 484, 486
 Fleims (ital. Fiemme) · 153
 Florenz (ital. Firenze) · 30, 32, 140, 146, 153,
 156, 288, 388, 390f., 393f., 397–400, 402–
 406, 435–439, 441, 443f.
 Frankenberg · 230
 Frankenstein (poln. Żąbkowice Śląskie) · 176
 Frankfurt am Main · 61, 69–71, 80, 86, 88f.,
 161, 213, 337, 340f., 399, 413
 Frankfurt a. d. Oder · 203, 489, 494, 502
 Freising · 148, 287
 Freistadt · 46, 56f., 61f., 107, 233, 248, 262, 264,
 422, 427
 Fürstenzell · 287
 Füssen · 149
- Gabel (tsch. Jablonné v Podještědí) · 482
 Gaming · 52
 Gardinas → Garten
 Gars am Kamp · 123
 Garten (lit. Gardinas, poln. Grodno,
 weißruss. Hrodna) · 178
 Gdańsk → Danzig
 Geervliet · 345
 Genève → Genf
 Genf (frz. Genève) · 71, 81
 Genova → Genua
 Gent · 342f.
 Genua (ital. Genova) · 32, 140, 153, 175,
 390, 394, 399f., 404–406, 413, 437, 439,
 441, 446
 Georgenburg (lit. Jurbarkas, poln. Jurbork) · 178
 Giengen · 422
 Giulia → Deutsch-Jula
 Gmunden · 57, 121, 217, 222
 Göpfritz · 122
 Gorinchem · 332, 338, 343f.
 Göteborg · 474
 Götzendorf · 420
 Gouda · 337
 Graz · 92, 153
 Gresten · 52
 Grodno → Garten
 Groningen · 365, 377f., 381
 Groß Salze (poln. Wieliczka) · 169
 Großkarol (rum. Carei, ung. Nagykároly) · 321
 Großsteffelsdorf (slowak. Rimavská Sobotka,
 ung. Rimaszombat) · 321
 Großwardein (slowak. Veľký Varadín,
 rum. Oradea, ung. Nagyvárad) · 309
 Grünewalde · 199
 Grüssau (poln. Krzeszów) · 121
 Győr → Raab
 Gyula → Deutsch-Jula
- Hainburg · 314f., 317–319, 321
 Hall in Tirol · 153, 217, 220, 222, 228, 273,
 278–281, 292, 427
 Halle a. d. Saale · 208, 210
 Hallein · 57, 217, 222f., 278f., 284
 Hallstatt · 53, 57, 220
 Hamburg · 33, 156, 198, 208, 212f., 265, 372,
 427, 440f., 444, 471, 489, 509, 512, 516
 Heilbronn · 291
 Heiligenkreuz · 47
 Helsingör → Helsingør

- Helsingør (dt./schwed. Helsingör) · 366
 Hermannstadt (rum. Sibiu,
 ung. Nagyszeben) · 309
 's-Hertogenbosch → Herzogenbusch
 Herzogenbusch (ndl. 's-Hertogenbosch) · 351,
 353, 537
 Himberg · 420f.
 Hollókó → Rabenstein
 Hondschoote (ndl. Hondschote) · 337
 Hondschote → Hondschoote
 Hoorn · 367
 Horn → Hoorn
 Horní Slavkov → Schlaggenwald
 Horvátjáfalu → Jarndorf
 Hrodna → Garten
 Hull · 472, 474
 Hustopeče → Auspitz
- Idria (slowen. Idrija) · 425
 Idrija → Idria
 Iglau (tsch. Jihlava) · 102
 IJsseloord · 333, 335
 Ingolstadt · 291, 417
 Innsbruck · 153, 160
 Isny im Allgäu · 150, 153, 155, 415f.
- Jablonné v Podještědí → Gabel
 Jarndorf (dt. auch Kroatisch-Jahrndorf,
 slowak. Jarovce, ung. Horvátjáfalu) · 314f.
 Jaroslavl (russ. Jaroslawl) · 175
 Jaroslawl → Jaroslavl
 Jarovce → Jarndorf
 Jerichow · 199
 Jihlava → Iglau
 Jurbarkas → Georgenburg
 Jurbork → Georgenburg
- Kaiserswerth · 345
 Kaliningrad → Königsberg
 Kalisch (poln. Kalisz) · 178
 Kalisz → Kalisch
 Kálló · 321
 Kaltern (ital. Caldaro) · 153
 Kamienna Góra → Landeshut
 Karlshamn · 473–475
 Karlskrona · 473–475
 Kasimir → Kazimierz
 Käsmark (dt. auch Kesmark,
 slowak. Kežmarok, ung. Késmárk) · 172
 Kassa → Kaschau
- Kaschau (slowak. Košice, ung. Kassa) · 172,
 309
 Kauen → Kaunas
 Kaunas (poln. Kowno) · 177
 Kazimierz (dt. Kasimir) · 172, 174–176, 181
 Kazimierz Dolny · 170
 Kecskemét → Ketschkemet
 Kempten · 150f., 153, 155, 416
 Kenty (poln. Kęty) · 169
 Kesmark → Käsmark
 Késmárk → Käsmark
 Ketschkemet (ung. Kecskemét) · 308
 Kęty → Kenty
 Kežmarok → Käsmark
 Kiel · 368
 Kiew · 58
 Kirchdorf (s. auch Micheldorf) · 117, 261
 Kisvárda → Kleinwardein
 Kittsee (slowak. Kopčany, ung. Köpcsény) ·
 314f., 317–319, 321
 Klagenfurt · 92
 Klaipėda → Memel
 Klausen (ital. Chiusa) · 153
 Klausenburg (rum. Cluj-Napoca,
 ung. Kolozsvár) · 309, 313
 Kleinbasel (Stadtteil von Basel) · 72f.
 Kleinwardein (ung. Kisvárda) · 321
 Kleparz · 174, 181
 Klosterneuburg · 60, 99, 218, 223, 290
 København (s. auch Kopenhagen) · 366, 461
 Kollmann (ital. Colma) · 153
 Kolozsvár → Klausenburg
 Köln · 17, 29, 58f., 213, 256, 313, 332, 337,
 339–342, 344–348, 350–353, 355, 357f.,
 413, 510
 Komárno → Komorn
 Komárom → Komorn
 Komorn (slowak. Komárno,
 ung. Komárom) · 308, 314, 317–319, 321
 Komotau (tsch. Chomutov) · 482
 Königsberg (russ. Kaliningrad) · 372–374,
 463, 469f.
 Konstanz · 205
 Kopčany → Kittsee
 Köpcsény → Kittsee
 Kopenhagen (dän. København) · 366, 377, 461
 Korneuburg · 45, 48, 60, 218, 223
 Košice → Kaschau
 Kowary → Schmiedeberg
 Kowno → Kaunas

- Kraiburg · 287
 Krakau (poln. Kraków) · 26, 104f., 112, 118f.,
 121, 123–125, 169–177, 179–187, 230, 309,
 436, 439, 441, 443
 Kraków → Krakau
 Kraljevica → Porto Re
 Krefeld · 345
 Krems a. d. Donau (s. auch Stein) · 17, 23f., 45,
 47, 56, 60, 91, 93–126, 171, 175, 185f., 218,
 220, 222–224, 231, 233, 241, 246, 258, 260,
 264, 266, 275, 280f., 292, 416, 423f., 442
 Kreamsier (tsch. Kroměříž) · 176
 Krenau (poln. Chrzanów) · 169
 Kristianopel (dän. Christianopel) · 463
 Kroatisch-Jahrndorf → Jarndorf
 Kroměříž → Kreamsier
 Kronborg · 369
 Kronstadt (rum. Braşov, ung. Brassó) · 309
 Krzeszów → Grüssau
 Kufstein · 278–280
 Kutná Hora → Kuttenberg
 Kuttenberg (tsch. Kutná Hora) · 205

 La Rochelle · 470f.
 Lajtabruck → Bruck an der Leitha
 Landeshut (poln. Kamienna Góra) · 121
 Langenlois · 105
 Lauenburg · 198
 Laufen · 53, 222, 271, 278–280, 287, 292
 Laxenburg · 420
 Lecce · 439
 Lechbruck · 278f.
 Leeuwarden · 365, 377
 Leiden · 341, 347
 Leipnik (tsch. Lipník nad Bečvou) · 176
 Leipzig · 117, 153f., 156, 203–205, 213, 265f.,
 377f., 443, 489, 494, 500, 502
 Leitmeritz (tsch. Litoměřice) · 199
 Lemberg (poln. Lwów, ukr. Lwiw) · 170f., 175
 Leonfelden (heute Bad Leonfelden) · 57
 Leslau (poln. Włocławek) · 170, 178
 Leutschau (slowak. Levoča, ung. Lőcse) · 172
 Levoča → Leutschau
 Liebenthal bei Pirna · 208, 211
 Liebenwerde → Kenty
 Liestal · 86
 Lille · 153f., 438–440, 444
 Lindau · 153, 155
 Lindenberg · 150
 Lingen · 339

 Lintz → Linz
 Linz · 27, 45f., 48–51, 53f., 56f., 60–62, 92, 94,
 100, 105, 107, 110, 116f., 123, 217–225,
 227–229, 231–241, 243–248, 255, 257f.,
 260, 262–264, 266–270, 280–283, 285,
 290–293, 411f., 416f., 419–428
 Lione → Lyon
 Lipník nad Bečvou → Leipnik
 Liptau (slowak. Liptov, ung. Liptó) · 172
 Liptó → Liptau
 Liptov → Liptau
 Lisboa → Lissabon
 Lissabon (port. Lisboa) · 413, 427, 470f., 476
 Litoměřice → Leitmeritz
 Liverpool · 472
 Livorno · 156, 436f., 439, 441f.
 Lizenz (slowak. Lučenec, ung. Losonc) · 321
 Ljutomer → Luttenberg
 Lobith · 332f., 335, 337
 Lőcse → Leutschau
 London · 156, 439f., 446, 470–472, 474
 Losonc → Lizenz
 Lovere · 153
 Łowicz → Lowitsch
 Lowitsch (poln. Łowicz) · 175
 Lübeck · 368, 471
 Lučenec → Lizenz
 Lublin · 171, 175
 Lucca · 140, 153, 175, 396–400, 406, 426, 437,
 439–441, 446
 Lucerne → Luzern
 Lunz · 52
 Luttenberg (sloven. Ljutomer) · 288
 Luzern (frz. Lucerne) · 71, 75
 Lwiw → Lemberg
 Lwów → Lemberg
 Lyon (ital. Lione) · 70f., 86, 156, 387–406, 413,
 421, 427, 435, 439–441, 446

 Maastricht · 51, 58
 Macerata · 441
 Maderno · 153
 Madrid · 441
 Magdeburg · 198f., 201f., 207, 209, 213
 Magyaróvár → Ungarisch Altenburg
 Mailand (ital. Milano) · 70, 140, 153, 248, 397,
 399, 401, 413, 416, 418, 437, 439, 441, 446
 Mainz · 351, 510
 Málaga · 476
 Mansfeld · 205

- Mantova → Mantua
 Mantua (ital. Mantova) · 153, 423
 Marburg a. d. Lahn · 91
 Marbug (slowen. Maribor) · 288
 Mariazell · 96
 Maribor → Marburg
 Marseille · 395, 439f., 476
 Marstrand · 474
 Mattighofen · 153
 Mautern a. d. Donau · 48f., 60
 Mauthausen · 50, 218, 220, 224f., 257, 268
 Meißen · 198–201, 209, 212, 229–231
 Melk · 51f., 56, 60, 223, 291
 Melnik (tsch. Mělník) · 198f.
 Mělník → Melnik
 Memel (lit. Klaipėda) · 472–474
 Memingen → Memmingen
 Memmingen · 150f., 153, 155, 411, 413, 418
 Meran (ital. Merano) · 153
 Merano → Meran
 Merseburg · 197
 Messina · 436, 441
 Metz · 51
 Mezőtúr → Thur
 Micheldorf (s. auch Kirchdorf) · 117f., 122, 261
 Mikulov → Nikolsburg
 Milano → Mailand
 Mogiła · 170
 Mohylew · 178
 Montepulciano · 288
 Moson → Wieselburg
 Mühlberg · 198–201, 209
 Mülhausen (frz. Mulhouse) · 86
 Mulhouse → Mülhausen
 München · 109, 150f., 153, 155, 218, 279–281, 414–416, 418f., 421
 Nagykároly → Großkarol
 Nagykőrös · 308
 Nagyszeben → Hermannstadt
 Nagyszombat → Tyrnau
 Nagyvárad → Großwardein
 Napoli → Neapel
 Narva → Narwa
 Narwa (est. Narva) · 373f., 470–474
 Naumburg · 205, 213
 Neapel (ital. Napoli) · 156, 439, 441
 Neiße (poln. Nysa) · 176
 Neuburg · 412
 Neuhäusel (slowak. Nowé Zámky, ung. Érsekújvár) · 315, 317–319, 321
 Neusiedl am See (ung. Nezsider) · 314f., 317–319, 321
 Neusohl (slowak. Banská Bystrica, ung. Besztercebánya) · 172, 183f., 228, 263, 419, 424
 Neuss · 344
 Neustadt a. d. Donau · 417
 Nezsider → Neusiedl am See
 Niederpöding · 421
 Nijmegen → Nimwegen
 Nikolsburg (tsch. Mikulov) · 102, 176
 Nimwegen (ndl. Nijmegen) · 332f., 335–358, 378
 Nomi · 153
 Nördlingen · 70
 Novi · 441
 Nowé Zámky → Neuhäusel
 Nowy Dwór · 179
 Nürnberg · 50, 53, 59, 61, 102, 105, 119–125, 139, 150f., 153, 155f., 174, 222, 228, 230–233, 265, 278, 280f., 291f., 311, 323f., 411, 415–419, 422, 427, 435, 442f.
 Nußdorf (bei Wien) · 222
 Nyen · 470
 Nyírbátor · 308
 Nysa → Neiße
 Obernberg · 412
 Oberstockstall · 119
 Odense · 376
 Ödenburg (ung. Sopron) · 288, 310
 Ofen (ung. Buda) · 288, 316, 419
 Oldenburg · 471
 Olkusz · 169f., 177
 Olmütz (tsch. Olomouc) · 121, 176
 Olomouc → Olmütz
 Opava → Troppau
 Oradea → Großwardein
 Orsoy · 345f., 355
 Osterhofen · 287
 Oświęcim → Auschwitz
 Padova → Padua
 Padua (ital. Padova) · 153
 Palermo · 441
 Paliano · 288
 Pápa · 308
 Papenburg · 471

- Paris · 31, 88, 156, 391f., 404, 439f.
 Parma · 441
 Passarowitz (serb. Požarevac) · 265, 276
 Passau · 30, 46, 49–51, 53, 55f., 58, 62, 219–
 222, 224, 228, 233f., 256f., 272f., 278–280,
 285–287, 412, 414–418
 Patak (dt. auch Patak am Bodrog; slowak.
 Šarišský Potok, ung. Sárospatak) · 308
 Pavia · 140, 391
 Perpignan · 415
 Perugia · 140, 441
 Pest · 308, 314
 Petronell · 60
 Piacenza · 153
 Pillau (russ. Baltijsk) · 463
 Pilsen (tsch. Plzeň) · 484
 Pirna · 27, 197–201, 203, 207f., 210–213
 Pisa · 426, 441
 Pistoia · 441
 Piuro → Plurs
 Pizzighettone · 441
 Plattling · 420
 Plurs (ital. Piuro) · 228
 Plzeň → Pilsen
 Pöchlarn · 51f.
 Połock → Polozk
 Polozk (poln. Połock) · 178
 Porto Re (kroat. Kraljevica) · 276
 Posen (poln. Poznań) · 175, 178
 Požarevac → Passarowitz
 Poznań → Posen
 Pozsony → Pressburg
 Prešov → Eperies
 Prag (tsch. Praha) · 53, 62, 156, 176, 183,
 416f., 419, 439–441, 444, 482
 Praha → Prag
 Prato · 433
 Preschau → Eperies
 Presslaw → Breslau
 Pressburg (slowak. Bratislava,
 ung. Pozsony) · 28, 60, 101, 217f., 311,
 314–324
 Preßnitz (tsch. Přísečnice) · 482
 Pretzsch · 198, 209f.
 Primiero · 153
 Prinn → Brünn
 Přísečnice → Preßnitz
 Przedbórz · 179
 Purgstall · 52
 Putzleinsdorf · 272
 Puzlstorff → Putzleinsdorf
 Raab (ung. Győr) · 308, 314f., 317–321
 Rabenstein (ung. Hollókő) · 321
 Ráckeve · 308
 Raffelstetten · 49f., 55
 Ragendorf (ung. Rajka) · 317–319, 321
 Ragusa (kroat. Dubrovnik) · 310
 Rajka → Ragendorf
 Rappertsweller · 153, 155
 Ravensburg · 416
 Rees · 345
 Regensburg · 50–52, 58f., 61, 121, 123–125,
 150, 153, 155, 222, 227f., 232f., 235, 246,
 263, 265f., 278–285, 290–293, 415f., 418,
 421, 427
 Regensburg → Regensburg
 Reggio Emilia · 153
 Reggiononte · 441
 Reichersberg · 287
 Rheinfelden · 86
 Ried im Innkreis · 153
 Riga (let. Rīga) · 373–375, 469–747
 Rīga → Riga
 Rijeka → Fiume
 Rimaszombat → Großsteffelsdorf
 Rimavská Sobota → Großsteffelsdorf
 Rom (ital. Roma) · 156, 413, 439, 441
 Roma → Rom
 Rorschach · 153, 446
 Rosdorf · 48f.
 Rosenheim · 235, 287
 Rossatz · 223
 Roßlau · 199
 Rostock · 368
 Rottenberg · 153, 155
 Rotterdam · 74, 346, 356
 Rovereto · 149, 153, 161, 425, 446
 Ruhrort · 345f., 355
 Sacco · 153
 Salò · 153
 Salzburg → Salzburg
 Saltzburg → Salzburg
 Salzberg (poln. Bochnia) · 169
 Salzburg · 58, 153, 222, 228, 234f., 278–281,
 286f., 292, 411f.
 Samosch (poln. Zamość) · 183
 Sandomir (poln. Sandomierz) · 170
 Sandomierz → Sandomir
 St. Florian · 122, 290

- St. Gallen · 101, 139, 153, 156, 231, 439f.,
444, 446
St. Ives · 142
Sankt-Peterburg → St. Petersburg
St. Petersburg (russ. Sankt-Peterburg) · 373–
375, 470, 472–474
St. Pölten · 94, 96, 99
Saragossa (span. Zaragoza) · 413
Šarišský Potok → Patak
Sarmingstein · 257
Sárospatak → Patak
Sathmar (rum. Satu Mare, ung. Szatmár) · 321
Satu Mare → Sathmar
Scharn [?] · 272
Schärding · 412
Scheibbs · 52
Schlaggenwald (tsch. Horní Slavkov) · 122
Schlanders (ital. Silandro) · 153
Schmiedeberg (poln. Kowary) · 121
Schönebeck · 199
Schönfeld (ital. Tolmezzo) · 119
Schwäbisch Hall · 291
Schwanenstadt · 94, 153
Schwaz · 153
Schwechat · 257, 314f.
Sechshard (ung. Szekszárd) · 308
Senec → Wartberg
Senigallia · 439
Sestri Levante · 441
Setúbal · 367
Sevilla · 403, 413, 421, 427
Sibiu → Hermannstadt
Siena · 140, 153, 439, 441
Silandro → Schlanders
Sillein (slowak. Žilina, ung. Zsolna) · 172
Solagna · 153
Soleure → Solothurn
Sollnock (ung. Szolnok) · 308f.
Solothurn (frz. Soleure) · 86
Sopron → Ödenburg
Spittal a. d. Drau · 260
Spitz · 222f.
Stade · 198
Stauff · 269
Ste Ubes → Setúbal
Stein (s. auch Krems) · 17, 45, 48, 50f., 56f.,
95–101, 105, 110, 115f., 121, 218, 222–225,
234, 243, 245, 257, 261, 268
Steinamanger (ung. Szombathely) · 311
Steinenvorstadt (Stadtteil von Basel) · 74
Sterzing (ital. Vipiteno) · 153
Stettin (poln. Szczecin) · 203, 373f., 470f.
Steyr · 50, 56, 59, 61, 110, 118, 122–124,
220, 222, 232f.
Steyregg · 94
Stockerau · 60
Stockholm · 179, 470f., 473
Strasbourg → Straßburg
Straßburg (frz. Strasbourg) · 71, 80, 86,
88, 350, 398
Straubing · 423
Strehla · 198
Suben · 287
Swoszowice · 169
Szatmár → Sathmar
Szekszárd → Sechshard
Szempe → Wartberg
Szenc → Wartberg
Szombathely → Steinamanger
Szolnok → Sollnock
Tangermünde · 198f.
Tarlów · 179
Tarvis (ital. Tarvisio) · 61
Tarvisio → Tarvis
Tegernsee · 148, 287
Termeno → Tramin
Tetschen (tsch. Děčín) · 199, 208
Thorn (poln. Toruń) · 171, 176, 182f.
Thur (ung. Mezőtúr) · 308
Tiel · 332f., 335, 345, 354
Tittmoning · 412
Tochheim · 199
Tokaj · 288, 309, 321
Tokaj-Hegyalja → Tokaj
Tolmezzo → Schönfeld
Tolnau (ung. Tolna) · 308
Tolna → Tolnau
Tölz (heute Bad Tölz) · 279
Tönning · 368
Torgau · 27, 198–204, 206f., 209–213
Toruń → Thorn
Tours · 398, 404
Traiskirchen · 94
Tramin (ital. Termeno) · 153
Traunkirchen · 57
Trautenu (tsch. Trutnov) · 121
Trebitsch (tsch. Třebíč) · 122
Třebíč → Trebitsch
Trento → Trient

- Trient (ital. Trento) · 148, 153
 Triest (ital. Trieste) · 59, 117, 276, 483f., 486,
 488–490, 497–500, 502
 Trieste → Triest
 Trnava → Tyrnau
 Troppau (tsch. Opava) · 173
 Troyes · 404
 Trutnov → Trautenau
 Tulln · 50, 60
 Tyrnau (slowak. Trnava, ung. Nagyszombat) ·
 311, 314–321, 324

 Udine · 153
 Uerdingen · 345
 Ulm · 53, 58, 139, 153, 155, 217, 221, 228, 231,
 234, 278–280, 291f., 415–417, 419, 439f.,
 444
 Ungarisch Altenburg (ung. Magyaróvár) · 225,
 314f., 317–321
 Urbino · 441
 Ústí nad Labem → Aussig
 Utrecht · 340–342, 377

 Vác → Waitzen
 Vacov → Waitzen
 Valladolid · 404
 Varel · 471
 Velký Varadín → Großwardein
 Venedig (ital. Venezia) · 28, 32, 59, 61f., 96,
 119, 123, 139f., 153f., 156, 217, 220, 226,
 233, 263, 399–401, 411, 413, 415, 427,
 435–437, 439, 441, 446
 Venetia → Venedig
 Venezia → Venedig
 Verona · 139, 153, 439–441
 Viborg → Wyborg
 Vicenza · 153, 400, 446
 Villingen-Schwenningen · 512, 522
 Viipuri → Wyborg
 Villach · 153
 Vilnius → Wilna
 Vipiteno → Sterzing
 Vitebskas → Witebsk
 Vllm → Ulm
 Vöcklabruck · 234, 261

 Wyborg (fin. Viipuri, schwed. Viborg) ·
 470–474
 Wachsenberg · 57
 Waidhofen a. d. Ybbs · 56, 61, 99, 233

 Waitzen (slowak. Vacov, ung. Vác) · 309,
 314f., 321
 Warschau (poln. Warszawa) · 170, 175, 178f.,
 181
 Warszawa → Warschau
 Wartberg (slowak. Senec, ung. Szenc/
 Szemec) · 317–319, 321
 Wasserburg am Inn · 235
 Weilheim · 153
 Weimar · 202, 510
 Wels · 56, 61, 99, 122, 416
 Wertheim · 288
 Wesel · 332, 339, 343–350, 354–358
 Wieliczka → Groß Salze
 Wien · 17, 24, 45f., 50f., 53, 55f., 58–62, 91,
 95f., 98f., 105, 107, 109, 117, 123–125,
 153f., 156, 160, 171f., 183–185, 217–225,
 228, 231f., 234–236, 239, 241, 245, 257f.,
 262f., 266–268, 270, 273, 275f., 280f., 284,
 288–292, 308f., 311–319, 321, 323f., 355,
 411, 413–428, 436, 439–443, 473, 482,
 485f., 489f., 492, 494f.
 Wiener Neustadt · 45, 61, 94, 122
 Wienn → Wien
 Wieselburg (ung. Moson) · 314
 Wijk bij Duurstede · 332
 Wilhelmsburg · 94
 Wilna (lit. Vilnius, poln. Wilno) · 178
 Wilno → Wilna
 Witebsk (lit. Vitebskas,
 weißruss. Wizebsk) · 177
 Wittenberg · 27, 197–213
 Wittenberge · 198
 Wizebsk → Witebsk
 Włocławek → Leslau
 Wöhrd · 415
 Worms · 339
 Wrocław → Breslau
 Würzburg · 419

 Ybbs (s. auch Eperæspurch) · 49f., 52,
 60f., 218, 224f., 233, 257, 268

 Ząbkowice Śląskie → Frankenstein
 Zaltbommel · 333, 335, 344
 Zamość → Samosch
 Zaragoza → Saragossa
 Zator · 169
 Zieglet (ung. Cegléd) · 308
 Žilina → Sillein

Znaim (tsch. Znojmo) · 115
Znojmo → Znaim
Zoug → Zug
Zoutkamp · 463
Zsitvatorok · 263
Zsolna → Sillein
Zug (frz. Zoug) · 71

Zuilichem · 333
Zurány → Zurndorf
Zürich · 71f., 75, 153f., 439f., 444, 446
Zurndorf (ung. Zurány) · 314f.
Zurzach (heute Bad Zurzach) · 71, 89
Zutphen · 333
Zwettl · 100