

# Oberösterreichische Heimatblätter

Herausgegeben vom Institut für Landeskunde von Oberösterreich  
Schriftleiter: Dr. Franz Pfeffer

Jahrgang 12 Heft 3/4

Juli-Dezember 1958

## Inhalt

	Seite
Josef Fröhler: Das Schuldrama der Jesuiten in Steyr . . . . .	81
Engelbert Koller: Letzte „schwarze Küchen“ im Gebiet des Wolfgangsees. Mit den Beiträgen: Wilhelm Götting, Technische Aufnahme des Rauchküchenhauses beim Holzerbauer in St. Wolfgang, Aschau Nr. 1; Der letzte Broteinschuß im alten Backofen in der Rauchküche beim Holzerbauer in Aschau; Friedrich Barth, Der Hausname „Holz“ („zu Holz“, „Gut zu Holz“, „Holzerbauer“) in Aschau . . . . .	97
Ferdinand Tremel: Der Verkehr über den Pötschenpaß von der Mitte des 17. bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts . . . . .	113
Franz Pfeffer: DDR. Eduard Kriechbaum † . . . . .	124

## Bausteine zur Heimatkunde

Hans Deringer: Römische Goldmünzen. Beiträge zur Kulturgeschichte von Lauriacum Nr. 3 . . . . .	125
Ernst Neweklowsky: Der Einbaumfund von Überackern . . . . .	133
Robert Staininger: St. Michael ob Rauhenödt im 17. und 18. Jahrhundert . . . . .	135

## Schrifttum

Alfred Hoffmann: Zum Frühkapitalismus in Österreich . . . . .	140
Buchbesprechungen . . . . .	143

## Beilage

Das Land ob der Enns. Zur Geschichte der Landeseinheit Oberösterreichs  
Von Franz Pfeffer

Veröffentlichungen zum Atlas von Oberösterreich (Oberösterreichischer Heimatatlas) 3.  
320 Seiten, 22 Karten

Zuschriften an die Schriftleitung (Manuskripte, Belegstücke):  
Dr. Franz Pfeffer, Linz a. d. D., Bahnhofstraße 16, Ruf 26 8 71

Zuschriften an den Kommissionsverlag  
(Versand, Abonnement- und Einzelbestellungen):  
Oberösterreichischer Landesverlag, Linz a. d. D., Landstraße 41, Ruf 26 7 21

Druck: Oberösterreichischer Landesverlag Linz a. d. D.

## Der Verkehr über den Pötschenpaß von der Mitte des 17. bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts

Von Ferdinand Tremel (Graz)

Der Pötschenpaß stellte vor der Erbauung der Eisenbahn die wichtigste Verbindung zwischen dem steirischen und dem oberösterreichischen Salzkammergut her und damit auch zwischen der eisen- und weinreichen Steiermark und der Tuchhandelsstraße, die aus Westdeutschland nach Salzburg und in die östlichen Alpenländer führte. Alle Waren, die diese Straße benützten, waren einer Maut unterworfen, deren Ertragnis der Erhaltung der Straße dienen sollte. Im Markte Aussee befand sich schon im Jahre 1450 ein „Eisenkeller“, in den alles Eisen, das durch den Ort ging, eingelagert werden mußte. Dieser Eisenkeller war nichts anderes als eine Höhle im Konglomeratfels hinter dem Hause (heute) Nr. 103<sup>1</sup>. Die Niederlage wurde im 16. Jahrhundert in das Haus Nr. 3 verlegt und verblieb dort bis zur Aufhebung des Niederlagszwanges durch die Einführung der Gewerbefreiheit. Sie befand sich in der Hand des Marktes, der aus den Reihen der Bürger einen „Niederleger“ als Verwalter bestellte. Dagegen war die Eisenmaut eine landesfürstliche Einrichtung, für die der Pfleger auf Pfundsberg verantwortlich war. Neben der Eisenmaut, die in Aussee eingehoben wurde, bestand eine ebenfalls landesfürstliche Maut auf dem Pötschen, der alle anderen Waren, außer dem Eisen, unterworfen waren. Sie war eine ausgesprochene Wegmaut und dürfte spätestens zu Beginn des 16. Jahrhunderts eingeführt worden sein.

Über die Eisenmaut liegen leider keine näheren Angaben vor<sup>2</sup>, über die Pötschenmaut besitzen wir Aufzeichnungen aus den Jahren 1656 bis 1666, 1672 bis 1678 und 1748 bis 1751<sup>3</sup>. Im letztgenannten Jahre, 1751, wurde das Pötschengefälle in das Halamt verlegt und damit hören unsere Aufzeichnungen leider auf. Das vorhandene Material ist also nicht gerade zahlreich, aber es reicht hin, um einen Einblick in Art und Umfang des Verkehrs über den Pötschen in jener Zeit zu geben, in der das merkantilistische Denken die Handelspolitik in Österreich zu beherrschen begann.

Die Mautbücher gliedern die vermauteten Waren in lebende Tiere, Wein und andere Getränke, Zentnerwaren, Holzwerk und Pötschenwagen.

Unter den lebenden Tieren stehen Ochsen und Terzen mengenmäßig weit voran; unter Terzen versteht man junge, mit drei Jahren verschnittene Ochsen. Kühe wurden nur in geringer Zahl über den Paß getrieben, sie wurden in unserer Tabelle daher auch nur für das 18. Jahrhundert gesondert ausgewiesen. Wie ihr zu entnehmen ist, weist der Ochsenhandel eine charakteristische Entwicklung auf. Bis 1675 war er ganz unbedeutend, ja, es gab so gut wie keinen Ochsenhandel, im Jahresdurchschnitt wurden nur etwa ein Dutzend Rinder über den Pötschen getrieben, in manchen Jahren kam kein einziges Stück auf die Straße. Das besserte sich ein wenig seit 1670, und mit dem Jahre 1676 stieg der Viehtrieb unvermittelt auf etwa 100 Rinder im Jahre an. Das bedeutet, daß bis 1675 kein Viehhandel

<sup>1</sup> F. Hollwöger, Aussee Eisenmaut und Eisenniederlage. Neue Chronik zur Geschichte und Volkskunde der innerösterreichischen Alpenländer, Nr. 47, S. 2, Graz 1957.

<sup>2</sup> Das von Hollwöger a. a. O. erwähnte „Hannth Buech“ Stadler, jetzt eingeordnet unter Schubert 266, Heft 383a, gibt nur für das Jahr 1683 Zahlen an. Darüber später.

<sup>3</sup> Archiv Halamt Aussee, Schubert 616, Nr. 198, im Steiermärkischen Landesarchiv Graz.

über das engste lokale Gebiet hinaus bestand, erst im letzten Viertel des 17. Jahrhunderts scheint man im Salzkammergut begonnen zu haben, den Bedarf an Schlachtvieh aus dem Enns- und Paltental zu decken. Das Enns- und Paltental hat damals eine rege Viehzucht betrieben, wir wissen aus anderen Quellen, daß es nicht wenig Rinder ausführte<sup>4</sup>.

Ganz anders ist das Bild, das uns die Zahlen aus den vier Jahren um die Mitte des 18. Jahrhunderts vermitteln. Weit über 1000 Ochsen gelangen nun jährlich aus der Steiermark nach Oberösterreich, so daß die Behauptung nicht übertrieben ist, daß das Salzkammergut mit Einschluß der Stadt Gmunden den größten Teil seines Bedarfes an Schlachtvieh aus der Steiermark deckte<sup>5</sup>.

Da nicht anzunehmen ist, daß die Salzarbeiter nun auf einmal soviel mehr Fleisch gegessen haben sollten, da sich die Lebenshaltung nicht merkbar änderte und da wir andererseits wissen, daß das Schlachtvieh bisher aus Bayern nach Oberösterreich eingeführt worden war, ergibt sich die Frage, worauf dieser Wechsel in der Versorgung der Märkte des Salzkammergutes zurückzuführen ist. Die aus oberösterreichischen Quellen erkennbaren Ursachen hat schon Alfred Hoffmann in seinem grundlegenden Werke über die Wirtschaftsgeschichte Oberösterreichs klargestellt<sup>6</sup>. Sie liegen einerseits in den bayrischen Aufschlägen auf die Vieh- ausfuhr, die die Preise in die Höhe trieben und dadurch die Vieheinkäufer veranlaßten, andere, billigere Märkte aufzusuchen, dann aber wirkte sich die politische Feindschaft zwischen Österreich und Bayern in einer Verschlechterung der Handelsbeziehungen zwischen den beiden Staaten und in einer Verringerung des gegenseitigen Handelsvolumens aus. Der Spanische Erbfolgekrieg und dann wieder der Österreichische Erbfolgekrieg bildeten schwere Hemmnisse für den Warenaustausch, die noch lange nach Kriegsende nachwirkten. Zweifellos trafen diese Spannungen die Wirtschaft des relativ kleinen Bayern bedeutend härter als die des wesentlich größeren Kaiserstaates.

Gegenüber der Verteuerung des bayrischen Viehs kam dem österreichischen Händler die Öffnung des billigen ungarischen Marktes zugute. Die Steigerung der ungarischen Vieh- ausfuhr nach Österreich, die seit der Angliederung der Länder der Stefanskronen an die Erblande zu beobachten ist, läßt sich aus steirischen Quellen deutlich erkennen<sup>7</sup>. Die Steier- mark war zwar nicht das einzige, aber ein wichtiges Durchzugsland für das ungarische Vieh, das seinen Absatz im Westen suchte und fand. Die Aufschreibungen über die Pötschenmaut lassen zwar nicht erkennen, ob sich unter den in unseren Mautbüchern verzeichneten Ochsen auch solche ungarischer Herkunft verbergen, aber auch, wenn dies nicht der Fall war, so hatte sich das ungarische Vieh doch einen nicht unwesentlichen Teil des innerösterreichischen Marktes erobert und gab damit das obersteirische, vor allem das Ennstaler Rind, frei zur Ausfuhr nach Oberösterreich.

Die beträchtliche Steigerung des Rinderexportes aus der Steiermark nach Oberösterreich, die sich für das 18. Jahrhundert feststellen ließ, betraf fast ausschließlich Ochsen und Terzen, Kühe wurden nach wie vor nur in geringfügiger Anzahl über den Pötschen getrieben.

<sup>4</sup> F. Tremel, Beiträge zur Geschichte von Murau, Zeitschrift des Historischen Vereines für Steiermark, Sonder- band 3, Graz 1957, Seite 71 f.

<sup>5</sup> Vgl. dazu die Angaben für das Jahr 1785 bei A. Hoffmann, Wirtschaftsgeschichte des Landes Oberösterreich, I. Band, Salzburg 1952, Seite 441.

<sup>6</sup> A. a. O., Seite 225.

<sup>7</sup> Darüber wird an anderer Stelle noch zu berichten sein.

Das Salzkammergut brauchte Schlachtvieh, nicht Zuchtvieh, dem kam die steirische Viehzucht in besonderem Maße entgegen, war sie doch seit langem auf die Zucht von Ochsen für den Markt eingestellt.

Anderes Vieh wurde nur in geringer Anzahl über den Pötschen getrieben. Nur wenige Pferde wurden alljährlich in den Mautbüchern verzeichnet, Kleinvieh, wie Schafe, Ziegen oder Schweine scheinen überhaupt kaum auf. Von einem regelmäßigen Handel zwischen Oberösterreich und Steiermark mit anderen Tieren als mit Ochsen kann füglich nicht gesprochen werden.

Der Transport des Viehs erfolgte natürlich in Trieben, wobei die für den Markt bestimmten Ochsen und Terzen in größeren Trieben — bis zu 50 Ochsen auf einmal — über den Pötschen getrieben wurden. Selbstverständlich wurden zu solchen Trieben mehrere Treiber benötigt; zu einem größeren Trieb gehörten sechs bis acht Treiber.

Naturgemäß verteilten sich die Viehtriebe recht ungleichmäßig über das ganze Jahr, deutlich lassen sich zwei Höhepunkte im Viehtrieb unterscheiden, ein erster im beginnenden Frühling, im März, ein zweiter im Hochsommer, im Juli. Der Tiefpunkt lag, klimatisch bedingt, im Winter.

Eine wichtige Handelsware, die für die Einkünfte der Maut geradezu bestimmend war, war der Wein. Verschiedenen Quellen, nicht zuletzt dem im Anhang abgedruckten Mauttarif von 1736, ist zu entnehmen, daß hauptsächlich sogenannter „Landwein“ über den Pötschen geführt wurde, worunter man allgemein Wein aus der unteren Steiermark verstand. Die Weine wurden im 17. Jahrhundert im allgemeinen noch nicht nach Sorten unterschieden, der Übergang vom Quantitätsbau zum Qualitätsbau setzte in der Steiermark erst in thersianischer Zeit ein, man bezeichnete bis dahin die Weine höchstens nach Gegenden oder Weinrieden, daher ist es nicht verwunderlich, daß wir keine Sortenangaben besitzen. Nur ein kurzer „Extrakt“ aus dem schon genannten „Hannth Buech“ Stadlers läßt erkennen, daß wenigstens die Bürger auf eine bessere Qualität Wert legten. Diese bessere Qualität erzielten sie durch das Liegenlassen des Weines, weshalb es denn auch Stadler stets hervorhob, wenn er einen „gar alten“ Wein in seinen Keller führte. Eine Sorte aber wurde besonders hervorgehoben, das war der „Luttenberger“, der, wie wir wissen, sich schon im 16. Jahrhundert besonderer Wertschätzung erfreute<sup>8</sup>.

Der Transport des Weines erfolgte fast ausschließlich in Startinfässern, von denen eines rund 525 Liter faßte. Ein solches Faß wurde auf einen zweispännigen Wagen geladen; auf die Wagen wird noch zurückzukommen sein. Sehr häufig aber bediente man sich eines kleineren Fasses, das einen halben Startin faßte. Ein kleineres Flüssigkeitsmaß war der Eimer, der dem zehnten Teil eines Startins entsprach<sup>9</sup>. Der Eimer wieder zerfiel in 36 Viertel, so daß ein Viertel schwach eineinhalb Liter gleichkam. Ein weiteres, vom Startin unabhängiges Flüssigkeitsmaß war das Lagel, von denen zwei einem Saum entsprachen. Das Lagel war ein ovales Fäßchen, von denen zwei einem Saumpferde so aufgebunden wurden, daß es je eines links und eines rechts auf dem Rücken trug. Weinsäume waren auf dem Pötschen verhältnismäßig selten und fallen mengenmäßig überhaupt nicht ins Gewicht.

<sup>8</sup> „Jornal“ des Judenburger Kaufmanns Clemens Körbler, als Leihgabe im Steiermärkischen Landesarchiv Graz.

<sup>9</sup> Das geht aus dem Mauttarif hervor. Vgl. auch R. Baravalle, Zur Geschichte der steirischen Maße, I, Zeitschrift des Historischen Vereines für Steiermark, XIX/1935, Seite 90.

Ob sich in der Verschiedenheit des Maßes eine Verschiedenheit der Sorte verbarg, läßt sich nicht feststellen, ist aber anzunehmen, da nach anderen Quellen der „Saumwein“ oder „Lagelwein“ meist welscher Wein war.

Die Menge des Weines, die über den Pötschen geführt wurde, war in den einzelnen Jahren sehr ungleich groß, je nachdem, ob die Weinernte in der Untersteiermark gut oder schlecht ausgefallen war. Im Durchschnitt der Jahre 1656 bis 1666 passierten jährlich 169 Startin, das sind fast 900 Hektoliter, die Mautstelle. Viel niedriger waren die für die Folgezeit festgelegten Mengen. Zwischen 1672 und 1678 wurden im Jahresdurchschnitt nur mehr  $58\frac{1}{2}$  Startin oder etwas mehr als 300 Hektoliter gezählt, zwischen 1748 und 1751 gar nur 49 Startin oder kaum 260 Hektoliter. Es mag sein, daß etwas weniger Wein getrunken wurde, aber ausschlaggebend war das nicht, den Ausschlag gab vielmehr die Verlagerung der Handelswege für den Wein, die in der Zwischenzeit eingetreten war. Die besseren und süßeren niederösterreichischen Weine, und im 18. Jahrhundert auch schon die ungarischen Weine, verdrängten mehr und mehr den schlecht gepflegten, sauren steirischen Landwein im oberösterreichischen Salzkammergut, der seit geraumer Zeit sogar im eigenen Lande einen schweren Kampf gegen die niederösterreichische Konkurrenz zu bestehen hatte, nur war er in der Steiermark durch ein kompliziertes System von Privilegien und Verboten geschützt<sup>10</sup>. Die jahreszeitliche Verteilung der Weintransporte weist einige charakteristische Züge auf. Eine Durchrechnung für die Periode von 1656 bis 1666 ergab die folgenden Durchschnittsziffern je Monat in Startin:

I: $16\frac{1}{4}$	IV: $6\frac{1}{2}$	VII: $6\frac{1}{4}$	X: 9	
II: $24\frac{1}{4}$	V: $7\frac{1}{2}$	VIII: $4\frac{1}{4}$	XI: 16	monatlicher
III: 11	VI: $5\frac{3}{4}$	IX: $3\frac{1}{2}$	XII: $19\frac{1}{2}$	Durchschnitt: $10\frac{3}{4}$

Dieser Übersicht ist zu entnehmen, daß die Weinfuhren bald nach Abschluß der Weinlese im November oder Ende Oktober einsetzten, den ganzen Winter hindurch fort dauerten und erst mit dem Einsetzen der Schneeschmelze und der dadurch hervorgerufenen Unpassierbarkeit der Wege stark zurückgingen. Der geringste Verkehr wurde im Sommer beobachtet, was sich ganz einfach erklärt, weil einmal um diese Jahreszeit die alte Ernte schon verkauft war, dann aber, weil im Sommer die Feldarbeit drängte, bei der Säumer und Fuhrleute, meist jüngere Bauernsöhne, fleißig mithalfen.

Außer dem Wein scheinen in den Aufzeichnungen über die Maut alkoholische Getränke nur vereinzelt und nur in geringen Mengen auf, die keine nähere Beachtung verdienen. In der Übersicht im Anhang sind sie angeführt. Einige Male findet sich in den Mautbüchern Most, worunter nicht Weinmost, sondern Obstmost zu verstehen ist, einmal wird er ausdrücklich als Birnmost bezeichnet. Gelegentlich wurde Branntwein über den Pötschen getragen, bisweilen auch Met. Most und Met wurden nach Startin gemessen, aber in kleineren Fässern oder in Eimern befördert. Der Branntwein wurde stets in Eimern gemessen, aber wohl, wie wir das von anderen Mautorten wissen, von Männern auf dem Rücken getragen.

<sup>10</sup> F. Tremel, Der Kampf um den Wein. Blätter für Heimatkunde, 25/1951, Seite 65 ff.

Die dritte Hauptgruppe der über den Pötschen geführten Güter sind in den Mautbüchern als Zentnerwaren bezeichnet, weil sie nach dem Gewicht vermutet wurden. Zu ihnen zählten nach der Terminologie der Mautbücher und der Tarife die Kaufmannsgüter, ferner Honig, Zwetschken, Schleifsteine und Haar.

Die Masse der Zentnerwaren, die über den Pötschen ging, hielt sich das ganze Jahrhundert hindurch in annähernd der gleichen Höhe und zeigte, mit einer Ausnahme, nur geringe Schwankungen. Der Jahresdurchschnitt betrug 3547 Pfundzentner (= ct) oder nicht einmal 200 Metertonnen. Die niedrigste Jahresmenge (1672) betrug 65,5 Prozent des Jahresdurchschnitts, die höchste (1661) 172 Prozent des oben genannten Durchschnitts, beide Zahlen bedeuteten Ausnahmefälle. Einen gewissen Tiefstand des Handelsvolumens weisen die Jahre 1656 bis 1673 auf — ausgenommen das genannte Jahr 1661 — wesentlich über dem Durchschnitt lagen die Jahre 1675 bis 1677. Eine bestimmte Entwicklungstendenz im Gesamtverkehr läßt sich also nicht feststellen, der Verkehr scheint vielmehr von der Mitte des 17. bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts ziemlich stabil geblieben zu sein.

Das Bild ändert sich, wenn man die einzelnen Güter in Betracht zieht. Als die wertvollste Untergruppe der Zentnerwaren darf man die sogenannten Kaufmannsgüter betrachten, worunter Tuche, Leinen, überhaupt Textilien, dann die Produkte des Südens, Öl, Südfrüchte, Fische, verstanden wurden. Das waren im wesentlichen alle jene Güter, die Gegenstand des Fernhandels waren. Sie dürften weitgehend gesäumt, zum kleineren Teil auch von Männern getragen und nur in selteneren Fällen auf Wagen geführt worden sein, während die Gegenstände des Nahhandels, insbesondere Getreide und andere Landesprodukte, auf den Pötschenwagen, auf die noch zurückzukommen sein wird, geführt wurden. Nur so ist die Unterscheidung von „Kaufmannsgütern“ als Zentnerware und von „Pötschenwagen“ zu verstehen. Damit erklärt sich auch die Tatsache, daß die Menge der beförderten Zentnerwaren die ganze untersuchte Zeit hindurch gleichblieb, während, wie auszuführen sein wird, die Zahl der Wagen, die den Pötschen passierten, im 18. Jahrhundert soviel größer war als im 17. Jahrhundert. Bekanntlich trat ja der Saumverkehr mit der Verbesserung der Straßenverhältnisse hinter dem Wagenverkehr immer mehr zurück.

Leider ist den Mautbüchern nicht zu entnehmen, welche Richtung die Kaufmannswaren einschlugen. Für die Tuche darf mit einiger Gewißheit angenommen werden, daß sie aus dem Norden, d. h. von Oberösterreich, kamen. Ihrer Herkunft nach dürfte es sich um oberdeutsche und böhmische Tuche gehandelt haben. Die Verteilung dieser Transporte auf die einzelnen Jahre und innerhalb des Jahres auf die einzelnen Monate zeigt wenig auffällende Züge. Die größten Mengen wurden in der Fastenzeit befördert, weil offenbar neben den Tuchen die sogenannte „Fastenspeise“, worunter man Fische, Reis und Südfrüchte verstand, einen beträchtlichen Teil der Kaufmannsgüter ausmachte.

Gewichtsmäßig standen unter den Zentnerwaren die Zwetschken an der Spitze; damit waren natürlich nicht frische, sondern getrocknete Zwetschken gemeint, die neben den Kletzen — getrockneten Birnen — und Nüssen, die wir übrigens in unseren Aufzeichnungen unter den Kaufmannsgütern suchen müssen, das beliebteste konservierte Obst waren, das besonders im Winter, wenn das Frischobst verbraucht war, in vielerlei Form gern und häufig genossen wurde. Wiederum lassen uns die Quellen bei der Frage nach der Herkunft der Zwetschken im Stich; an sich ist die Herkunft aus dem Süden, d. h. der Steiermark

oder Kroatien, ebenso wahrscheinlich als die aus Böhmen. Naturgemäß war der Handel mit Zwetschken sehr vom Ausfall der Ernte abhängig und weist daher größere Schwankungen zwischen den einzelnen Jahren auf als der Handel mit den Kaufmannswaren. Auf längere Frist gesehen, läßt sich jedoch keine Änderung in der Beliebtheit der Ware feststellen.

Beachtliche Schwankungen ergeben sich dagegen bei einer Aufteilung der Transporte auf die einzelnen Monate. Unter Berücksichtigung der Jahre 1656 bis 1678 ergeben sich die nachfolgenden Monatsdurchschnitte, gemessen in Zentnern:

I: 207	IV: 49 <sup>1/2</sup>	VII: 62	X: 133	
II: 221	V: 86	VIII: 52	XI: 142	monatlicher
III: 130	VI: 71	IX: 92	XII: 181	Durchschnitt: 118

Deutlich erweisen sich aus dieser Übersicht die Zwetschken als die einzigen und daher viel begehrten Vitaminspender des Winters. Mit dem ersten Grün im Garten traten sie in den Hintergrund, um im Herbst neuerdings in großen Mengen auf den Märkten aufzutauchen. Während die Beliebtheit der Zwetschken durch das ganze untersuchte Jahrhundert hindurch unvermindert anhielt, zeigt sich beim Honig deutlich eine allmähliche Abnahme des Verbrauchs. Einem durchschnittlichen Jahresverbrauch von 674,5 ct während der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts steht ein solcher von nur 420 ct in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts gegenüber, was einer Abnahme von 33 Prozent entspricht. Das 18. Jahrhundert ist die Zeit, in welcher der Zucker seinen Einzug als Süßmittel in den bürgerlichen Haushalten hielt, wogegen der Honig zur Herstellung einer Anzahl von Mehlspeisen, insbesondere von Lebkuchen, unentbehrlich blieb.

Zwischen den einzelnen Jahren gab es beträchtliche Unterschiede in den beförderten Mengen, denn auch die Honigernte war und ist recht ungleich; eine Vorratswirtschaft konnte man aber offenbar noch nicht in ausreichendem Maße. Wie bei den Zwetschken war auch beim Honig der Winter die Jahreszeit des größten, der Sommer die des geringsten Handelsvolumens; insbesondere der ausgehende Winter, die Zeit der Erkältungskrankheiten, weist die höchsten Verkaufsziffern auf.

Geringfügiger war der Handel mit Schleifsteinen. Die imponierende Zahl von durchschnittlich 174 Pfundzentnern im Jahr kann darüber nicht hinwegtäuschen, sie erklärt sich sehr einfach aus dem hohen spezifischen Gewicht des Materials. Die Jahresschwankungen hielten sich in bescheidenen Grenzen.

Haar, worunter man Flachs verstand, scheint in den Mautbüchern nur ein einziges Mal auf (1675), er versteckte sich ansonsten wahrscheinlich unter der Ladung der Pötschenwagen. Säumer und Träger brachten viele Holzwaren zur Mautstelle. Dazu gehörten die vielerlei Holzgeräte, die in Haus und Wirtschaft gebraucht wurden, also Löffel, Teller, Schüsseln, Quirler, dazu die Griffe für die verschiedensten Werkzeuge und Wirtschaftsgeräte und schließlich Drechslerwaren. Ein Mittelpunkt für die Erzeugung dieser Waren war Gmunden mit seiner Umgebung, namentlich die Viechtau<sup>11</sup>. Das Holzwerk wurde in Ballen verpackt. Durchschnittlich wurden 258 solcher Ballen im Jahr befördert, wobei die Jahresmengen zwischen 124 (1749) und 335 (1672 und 1675) schwankten. Auffallend sind die niederen

<sup>11</sup> A. Hoffmann a. a. O., I. Band, Seite 129 und 387 und die dort angeführte Literatur.

Zahlen für die Jahre 1748 und 1749; die steirischen Quellen lassen nicht erkennen, ob sie etwa durch staatliche Eingriffe verursacht sind, was an sich wahrscheinlich ist, da das Salzamt in dieser Art der Holzverwertung eine „unnütze Waldverschwendung“ sah und ihr deshalb feindselig und ablehnend gegenüberstand.

Die Größe und das Gewicht des Ballens kennen wir leider nicht, er dürfte aber dem Saum entsprochen haben und damit einem Gewicht von drei Pfundzentnern gleichgekommen sein. Nehmen wir je Ballen ein Durchschnittsgewicht von 150 kg an, was eher zu hoch gegriffen ist, so würde sich daraus eine Jahresmenge von 40 Meterentonnen ergeben. Selbstverständlich blieb diese recht ansehnliche Menge nicht im Ausseer Land, sondern ging zum größten Teil weiter in die übrige Steiermark. Oberösterreichisches „Traxlwerk“ war in Murau und Judenburg ebenso anzutreffen wie in Marburg und Graz.

Nun bleiben noch die Pötschenwagen zu nennen. Der Pötschenwagen wird im Tarif von 1736 dem „Payerwagen“ gleichgesetzt. Der Bayerwagen — so zum Unterschied vom Ungarnwagen genannt — war ein Anzenwagen, d. h. ein Wagen mit einer gabelförmigen Deichsel, dem die Pferde hintereinander vorgespannt wurden<sup>18</sup>. Ein solcher Wagen hatte eine geringe Spurweite und war daher für die sehr engen Gebirgswege sehr geeignet.

Leider läßt sich den vorliegenden Aufzeichnungen nicht entnehmen, mit wievielen Pferden ein Pötschenwagen in der Regel bespannt war. Da die Straße jedoch sehr steil war, ist anzunehmen, daß der Wagen zweispännig war, aber kaum eine größere Last trug als ein einspänniger Wagen. Die Last eines einspännigen Wagens entsprach in der Ebene oder bei geringfügigen Steigungen der doppelten Saumlast, also sechs Pfundzentnern oder rund 330 kg, ein zweispänniger Wagen faßte auf ebenen Wegen die doppelte Last.

Der Wagenverkehr über unseren Paß weist eine ständige Steigerung auf. Führen im Durchschnitt der ersten elf Jahre nur 85 Wagen (oder Schlitten) jährlich über den Paß, so im Zeitraum von 1672 bis 1678 schon 150 und im Durchschnitt der letzten vier Jahre unserer Quelle (1748 bis 1751) sogar schon 793 Wagen jährlich. Das ist typisch für die Entwicklung des Verkehrswesens im Zeitalter des Merkantilismus. Das staatliche Interesse an der Zunahme des Handelsvolumens wirkte sich in einer Verbesserung der Straßen aus, und mit der Verbesserung der Straßen ging der weniger rentable Saumverkehr zurück, während der Wagenverkehr zunahm. Es ist gerade beim Pötschen deutlich zu verfolgen, wie sich in den ersten hundert Jahren merkantilistischer Politik in Österreich die von Saumpferden und Männern getragenen Lasten gewichtsmäßig gleichblieben, während der Wagenverkehr von der Mitte des 17. Jahrhunderts bis zum Ende des Jahrhunderts um 76,5 Prozent anstieg und sich bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts sogar verneunfachte.

Den Inhalt der Pötschenwagen können wir nur vermuten. Es wurde schon gesagt, daß er ursprünglich hauptsächlich Landesprodukte, im besonderen wohl Getreide umfaßte, während für das 18. Jahrhundert auch alle jene Waren, die oben als Kaufmannsware zusammengefaßt waren, in Betracht kommen.

Es bleibt noch übrig, den Versuch zu wagen, den Gesamtumfang des Verkehrs abzuschätzen. Da das jährliche Ausmaß des Viehtriebes schon behandelt wurde und außerdem aus der Tabelle im Anhang leicht nachgesehen werden kann, darf er an dieser Stelle über-

<sup>18</sup> F. Tremel, Der Verkehr über den Platsch in der frühen Neuzeit. Zeitschrift des Historischen Vereines für Steiermark, XLVIII/1957, Seite 132.



TABELLE I

U M F A N G D E S V E R K E H R S

Ware	1656	1657	1658	1659	1660	1661	1662	1663	1664
Rinder .....	2	—	—	—	—	1	10	12	29
Pferde .....	6	1	4	6	2	4	8	16	17
Kleinvieh .....	—	—	—	—	—	—	—	—	7
Wein, Startin .....	170	127 <sup>1/4</sup>	45 <sup>3/4</sup>	21	13 <sup>1/2</sup>	10 <sup>1/2</sup>	222	383 <sup>1/4</sup>	130
Wein, Eimer .....	—	2	—	2	—	—	—	8	8
Wein, Saum .....	6	—	—	—	1	—	2	7	6 <sup>1/2</sup>
Most, Startin .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Branntwein, Eimer .....	4	2	3 <sup>1/2</sup>	—	—	8 <sup>1/4</sup>	1 <sup>1/4</sup>	10 <sup>1/2</sup>	1 <sup>1/2</sup>
Met, Eimer .....	—	—	—	—	—	—	—	—	2 <sup>1/2</sup>
Kaufmannsgüter, Pfundzentner ..	850	992	933	1140	978	2434	1202	1179	1183
Honig ct .....	344	1443	887	835	736	635	327	1013	1114
Zwetschken ct .....	970	708	1860	1739	1033	2961	1406	803	1492
Schleifsteine ct .....	244	99	286	213	248	128	122	141	194
Haar ct .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Holzwerk, Ballen .....	222	254	282	181	308	291	264	240	300
Pötschenwagen .....	55	81	67	50	43	33	175	140	70

gangen werden. Gleiches gilt für den Wein, wobei wir für ein Startin Wein ein Gewicht von 660 kg ansetzen wollen, was der Normallast eines zweispännigen Wagens entspricht. Einfacher ist die Berechnung des Gewichts der Zentnerwaren und auch die Gewichtsberechnung des Holzwerks macht keine Schwierigkeiten, es kann mit rund 40 Tonnen im Jahresdurchschnitt angesetzt werden. Die Wagenlast ist uns auch bekannt, vorausgesetzt, daß die Wagen jeweils voll beladen waren, was keinesfalls sicher ist. Summiert man alle diese Angaben, so gelangen wir — freilich nur sehr annähernd — zu dem Ergebnis, daß das Gesamtgewicht der über den Pötschen geführten Waren ohne das lebende Vieh in der ersten Periode (1666 bis 1672) rund 370 Tonnen jährlich, in der zweiten Periode (1672 bis 1678) etwas weniger, nämlich nur 330 Tonnen, in der dritten Periode (1748 bis 1751) aber 550 Tonnen jährlich betrug. Ursache für den Rückgang von der ersten zur zweiten Periode war die Verminderung der Weinfuhren, die Zunahme im 18. Jahrhundert geht ausschließlich auf die Steigerung des Wagenverkehrs zurück.

Verglichen mit den Verhältnissen der Gegenwart ist dieser Verkehr freilich sehr gering. Nehmen wir mit Rücksicht auf die besondere Anlage der Pötschenstraße nur einen 3-t-Laster zur Grundlage unseres Vergleichs, so ergibt sich, daß in der ersten Periode sämtliche über den Pötschen geführten Güter, nicht gerechnet lebende Tiere und Eisen, auf 123 Lastwagen Platz gefunden hätten; in der zweiten Periode hätten sogar nur 110 Lastwagen ausgereicht, um den Verkehr zu bewältigen und selbst in der dritten Periode würden nur 183 Lastwagen jährlich genügt haben, um die oben angeführten Güter über den Pötschen zu führen. Das heißt also, daß um die Mitte des 18. Jahrhunderts ein Lastwagen an jedem zweiten Tag den Anforderungen, die an die Güterbeförderung gestellt wurden, entsprochen hätte. Auf den Eisenbahnverkehr umgerechnet, hätte im 17. Jahrhundert ein einziger Eisenbahnzug mit etwa 50 Waggon zu je 15 Tonnen Fassungsraum den Warenverkehr zweier Jahre

Tremel: Der Verkehr über den Pötschenpaß

ÜBER DEN PÖTSCHEN

1665	1666	1672	1673	1674	1675	1676	1677	1678	1748	1749	1750	1751
1	12	8	26	39	43	114	94	91	1251	1123	709	655
5	12	8	8	14	12	47	29	36	32	18	4	1
—	—	—	—	—	—	—	8	9	1	—	—	—
128 <sup>1/2</sup>	208	56 <sup>1/4</sup>	32	32	76	82 <sup>3/4</sup>	101	38	85 <sup>3/4</sup>	26 <sup>1/2</sup>	29 <sup>1/2</sup>	53 <sup>3/4</sup>
19	14	5 <sup>1/2</sup>	2 <sup>1/2</sup>	18	11 <sup>1/2</sup>	22 <sup>2/3</sup>	15	1	—	—	—	—
4	2 <sup>1/2</sup>	1 <sup>1/2</sup>	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
—	—	4	—	—	—	3 <sup>1/4</sup>	15	4*	8**	—	—	—
5	—	3	—	—	2 <sup>1/2</sup>	1 <sup>1/2</sup>	—	1 <sup>1/2</sup>	—	—	—	—
1519	1372	1059	949	1392	1906	1935	1658	1282	1067	1126	1694	1330
816	638	52	296	206 <sup>1/2</sup>	487 <sup>1/2</sup>	113 <sup>1/2</sup>	694 <sup>1/2</sup>	493	382	449	534	313 <sup>1/2</sup>
1063	1672	933	1101	1402	1961	2026	2103	1298	1636	1444	1063	1422 <sup>1/2</sup>
86	135	277	196	183	252	186	119	132	130	131	151 <sup>1/2</sup>	127 <sup>1/4</sup>
—	—	—	—	—	2 <sup>1/4</sup>	—	—	—	—	—	—	—
232	257	335	300	271	335	270	240	257	145	124	301	45
65	155	120	126	152	136	141	215	157	945	821	798	602

\* Darunter 2 Eimer Bierbranntwein.

\*\* Darunter 1/2 Eimer Rosoglio

bewältigt, und selbst um die Mitte des 18. Jahrhunderts würden sämtliche Waren, ausgenommen das Eisen, aber einschließlich des lebenden Viehs, die in einem Jahr den Pötschen passierten, nicht mehr als drei Güterzüge gefüllt haben.

Es ist freilich ein grober Schönheitsfehler in unserer Berechnung, daß das Eisen, das ohne Zweifel ein wichtiges Frachtgut von hohem spezifischen Gewicht war, in unseren Zahlen nicht inbegriffen ist. Die Gründe hierfür wurden schon eingangs dargelegt. Nun verzeichnet das schon mehrfach genannte „Hannth Buech“ Stadlers den Ausgang aus der Eisenniederlage des Marktes Aussee für das Jahr 1683. Das Eisen wurde in zwei Sorten gruppiert, eine gewöhnliche Sorte, das sogenannte „Zwölfkreuzereisen“, und eine bessere, die als „Fünfzahnkreuzereisen“ (wahrscheinlich Stahl) bezeichnet wurde. Eine Zählung ergab, daß im genannten Jahre die erstaunlich hohe Summe von 6762 Saum „Zwölfkreuzereisen“ und 2543 Saum „Fünfzahnkreuzereisen“, zusammen also 9305 Saum oder rund 1400 Tonnen aus der Niederlage weggeführt wurden. Freilich darf nicht vergessen werden, daß in dieser Zahl der ziemlich große Bedarf des Ausseer Landes mit seinen Salinen inbegriffen war. Wieviel Eisen über den Pötschen außer Landes ging, entzieht sich jeder Berechnung.

Wie früher erwähnt, hatte der Verkehr über den Pötschen in den hundert Jahren, über die uns Zahlen vorliegen, beträchtlich zugenommen. Um so auffallender ist es, daß die Einnahmen der Maut keine solche Steigerung aufwiesen, wie die letzte Tabelle im Anhang zeigt. Dieses Stagnieren der Einnahmen erklärt sich freilich ungezwungen aus dem Rückgang des Weinhandels, der die ergiebigste Einnahmequelle der Maut war.

Abschließend seien noch einige wenige Angaben über die Händler und Frächter gemacht. Was den Eisenhandel betrifft, hat schon Hollwöger darauf verwiesen<sup>13</sup>, daß die Träger der im „Hannth Buech“ genannten Namen keine „Eisenhandelsherren“ im üblichen Sinn des

<sup>13</sup> A. a. O., Seite 2.

TABELLE 2 ERTRÄGNISSE DER PÖTSCHENMAUT

	Gulden	Schilling	Pfennig		Gulden	Schilling	Pfennig
1656	484	3	22	1675	383	5	24
1657	451	3	2	1676	443	—	16 <sup>1/2</sup>
1658	248	3	19	1677	490	2	21
1659	192	5	29	1678	300	5	9
1660	134	3	26			Kreuzer	
1661	228	2	20	1740	274	45	—
1662	485	—	—	1741	192	15	2
1663	1025	4	27*	1742	282	39	—
1664	538	2	6	1743	299	9	—
1665	423	3	1	1744	362	25	1
1666	627	3	14	1748	457	57	—
1672	244	3	9	1749	330	7	—
1673	193	2	12	1750	284	3 <sup>1/2</sup>	—
1674	227	1	19				

\* mit Salzaufschlag

Wortes waren, sondern kleine Geschäftsleute und Handwerker aller Art aus der nächsten Umgebung. Damit scheinen die großen Mengen, die sie bezogen, im Widerspruch zu stehen, aber der Widerspruch erklärt sich sehr einfach dadurch, daß diese kleinen Leute nicht Kaufleute, sondern Frächter waren, die das Eisen für die Käufer führten. Einige Namen aus Oberösterreich seien aus dem „Hannth Buech“ hier angeführt: Andrá Weichl „an der Halstat“ (1687), Cristan Perr „an der Gossa Mill“ (= Gosaumühle), Hans Scheffpenkher, Schneider in der Gosau, und Tobias Schröfl, Weißgerber zu Ischl (1685). Die meisten Frächter stammten jedoch aus dem Ausseer Land, aus Straßen, Reitern, Eselsbach, Kainisch, Altaussee und Lupitsch, bei der Mehrzahl fehlt die Ortsangabe, der Schreiber hielt sie wohl für überflüssig, weil es Bürger von Aussee waren.

Ein etwas anderes Bild ergibt eine Nachsuche bei den in den Mautbüchern verzeichneten Namen. Da finden wir, soweit die Herkunft festzustellen ist, vornehmlich Ausseer Familien<sup>14</sup>. Bekannte Namen wie Gaiswinkler, Khalß, Steyrer, Wagendorfer und Wasner treten uns entgegen. Oberöreicher sind nur ganz selten angeführt, so bezog der Pfarrer von Hallstatt seinen Wein über den Pötschen, aus Hallstatt stammte auch Hans Eysl, der Kaufmannsgüter führte, in Ischl war Mathes Sidler, der für Balthasar Schröfl Branntwein führte (oder trug), beheimatet, aus Ebensee war Adam Lindauer mit Kaufmannswaren über den Paß gezogen und der Pruggmüller zu Gmunden ließ sich von Hans Kals ein Pferd aus der Steiermark zuführen.

Vor mehreren Jahren konnte ich auf die engen wirtschaftlichen Verflechtungen zwischen Oberösterreich und der Steiermark hinweisen<sup>15</sup>. Die vorliegenden Angaben scheinen mir ein neuer Beweis dafür zu sein.

<sup>14</sup> Darüber siehe F. Hollwöger, Ausseer Land, Geschichte der Gemeinden Bad Aussee, Alt-Aussee, Grundlsee, Mitterndorf und Fichl, Bad Aussee 1956, mit ausführlichem Namenweiser.

<sup>15</sup> F. Tremel, Oberösterreich und Steiermark in ihren wirtschaftlichen Beziehungen. Zeitschrift des Historischen Vereines für Steiermark XLIV/1953, Seite 160 ff.

Tremel: Der Verkehr über den Pötschenpaß

A N H A N G

MAUTTARIF 1736

Weeg Mauth

Über die Pötschen, wie dieselbe von denen Kaufmansgüettern, Cramereyen, Weinen, Pferdten, s. v. Viech vnd desgleichen in die Kay. Mauth zu Aussee eingenommen werden solle.

Von Centen:

Kaufmans Güetter, Hönig, Zwespen, Speick,	
Kösten Cinnßgetreydt .....	2 x
Ein Sämb Traxlwerk .....	3 x
Ein Payer oder Pötschenwagen .....	3 x
Hundert Sengsen, so vor ein Centen geraicht werden .....	2 x
Hundert Stroomesser, so vor 2 Centen zu rechnen .....	4 x
Vor ein Centen Schleifstein .....	1 x
Vor einen Roß, so ausser Landts passiert, von jeden Gulden Werts .....	6 x
Auf Pasaßbrief aber von Stuck .....	4 x
Von einem Ochsen .....	1 fl. 45 x
Von einer Khue .....	52 x 2d
Von 6 Ochsen- oder Khühhäut, per ein Centner gerechnet .....	2 x
In simili von andern Geföhlen und Centen	2 x

Brand Wein:

Ein Startin mit Rottenmaner Mauth ..	6 fl.
Ein halber Startin .....	3 fl.
Ein Startin ohne Rottenmaner Mauth ..	3 fl.
Ein halber Startin .....	1 fl. 30 x
Ein Sämb mit Rottenmaner Mauth ....	1 fl.
Ein Sämb ohne .....	30 x
Ein halbsämb Lagl mit Rottenmaner Mauth	30 x
Detto ohne .....	15 x
Ein Emmer mit Rottenmaner Mauth ..	36 x
Detto ohne .....	18 x
Von Viertel mit Aufschlag .....	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d

Land Wein und Möth:

Ein Startin mit Rottenmaner Mauth ....	3 fl.
Ein halber detto .....	1 fl. 30 x

x = Kreuzer, d = Pfennig, fl. = Gulden.

Ein Sämb .....	45 x
Ein halber Sämb .....	22 x 2d
Ein Emmer .....	18 x
Ein halber Emmer .....	9 x
Ein Startin ohne Rottenmaner Mauth ..	45 x
Ein halber detto .....	22 x 2 d
Ein Sämb .....	11 x 1 d
Ein halber Sämb .....	5 x 2 d
Ein Startin Piermost .....	1 fl. 30 x
Ein Emmer .....	9 x
Ein Startin detto ohne .....	22 x 2d
Ein Emmer detto ohne .....	2 x 1 d

Papier vnd Buechführerey Aufschlag:

Von ein Riß Postpappier .....	2 fl.
Von ein Riß Canzleypappier .....	1 fl. 30 x
Von ein Riß Conceptpappier .....	1 fl.
Von ein Riß Truckhereypappier .....	30 x
Von ein Riß Schrembs oder Fließpappier	19 x
Von ein Riß Regal, Median, türckisch vnd gemahln Pappier .....	6 fl.
Von allerhandt Buecher von ein Pfundt ..	3 x
Von ein Centa detto aber .....	5 fl.

Solte aber von nachfolgenden Gattungen etwas ohne Weeg-Aufschlagsbolleten passiern, wirdet auch folgendes abzunehmen seyn:

Von ein Stuckh Hungarisch Horn-Viech	1 fl.
Von ein Centa Wachs .....	30 x
Von ein Centen Hönig .....	30 x

Diejenige hingegen, so vermög Lands-Handtfest oder sonst habender Freyheit bißhero solcher Mauth befreyet gewesen noch fürohni exempt seyn.

Datiert Grätz, den 27. Febr. 1736, Innerösterreichische Hofcammer