

JAHRBUCH DER STADT LINZ

1 9 5 2

LINZ 1953

Herausgegeben von der Stadt Linz Städtische Sammlungen

INHALT

	Seite
Vorwort	V
Stadtechronik: Aus der Chronik der Stadtverwaltung — Theater und Schrifttumspflege — Konzertleben — Neue Galerie — Kunstschule — Volkshochschule — Stadtbücherei — Städti- sche Sammlungen — Kunst- und Baudenkmäler — Bauberatung — Künstlerische Ausgestaltung — Schloßberggestaltung — Naturschutz	VII
 Eduard Holzmair (Wien): Die Stellung Oberösterreichs im österreichischen Münzwesen .	1
 Ernst Neweklowsky (Linz): Die Schiffe mit dem Namen „Linz“	33
 Theodor Kerschner (Linz): Der alte Botanische Garten und der Verein für Naturkunde . .	37
 Karl M. Klier (Wien): Die weltlichen Lied-Flugblattdrucke von Philipp Kraußlich . .	69
 Hans Commedia (Linz): Stelzhamer und Linz	109
 Hans Sturmberger (Linz): Anton von Spauns Briefwechsel mit Moritz von Schwind . . .	161
 Gustav Gugitz (Wien): Eine Quelle zur Linzer Theatergeschichte	187
 Franz Xaver Bohdanowicz (Linz): Die k. k. Gebär- und Findelanstalt	207

Johann Oberleitner (Linz):	
Linzer Thesenblätter	221
Georg Grüll (Linz):	
Die Linzer Handwerkszünfte im Jahre 1655	261
Franz Wilflingseder (Linz):	
Fredericus Lagus. Ein thüringischer Schulmann und Arzt	297
Alfred Hoffmann (Linz):	
Linz im Donautransit 1566	331
Hertha Awecker (Linz):	
Das Nonnberger Amt „enhalb der Donau“	345
Richard Newald (Berlin):	
Über eine deutsche Urkunde	381
Paul Karnitsch (Linz):	
Der römische Urnenfriedhof	385
Ämilian Kloiber (Linz):	
Die Skelettreste aus dem römerzeitlichen Brandgräberfeld in der Wurmstraße (Kreuzschwestern) 1926 bis 1927	491
Alois Topitz (Wien):	
Zur Geschichte der Linzer Klimastationen	539
Karl Emmerich Baumgärtel (Linz):	
Schicksalsgemeinschaft mit einer Stadt	545
Karl Treimer (Wien):	
Über den Namen „Linz“	553

LINZ IM DONAUTRANSIT
DES JAHRES 1566

Überall dort, wo Menschen wirtschaften, gesellt sich zu dem Bedürfnis des Warenerwerbes, sei es durch bloßes Sammeln, sei es durch künstliche Herstellung, bald auch das des Austausches, des Handels. Da die Natur dem Menschen nicht immer die gleichen Möglichkeiten verschafft, müssen gerade die Gegenstände des Austausches in der Regel aus größeren Entfernungen herbeigeschafft werden. Handel besteht daher, im weiteren Sinne betrachtet, nicht allein im bloßen Warenaustausch, sondern ebenso in Warenbewegung. Angesichts der in früheren Zeiten zur Verfügung stehenden, recht wenig leistungsfähigen, von der heutigen Technik aus betrachtet „primitiven“ Verkehrsmittel, bestand sogar ein guter Teil der den Händlern gestellten Aufgaben in der Bewältigung des Transportproblems. Für die Warenbewegung standen in der Hauptsache bloß Lastträger, Lasttiere, von Tieren gezogene Wagen sowie Ruderschiffe, die bestenfalls im Gegentrieb durch Menschen oder Tiere bergwärts gezogen werden konnten, zur Verfügung. Daraus ergibt sich, daß im Verhältnis zur Leistung ungleich mehr Menschen als heute mit dem Transport befaßt waren. Infolge der dazu notwendigen, in nahen Abständen angelegten Rast- und Umschlagplätze, weiters der damit verbundenen Gasthäuser und Unterkunftstätten war mit dem Transport ein ganzer Streifen längs der Verkehrslinien beansprucht und beschäftigt. Neben dem eigentlichen Handel bildet daher der mit ihm enge verknüpfte Transit eine sehr wesentliche Rolle im Wirtschaftsleben. Die Wichtigkeit dieses Wirtschaftszweiges zeigt sich besonders konzentriert in den Knotenpunkten des Verkehrs, nämlich den Städten, die ja ihre Entstehung und Existenz gerade dieser Eigenschaft verdanken. Daher sind für den Stadt- und Wirtschaftshistoriker nicht allein alle jene Quellen interessant, die über die städtische Warenproduktion und den Warenumsatz auf den

städtischen Märkten Aufschluß geben, sondern auch jene, die bloß den Durchzug betreffen.

Der Warentransit spielt aber seit jeher noch eine andere wichtige Rolle außerhalb seines eigentlichen Aufgabenkreises, und zwar dadurch, daß er im Wege der Einhebung von Mauten und Zöllen den jeweiligen Besitzern einer solchen Berechtigung zu einer oft außerordentlich ergiebigen Einnahmsquelle verhelfen kann. Es ist klar, daß man solche Maut- und Zollstätten dort zu errichten suchte, wo der Verkehr am dichtesten war und wo ein Ausweichen seitens der von der Einhebung betroffenen Kauffahrer infolge ihrer zentralen Verkehrslage kaum zu erwarten und auch leicht zu verhindern war. Es würde in diesem Zusammenhange zu weit führen, der Geschichte der Mauten nachzugehen¹). Soviel sei jedoch bemerkt, daß die wichtigsten internationalen Verkehrswege auch im Mittelalter, als es noch keine Staatsgewalt im modernen Sinne gab und auch viele „Private“ im Besitz „öffentlicher“ Rechte, darunter auch Mauten, waren, immer unter dem Schutz der jeweils höchsten Macht im Lande, sei es nun der Könige oder Landesfürsten, geblieben sind. Zu diesen internationalen, öffentlichen Verkehrsstraßen zählte in unserem Lande in erster Linie auch die Donau. An den Stellen, wo zu oder über diesen Strom andere Land- oder Wasserstraßen herbeiführten, entwickelten sich Lande- und Umschlagplätze sowie Überfuhren; letztere konnten, wie vorwiegend in älterer Zeit, zu Schiff oder mittels einer Brücke bewältigt werden. Brücken wurden an der österreichischen Donau erst sehr spät, und zwar in Linz 1497, in Mauthausen-Enns 1505, in Krems 1463 und in Wien 1439 errichtet.

Im Laufe des Mittelalters haben sich als wichtigste, stets in der Hand der Landesfürsten befindliche Mauten jene zu Linz, Ybbs und Stein bei Krems entwickelt, zu denen dann noch als vierte Mauthausen trat, deren eigenartige Rechtsstellung noch nicht restlos geklärt ist. Obwohl sich also die größten Mauten in der Hand der Landesfürsten befanden, so war doch ihre Verwaltung und Auswertung gemäß dem mittelalterlichen Verwaltungs- und Finanzsystem nicht immer landesfürstlichen Organen anvertraut; vielmehr wurde auch hier wiederholt das beliebte Pachtsystem angewendet, dem gemäß man privaten Unternehmern die Einkünfte gegen Zahlung einer Pauschalsumme für einen bestimmten Zeitabschnitt überließ. Solche Verpachtungen erfolgten meist dann, wenn die landesfürstlichen Finanzen infolge außenpolitischer oder kriegerischer Auseinander-

setzungen stark beansprucht wurden und man von Kapitalisten dringend größere Anleihen benötigte, deren Rückzahlung im Wege der Verpachtung landesfürstlicher Einkünfte wie eben auch der Mauten bewerkstelligt werden mußte. Dieses Pachtsystem hat eine für den Historiker unangenehme Auswirkung, die darin besteht, daß die für die Handels- und Verkehrsgeschichte so aufschlußreichen Mauteinnahmebücher in den seltensten Fällen erhalten geblieben sind, weil man sich bloß für die Pauschalabrechnungen interessierte und daher die genauen Einnahmejournale, die jede einzelne Post festhielten, nach der Abrechnung nicht mehr benötigte und daher wegwarf²). Aus den uns häufiger überlieferten Pauschalsummen, wie sie zum Beispiel auch für Linz vorhanden sind, können wir jedoch nur wenig Schlüsse ziehen, weil wir daraus nicht erfahren, welche Arten und Mengen von Waren vermutet wurden³). Daher ist uns jede einzelne Nachricht, die uns genauere Angaben liefert, so kostbar.

Als man im Jahre 1568 wieder einmal den landesfürstlichen Finanzen mittels einer Steigerung der Donaumauten aufhelfen wollte, ließ man sich zu diesem Zwecke eine Zusammenstellung jener in Linz, Mauthausen, Ybbs und Stein im Laufe des Jahres 1566 vermuteten Waren anfertigen, bei denen man eine Erhöhung der Mautsätze beabsichtigte⁴). Wenn wir nun im folgenden die darin gebotenen Angaben mit besonderer Berücksichtigung der daraus für Linz zu ziehenden Schlüsse besprechen, so wären noch einige für die Auswertung wichtige Tatsachen zu beachten: Während an der Linzer, Ybbser und Steiner Maut das ganze Jahr hindurch eingehoben wurde, war die Wirksamkeit der Mauthausener Maut bloß auf eine vier Monate und drei Wochen währende Frist beschränkt, woraus sich ihre wesentlich niedrigeren Ansätze erklären. Da wir die Zahlen der anderen Mauten nur zu einem Vergleich benötigen und die Ansätze von Stein fast in allen Fällen mit jenen von Ybbs übereinstimmen, so haben wir die letztgenannten hier nicht berücksichtigt.

Die Verwertung der uns in der Aufstellung gebotenen Daten ist allerdings dadurch erschwert, daß darin keinerlei Angaben über die Richtung der Warenbewegung, ob donauauf- oder -abwärts, enthalten sind. Bei Linz handelt es sich allerdings um zwei verschiedene Bewegungen, die deutlich auseinandergehalten werden; die Liste unterscheidet nämlich jene Waren, die auf dem Wasser der Donau (zu Schiff) „durchgegangen“ sind, von anderen, die auf dem Landweg „über die Brücke und das Wasser“ transportiert wurden. Auch hier

fehlen jedoch alle Anhaltspunkte dafür, ob die Waren von Norden nach Süden oder umgekehrt transportiert wurden. Die Linzer Wasser- und die Landmaut waren zwei ganz verschiedene Einnahmsposten und wurden deshalb auch nach verschiedenen Sätzen eingenommen. Zu bemerken ist weiterhin, daß unsere Aufstellung keineswegs alle gehandelten und transportierten Waren umfaßt, sondern, wie bereits bemerkt, nur jene, für die damals eine Mautsteigerung vorgesehen war. Es ist weiterhin zu bedenken, daß auch von diesen Gattungen wiederum nicht alles erfaßt wurde, weil Adel und Klöster vermöge der ihnen zustehenden Privilegien für ihren Eigenbedarf von jeder Maut befreit waren; unter mißbräuchlicher, aber geduldeter Beanspruchung dieser Begünstigung ließen sie weit darüber hinaus auch Waren verfrachten, die sie nicht selbst benötigten, sondern weiter verhandelten. Daher kann jede solche Liste immer nur einen Teil des tatsächlichen Umschlages erfassen und es ist uns völlig unmöglich, auch nur annähernd zu schätzen, welchen Prozentsatz wir damit in den Bereich unserer Kenntnisse ziehen. Dennoch müssen wir in Anbetracht der vorne angedeuteten Quellenlage froh sein, wenigstens einen ungefähren Anhaltspunkt zu einer zahlenmäßigen Erfassung der wirtschaftlichen Vorgänge zu gewinnen.

Die in unserer Liste angeführten Waren sind nach fünf Hauptgruppen gegliedert, deren erste die Getränke, die zweite die Güter, die dritte Textilien, die vierte Eisenwaren, die fünfte Felle und Häute umfaßt. Es fehlt darin also, um nur die wichtigsten Gattungen zu nennen, der Wein, das Getreide, Vieh und Fleisch sowie andere Lebensmittel, das Salz, Rauheisen, Holz und die daraus erzeugten Fertigwaren, weiters Wachs und Honig⁵). Wir wollen zunächst die zweite nur allgemein als „Güter“ gekennzeichnete Gruppe herausgreifen, weil sich hier vorerst eine genauere Erläuterung, was eigentlich darunter zu verstehen ist, als notwendig erweist. Diese „Güter“ werden in unserem Verzeichnis in vier Untergruppen spezifiziert, nämlich in beschlagenes Gut, unbeschlagenes Gut, Zentengut und gemachtes Zentengut. Bei dieser Form der Vermutung handelt es sich noch um einen urtümlichen Vorgang, der sich nicht so sehr nach dem Inhalt des Transportgutes, sondern bloß nach der Art seiner Verpackung richtete. Unter beschlagenem Gut ist daher, ganz allgemein betrachtet, ein solches zu verstehen, das wegen seiner Empfindlichkeit in Fässer oder Kisten eingeschlagen wurde, als unbeschlagenes ein loser verpacktes. Als Mengenmaß verwendete man die ebenso ur-

tümliche Einheit des Saumes, worunter die von einem Tragpferde transportierte Last zu verstehen ist. Die unteren Einheiten waren allerdings bereits die Gewichte des Zentners und des Pfundes. Nach diesen berechnete man auch die als „Zentnergut“ bezeichneten kleineren Mengen von Kaufmannsgut. Bevor wir auf den Inhalt dieser verschiedenen Gattungen von Kaufmannsgut eingehen, wollen wir versuchen, uns klar darüber zu werden, wie groß, bzw. schwer die darunter verstandenen Ladungen waren⁶⁾. Ein Saum galt nach den bei der Linzer Maut üblichen Maßen soviel wie drei Zentner, das sind nach heutigem Gewicht etwa 168 kg, weil der alte Zentner mit 56 kg angenommen werden kann und seinerseits wiederum in 100 Pfunde zu 56 dkg unterteilt war.

Was nun den Inhalt dieser verschiedenen Ladungen von Kaufmannsgütern betrifft, so befanden sich gemäß den in den Linzer Mauttarifen aus den Jahren 1523 und 1646 gegebenen näheren Inhaltsbeschreibungen im „beschlagenen Gut“, das insgesamt auch als „Venediger Ware“ gemäß der Herkunft aus der großen alten Handelsmetropole bezeichnet wurde, folgende Sorten: Gesponnenes Gold und Silber und dergleichen Sorten und Tücher, Samt, Atlas, Damast, Taft, Seidenborten, Seidenrupfen und andere Seiden, Edelsteine und Perlen, Korallen, dann auch kostbare Gewürze, wie Nagel- und Muskatblüte, Muskatnuß, Zimt, Pfeffer, Safran und Ingwer. „Unbeschlagenes Gut“ aber waren Farbstoffe, wie Lasur und Färberröte, dann Südfrüchte, wie Weinbeeren, Zibeben, Datteln, welscher Kümmel, Koriander, Baumöl, Oliven, Zucker, Anis, Lorbeeröl, Mandeln, Limonen (Zitronen), weiters rohe Wolle und Baumwolle, Terpentin, Vitriol, Gummi, Weihrauch, Auripigment, Zypressenholz, also durchwegs Importwaren aus dem Süden und Orient. Als „gemeines Zentengut“ aber galten Zinnober, Grünspan, Wachs, Süßholz, Vogelleim, Berggrün, rohes Zinn, Messing, Kupfer, Saliter, Seife, Gänsefedern, Pflaumen, Feigen, türkische Schafwolle, Bleiweiß, Mennig, Spinnhaar (Flachs), Reis, Schmalz, Leinöl, Unschlitt, Bockshorn, Tischlerleim, Roß- und Kuhhaar, Schweinsborsten, Glockenspeise, Alaun, Breslauer Röte, Hanfwerch, Gips, Lorbeer, Schwefel, Kreide, Weinstein, böhmischer Käse, rohes Blei, Streichwolle, Kienruß, zerbrochenes Glas, Fischbein, Harz, Bims, Spießglas, Speck, Hanf und dergleichen. Als „gemachtes Zentengut“ galt Firnis, gemachtes (verarbeitetes) Messing, Kupfer, Zinn und ebensolcher Draht, Zwirn, Garn, Schießpulver, gezogenes Blei und Kerzen.

An beschlagenem Gut wurden in Linz auf dem Wasser durchgeführt 582 Säume und eineinhalb Zentner, während über die Brücke 212 Säume und zweieinhalb Zentner gingen, zusammen also 794 Säume und vier Zentner Linz passierten. Für Mauthausen aber werden 234 Säume und 1 Zentner 30 Pfund, in Ybbs 669 Säume gezählt. An unbeschlagenem Gut wurden in Linz auf dem Wasser 464 Säume 1 Zentner, über die Brücke 366 Säume, zusammen 830 Säume und 1 Zentner transportiert. Für Mauthausen sind 191½ Säume, Ybbs 548 Säume verzeichnet. An Zentnergut gingen in Linz durch das Wasser 5741, über die Brücke 704, zusammen 6485 Zentner, in Mauthausen 1698.5, in Ybbs 4148 Zentner. Von gemachtem Zentnergut werden verzeichnet in Linz auf dem Wasser 482.5, in Mauthausen 120, in Ybbs 836 Zentner.

Gehen wir nun gleich zur dritten Warengruppe, den Textilien über, so erscheint diese in unserem Verzeichnis nach drei verschiedenen Gesichtspunkten zugleich aufgegliedert, nämlich einerseits nach der Warengattung, anderseits aber nach der Art der Verpackung und drittens nach dem Längenmaß. Gemessen wird die Menge nach Säumen, Fässern, Ballen, Stücken und Ellen. Beginnen wir mit der untersten Einheit, dem Längenmaß der Elle, so entspricht diese ungefähr heutigen 78 cm, also etwas mehr als $\frac{3}{4}$ m. Recht verschieden aber waren die „Stücke“, deren Ellenlänge sich nicht eindeutig bestimmen läßt; nur bei Leinwand war in der Regel ein Stück 30 Ellen lang, bei Barchent etwa die Hälfte, d. h. 15 bis 17 Ellen, bei Atlas auch etwa 16 Ellen; wir finden aber auch Atlasstücke von 28 Ellen Länge und ebensolche von „lindischem Tuch“ (Londoner), bei Taft aber gar auch von 80 Ellen, bei Barchent jedoch von 32 Ellen. Leinwand wurde gerne in Ballen zu 41 Stück oder Fässern zu 82 Stück verfrachtet; ein Ulmer Faß enthielt aber 84, ein Haller nur 42, ein schlesisches aber 60 Stücke. Die Tücher wurden von den Nürnberger Kaufleuten nach dem „Landsaum“ angesetzt, der 24 oder 26 Stücke umfaßte, wogegen ein „Wassersaum“ in Linz nur 16 Tuche betrug. Bei Leinwand aber machte ein Saum meist 22 Stücke, bei Musselin jedoch 52 Stücke aus.

Angesichts dieser außerordentlich stark wechselnden Maßeinheiten fällt es sehr schwer, die in unserer Liste angegebenen Mengen nach heutigen Maßen auszurechnen, wir müssen uns daher damit begnügen, die Zahlen so wiederzugeben, wie sie in der Quelle enthalten sind. Demnach wurden an Gewand- und Wolltuch (welschem

Tuch) in Linz durch das Wasser 653 Säume 3 Stücke, über die Brücke 360 Säume und 3 Stücke, zusammen 1013 Säume und sechs Stücke transportiert; in Mauthausen werden von der gleichen Sorte 256½ Säume, in Ybbs 670 Säume vermerkt. Gemeines Tuch, nämlich Ware aus Schlesien, Böhmen, und Futtertuch, kamen in Linz durch das Wasser 49 Stücke, in Mauthausen 1407, in Ybbs 528. Von Harras, Tobin, Barchent und Leinwand (Schamlot, Vorstat, Machey, Zenndl, Pagatschin, Galler und niederländische Leinwand, Spenat, halbseidene Leinwand, Zwilch und dergleichen) wurden in Linz durchgeführt 8308, in Mauthausen 2623, in Ybbs nicht weniger als 26.180 Stücke. An Barchent allein gingen in Linz durch 19.888, in Mauthausen aber nur 1263 mailändische Stücke. An Leinwand und Zwilch gingen in Linz auf der Donau durch 9716½ Stücke, in Mauthausen aber 2995 Stücke Harras und Vorstat. In Fässern wurden transportiert auf der Donau in Linz 302, in Mauthausen 41 und in Ybbs 268 Faß Golschen, dann 188, 44 und 252 Faß Leinwand. An nach Ellen berechneter Ware gingen in Linz durch 22.800, in Mauthausen 90.050, in Ybbs 30.470 Ellen Ziechen und Leinwand, in Mauthausen extra an Bettziechen, Teppichen oder oberländischer Leinwand 2450 Ellen. Für Linz allein sind am Wasser noch 32 Ballen Leinwand verzeichnet. Nur für Mauthausen finden wir eine genauere Aufgliederung an Bettgewand, und zwar 3 Federbetten, 298 doppelte Kotzen, 300 einfache Kotzen und 9 Tuchenten.

An der Spitze der die Eisenwaren umfassenden vierten Gruppe stehen die „Mannswehren“, also die Waffenrüstungen, deren in Linz im Durchgang auf der Donau 3818, in Ybbs 5404 und in Mauthausen insgesamt 868 verzeichnet erscheinen, wobei die Letztgenannten noch nach Gattungen spezifiziert wurden, und zwar in 220 Spieße, 75 Stecher, 152 gefaßte Wehren, 174 Faustbüchsen und 247 Habhacken.

Eine wichtige Handelsware, nämlich die Messer, wurden entweder nach Eimern berechnet, deren in Linz 27½, in Ybbs 1606 durchgingen, oder in Fässern, von denen in Linz 94 verzeichnet wurden. Diese in Fässern oder „Lageln“ verpackten Messerladungen hatten einen an Sorten und Mengen sehr unterschiedlichen Inhalt⁷⁾: so faßte ein Steinbacher „Lagl“, das soviel wie zwei Eimer ausmachte, beispielsweise folgende Mengen: 675 große Kappel schwarze Messer, 870 mittlere, 396 kleine schwarze; ein Waidhofer Lagl: 1125 Halbpfundner, 750 kleine Steiermärker, 275 glatte, 185 an-

triebene; ein Steyrer Lagl: 440 Abeisen, 320 große Käpell, 475 mittlere, 925 kleine; drei Steyrer Lagl: 2725 türkische, 2125 mittlere Steiermärker, 2715 antriebene, 248 glatte. Nach Stücken aber zählte man die Sensen, und zwar in Linz 6700, in Mauthausen 800, in Ybbs aber 106.300, dann auch die Sicheln, und zwar in Linz 6000, in Mauthausen 18.500, in Ybbs jedoch 176.900, schließlich kommen noch die Sensenknüttel mit 2900 Stück in Linz und 43.900 in Ybbs. Nach Schock zu je 60 Stück rechnete man die Pfannen, von denen in Linz je 2 durch die Donau und über die Brücke gingen, während man in Mauthausen $17\frac{1}{2}$, in Ybbs 98 zählte.

Seit alters spielten im Handel Oberösterreichs die Häute und Felle eine große Rolle, die in unserer Liste besonders ausführlich verzeichnet erscheinen. Größere Mengen an kostbaren Sorten wurden hier nach „Zimmern“ berechnet, die je 40 Stück beinhalteten, andere nach Stücken. So wurden von Zobel in Linz auf dem Wasser $5\frac{1}{2}$, über die Brücke 1 Zimmer gebracht, von Mardern aber in Linz je 2 Zimmer durch das Wasser und über die Brücke, wogegen für Mauthausen und Ybbs je 6 Zimmer verrechnet wurden. Größer waren die Mengen an Nerz, wovon in Linz $23\frac{1}{2}$ Zimmer durch das Wasser, 2 über die Brücke gingen; von dieser Sorte wurden in Mauthausen 13, in Ybbs 24 Zimmer vermutet. An verschiedenem „Kürschnerwerk“ wurden in Linz 939, in Mauthausen 220 Stücke, von Füchsen in Linz 1139, in Mauthausen 476, in Ybbs 1300 Stücke, an Raufutter, das in Linz über die Brücke ging, 94 Stücke verzollt. Von Mischsendungen, die Dachshäute, Fuchsbälge, auch Rücken und Wammen enthielten, wurden in Linz auf dem Wasser 4500, über die Brücke 1250 Stücke gebracht, zu denen noch 41 „fuchsendwendt“ kamen; in Ybbs zählte man davon 1800 Stücke. Andere, als „Schönwerch und Fech“ (Eichhörnchen) bezeichnete Sendungen umfaßten in Linz auf dem Wasser 36.400, über die Brücke 80.200, zusammen 116.600 Stücke. Eine weitere Seriengruppe wurde als „gearbeitete Felle und Leder“ bezeichnet, wovon in Linz auf der Donau 59.600, über die Brücke 4700, in Mauthausen 53.382, in Ybbs 80.200 Stücke verzollt wurden. Es erübrigt sich, noch auf einige wenige Spezialsorten einzugehen; von solchen sind an Ottern in Linz 60, in Ybbs 120 Stücke, an Bärenhäuten in Linz 10, bzw. in Ybbs 5 Stücke, an Wolfshäuten aber in Linz 357, in Mauthausen 221 und in Ybbs 448 verzeichnet.

Zum Schluß wollen wir die erste Gruppe, nämlich die Getränke anführen. An der Spitze steht hier der Süßwein, der nach Säumen

verrechnet wurde; hier gingen in Linz durch das Wasser 34½, über die Brücke 175½, in Mauthausen aber bloß 20, in Ybbs 62 solche Säume, die je zwei Lagl oder Urnen beinhalteten, durch. An zweiter Stelle folgt der Brantwein. Von diesem wurden in Linz 298 Urnen, in Mauthausen 469½ und in Ybbs 914 Eimer durchgeführt, wobei man den Eimer mit 56 Liter, die Urne sowie das „Lagl“ mit rund 63 Liter berechnen kann⁸). Schließlich erscheint auch noch das Bier in unserer Liste, und zwar in zwei Sorten. Von dem gewöhnlichen wurden in Linz 1975, in Mauthausen 603, in Ybbs 696 Eimer vermutet, an sogenanntem „Dreierbier“ jedoch nur in Linz allein 115 Urnen durchgeführt.

Nachdem wir nun dem Verzeichnis über die im Jahre 1566 vermauteten Waren die darin enthaltenen ziffernmäßigen Angaben entnommen haben, tritt an uns die Aufgabe heran, daraus auch noch Schlüsse über den allgemeinen Verlauf des Transits und die besondere Rolle, welche Linz dabei einnahm, zu ziehen⁹). Beginnen wir zunächst mit den Kaufmannsgütern, so zeigt sich, daß von den beschlagenen oder Venediger Waren, die größtenteils von dieser Handelsmetropole entweder über Salzburg oder den Pyhrnpaß nach Linz geführt wurden, etwa drei Viertel auf der Donau, meist wohl abwärts, weitergingen. Wie die höheren Ansätze von Ybbs und (indirekt) auch von Mauthausen besagen, erfolgte noch ein weiterer Zustrom von Steyr her, das ja mit seinen Eisenwaren einen lebhaften Austausch mit Venedig pflegte und diesen dann teilweise die Enns abwärts zur Donau weiter verfrachtete. Ein Viertel der Venediger Waren ging über die Donau weiter nach dem Norden gegen Böhmen, Polen und Rußland; ein uralter Handelszug, der uns seit der um 904 festgesetzten Raffelstettener Zollordnung immer wieder in der Handelsgeschichte von Linz und Oberösterreich begegnet.

Ein davon abweichendes Bild zeigen uns die Zahlen über das unbeschlagene Gut. Obwohl es sich auch hier größtenteils um einen Import aus dem Süden handelt, und zwar meist um Früchte, ist hier der nach dem Norden und Nordosten über die Brücke gebrachte Anteil ungleich größer als bei den eigentlichen Venediger Waren, bei denen es sich meist um kostbare Seiden, Samte, Gold- und Silberstoffe handelte. Anscheinend ging ein guter Teil davon entweder erst über Krems ebenfalls in der Richtung Nordosten, dann aber doch auch nach Wien weiter, das seinen Bedarf an solchen Waren nicht nur direkt über den Semmering, sondern auch vielfach von den

Linzer Märkten deckte. Auch bei dem unbeschlagenen Gut bemerken wir an Hand der Ybbs' Zahlen wiederum eine Steigerung, die auf den Zufluß von Steyr, vielleicht auch von Waidhofen her, zurückzuführen sein wird.

Ganz anders ist das Bild, das wir aus den Zahlen über das einfache und gemachte Zentnergut gewinnen. Hier handelt es sich um Warengattungen, die aus allen möglichen Gegenden herbeigeführt wurden. Wir finden zwar hier wieder Früchte des Südens, weiterhin Lebensmittel, wie Schmalz und Käse, und auch Federn, die wahrscheinlich von Böhmen hergebracht wurden, dann Wolle und Metalle, die wohl aus dem Osten auf der Donau heraufkamen. Daher ging von dem ungemachten Zentnergut in Linz bloß ein Neuntel über die Brücke, alles andere die Donau auf und ab, wobei, wie uns die Zahlen von Ybbs und Mauthausen belehren, offenbar der Anteil der stromaufwärts geführten Waren hier nicht unerheblich war. Auffallend ist der bedeutend höhere Anteil von Ybbs an dem sogenannten gemachten Zentnergut, wobei wir die Steigerung wiederum größtenteils auf die aus Steyr und Umgebung kommenden Metallwaren zurückführen müssen.

Gehen wir nun zu den Textilien über, so fällt auf, daß hier nur in der allerdings wichtigsten Untergruppe, nämlich beim „Gewand- und Wollentuch“, in Linz etwas mehr als ein Drittel über die Brücke gebracht wurde, während alle anderen Sorten nur auf der Donau verfrachtet wurden. Auch hier ist der Grund klar, denn bei dieser Untergruppe handelt es sich um die besseren Sorten, die entweder aus dem Süden eingeführt (welsches Tuch) oder vom Westen durch die Nürnberger und andere Kaufleute hereingebracht und hauptsächlich auf den Linzer Märkten umgesetzt wurden; von diesen allen ging eben ein gutes Drittel über die Brücke nach dem Norden oder Nordosten. Wie wir aus den Zahlen von Ybbs und Mauthausen sehen, blieb die Anzahl der donauabwärts nach Krems und Wien weitergebrachten Stücke ziemlich gleich, so daß anscheinend Steyr hier weniger tätig gewesen ist. Sehr bescheiden ist der in Linz verfrachtete Prozentsatz an gemeinem, meist aus Böhmen oder Schlesien hereinkommendem Tuch; hier erweist sich die über Mauthausen gehende Straße als ungleich wichtiger und von dort aus wird auch der donauabwärts an Ybbs vorbeigehende Zug bestimmt.

Ganz anders geartet als der Tuchhandel ist der für Oberösterreich besonders wichtige und charakteristische Leinenhandel. Den

rund 18.000 in Linz, vermutlich größtenteils donauabwärts, durchgehenden Stücken steht in Ybbs eine Zahl von 26.000 gegenüber, woraus wir schließen können, daß aus den östlich von Linz gelegenen Gegenden weitere Leinwandmengen dazugekommen sind. Ähnliche Verhältnisse zeigen sich bei der in Fässern oder Ballen verfrachteten Leinwand. Obwohl bei der Stückware die rund 5600 Stücke, welche Mauthausen verzeichnet, fast genau dem Drittel der Linzer Zahl entsprechen, fällt dann doch bei der ellenweise verzollten Ware auf, daß hier Mauthausen, obwohl es ja nur vier Monate im Jahre die Maut einhob, mehr als viermal soviel wie Linz verzollte, wogegen Ybbs mit seinen 30.000 Ellen denselben Anstieg wie bei der Stückware wiedergibt.

Es fällt schwer, diese Abweichung zu erklären, es sei denn, daß Steyr böhmische Waren bezogen hat, um sie weiter nach Italien zu verhandeln.

Als drittgrößte Gruppe scheint der aus Leinen und Baumwolle gemischte Barchent auf, von dem in Linz fast 20.000 Stück verzollt wurden, wogegen in Mauthausen bloß 1200, in Ybbs aber gar nichts vermutet erscheint, weil hier der Barchent in der Zahl der 26.000 Stücke Leinwänden mitgezählt wurde; immerhin muß der Anfall in Ybbs wesentlich geringer gewesen sein. Umgekehrt verhält es sich bei den Teppichen und Roßdecken, wo Ybbs rund sechsmal soviel verzeichnet wie Linz.

Völlig eindeutig und die Bedeutung der Steyrer Eisenindustrie klarstellend sind die Zahlen, die uns über die Eisenwaren überliefert sind. Nur bei der ersten Sorte, nämlich den Waffen oder Mannswehren, merken wir, daß hier offenbar der Import aus dem Westen eine überwiegende Rolle spielte, denn die Steigerung der in Ybbs vermerkten Zahlen gegenüber jenen in Linz ist nicht sehr erheblich. Aber schon bei den Messern sehen wir die Umkehrung und ein Vielfaches der Ybbs'er Ansätze gegenüber jenen in Linz; und auch diese dürfen wir hier nicht als donauabwärts, sondern umgekehrt nach Westen hin transportierte Waren ansehen. Ybbs verzeichnet bei den Messern rund die 60fache, bei den Sensen die 15fache, den Sicheln die 30fache, den Sensenknütteln die 15fache und bei den Pfannen die 25fache Zahl der in Linz vermuteten Mengen, woraus man deutlich sieht, daß die Sensen nicht allein aus dem Steyrer Gebiete, sondern auch aus anderen, westlicher gelegenen Produktionsstätten nach Linz kamen und von dort weitergingen.

Wiederum einen ganz anderen Charakter weist der sehr bedeutende Handel mit Häuten, Fellen und Leder auf. Hier erscheint Linz wiederum als führender Marktplatz und hier tritt auch der über die Brücke gehende Warenczug ganz wesentlich in Erscheinung. Im allgemeinen kann man annehmen, daß die in der Liste gezählte Ware von Osten oder Nordosten her eingeführt wurde, wobei in Linz ein ganz ansehnlicher Prozentsatz über die Brücke kam. Dieser starke Fell- und Pelzhandel geht hauptsächlich auf die Beteiligung der nordöstlichen Länder wie Polen und Rußland an den Linzer Märkten zurück; in gewissem Sinne kam den großen Linzer Waren- und Wechselmessen für das südlichere Mitteleuropa eine ähnliche Rolle zu wie Leipzig und Breslau für den Norden.

Fassen wir nun alle aus der Mautaufstellung vom Jahre 1566 gewonnenen Ergebnisse zusammen, so bestätigen sich die schon anderwärts gewonnenen Beobachtungen, daß Linz im Netz der internationalen Handelsstraßen Mitteleuropas eine sehr bedeutsame Stellung eingenommen hat. Diese verdankt es vor allem der Tatsache, daß sich hier, im ersten österreichischen „Emporium“ an der Donau, schon seit uralten Zeiten die aus dem Norden, Nordosten und Süden kommenden Handelsstraßen mit der Hauptader des Donaustromes getroffen und gekreuzt haben, so daß sich für alle Beteiligten eine günstige Gelegenheit zur Gegenfracht und zum Warenaustausch, dem bis ins 19. Jahrhundert herauf gepflogenen sogenannten „Stichhandel“, geboten hat. So sehen wir denn auch in unserer Liste süße Weine, wertvollste Seiden und Samte, kostbare Gewürze und andere Früchte des Südens in Linz zur Donau herankommen, um von hier entweder weiter in die nördlichen und nordöstlichen Gebiete, aber auch in die Hauptstadt Wien befördert zu werden. Auch aus dem Westen strömten hochwertige Textilien und Erzeugnisse der Metall- und anderer Spezialmanufakturen herein, um weiter nach Osten zu gehen. Dafür brachte man aus dem Lande selbst die hier erzeugte oder aus dem Norden eingeführte Leinwand auf der Donau nach dem Osten. Der sehr wesentliche Absatz von Leinwand nach dem Süden kann jedoch aus unserer Liste natürlich nicht entnommen werden, da er sich auf dem Landwege südwärts der Donau abspielte. Ähnlich verhält es sich mit den Eisenprodukten, die ebenfalls einen wichtigen Ausfuhrartikel nach dem Osten und Süden bildeten. Zu bemerken ist, daß hier keine Ausfuhr über die Linzer Brücke verzeichnet erscheint; offenbar ging hier der Umschlag hauptsächlich

über Mauthausen nach Freistadt, was jedoch aus unserem Verzeichnis nicht entnommen werden kann. Die östliche und nordöstliche Gegenfuhr aber wird stark von den Häuten und Fellen beherrscht, ein typisches Produkt der dort noch herrschenden urtümlichen Wald- und Jagdwirtschaft.

Der Handel und Warenaustausch vollzog sich so von den urgeschichtlichen Zeiten an bis zu dem Aufkommen des modernen Flächenstaates in der Mitte des 18. Jahrhunderts und der Erfindung der modernen Verkehrsmittel, des Dampfschiffes wie der Eisenbahn in der Mitte des 19. Jahrhunderts, sozusagen fast nur nach den natürlichen Gegebenheiten; im Rahmen der dadurch gezogenen Linien hat der Raum zwischen Linz und Enns stets ein wichtiges Sammelbecken des internationalen Warenaustausches und Handelsverkehrs gebildet. Wenn wir die Tendenzen der gegenwärtigen technischen und politischen Entwicklung betrachten, so scheint es, daß diese nun wiederum von dem von Zollmauern umgebenen autarken Staate alten Formates hinwegführt zu einer ungehemmteren Entfaltung in natürlichen Großräumen und damit auch zu einer wesentlichen Steigerung des Transits fortschreitet. Linz hätte im Rahmen einer solchen Wandlung des Wirtschafts- und Verkehrslebens dank seiner Lage nichts zu fürchten; vielmehr wäre zu erwarten, daß ihm damit eine ähnliche bedeutsame Rolle im internationalen Handelsleben zufallen würde, wie wir sie aus der eben besprochenen Mautliste aus dem Jahre 1566 neuerlich nachweisen konnten.

Anmerkungen:

¹⁾ A. Loehr, Beiträge zur Geschichte des mittelalterlichen Donauhandels, Oberbayr. Archiv, Bd. 60 (1916), S. 203 ff.; A. Hoffmann, Wirtschaftsgeschichte des Landes Oberösterreich, Bd. 1 (1952), S. 145 ff., 435 ff.

²⁾ A. Hoffmann, Die Quellen zur Geschichte der Wirtschaft im Lande ob der Enns, Mitteilungen des o.-ö. Landesarchivs, Bd. 1 (1950), S. 138 f.

³⁾ Loehr, Donauhandel, S. 236 f.

⁴⁾ Hofkammerarchiv Wien, Niederöstr. Herrschaftsakten, M 54/A (Mautwesen), fol. 761—786.

⁵⁾ Hoffmann, Wirtschaftsgeschichte, S. 68 ff., 175 ff., 196 ff., 212 ff., 217 ff., 222 ff.; A. Hoffmann, Verfassung, Verwaltung und Wirtschaft im mittelalterlichen Linz, Heimatgaue, Jahrg. 16 (1936), S. 105 ff.

6) Als aufschlußreichste Quellen für die bei den Mauten verwendeten Maß- und Gewichtseinheiten dienten mir die bei der Linzer Maut geltenden Tarife, und zwar: Reformation der Maut zu Linz 1523. Landesarchiv Linz, Neuerwerbungen, Bd. 44, Nr. 3; Vectigal und Mautordnung des Jahres 1646 für die drei Mauten am Donaustrom Linz, Ybbs und Stein, Druck, Landesarchiv, Ständisches Archiv, G VIII/2, Nr. 3 (Akten-Bd. 809). Weiters das „Rechenbuch auf allerley gebrauchliche kauffmanshändel grundlich beschriben und zusammengetragen fragweis gestellt durch Caspar Thierfelder schuel und rechenmaister in Steyr im 1584ten jar“, Landesarchiv, Neuerwerbungen, Hs. Nr. 215. Weiters siehe auch A. F. Pribram-R. Geyer, Materialien zur Geschichte der Preise und Löhne in Österreich, Bd. 1 (1938), S. 85 ff., wobei allerdings die Frage der Transporteinheiten nur kurz behandelt ist. Recht verwendbare Hinweise gibt auch unter Berücksichtigung der österreichischen Verhältnisse J. Ch. Adelung, Grammatisch-kritisches Wörterbuch der hochdeutschen Mundart, 4 Bände, 1793—1801.

7) Thierfelder, Rechenbuch, s. Anm. 6.

8) Die Maße der Lagln (den Saumpferden angehängten Fäßchen) oder Urnen wurden aus den Gegenden, aus denen die süßen Weine und der Brantwein eingeführt wurden (Tirol, Salzburg), übernommen; dazu siehe H. Klein, Der Saumhandel über die Tauern, Mitteilungen der Gesellschaft für Salzburger Landeskunde, Jahrg. 90 (1950), S. 52 f.

9) Hoffmann, Wirtschaftsgeschichte, S. 137 ff.