

HISTORISCHES JAHRBUCH DER STADT LINZ

1963

INHALT

	Seite
Abkürzungen	7
Verzeichnis der Mitarbeiter	8
Vorwort des Bürgermeisters	9
A U F S Ä T Z E :	
Adolf Wagner (Linz): Beiträge zu einer Geschichte des Salzhandels von Linz nach Böhmen	11
Wilhelm Rausch (Linz): Der Urfahrer Wappenstein und seine symbolische Bedeutung (Tafeln I–IV)	43
Karl M. Klier (Wien): Ein Sendschreiben aus Linz Anno 1620	59
Ludwig Rumpel (Linz): Die Linzer Stadtpfarrer des 17. Jahrhunderts (Tafeln V–XI)	65
Walter Pillich (Wien): Kaiser Josef II. in Linz	129
Gustav Brachmann (Neukirchen/Altmünster): Zur Geschichte des Linzer Schlosses. Das Schloß als Strafanstalt	151
Hans Commenda (Linz): Der Linzer Wilhelm Pailler (Tafeln XII–XIV)	171
Ursula Giese (Wien): Ergänzende Dokumente zum Lebensbild Benedikt Pillweins (Tafeln XV–XVI)	189
Karl M. Klier (Wien): Speisezettel der bischöflichen Hofküche zu Linz (um 1860)	199
Josef Mittermayer (Oberneukirchen): Der Dichter Eduard Greutter, Nachkomme zweier angesehener Linzer Familien (Faltplan, Tafeln XVII–XVIII)	207
Heinrich Teutschmann (Linz): Ein Linzer Dichter zwischen zwei Zeitaltern: Karl Teutschmann (1855–1928) (Tafel XIX)	223
Hans Heinrich Vangerow (Geisenfeld): Linz und der Donauhandel des Jahres 1627, Teil 2 (dazu siehe auch Beilagenband)	255

derländische Sohlenhäute, 4 niederländische Ochsenhäute und 200 gearbeitete Schaffelle vertreten.

Anders ist es um die Nahrungs- und Genußmittel bestellt, deren Bestand 1390 Mut Getreide beherrschten, begleitet von annähernd 18 Mut Mehl, Brot für 70 Gulden, 9 Metzen Hirschprein, 10 Mut Mais, 24 Metzen Erbsen, 70 Tonnen und $2\frac{1}{2}$ Übertonnen Honig, 3 Eimern Senf und 6 Eimern Essig.

Vom Osterwein, wichtigster österreichischer Ausfuhrartikel und gleichsam Grundton unseres Dreiklanges, gingen mehr als 800 (!) Dreiling durch die Maut, wozu noch 32 Dreiling Weinmost und 222 (!) Eimer Branntwein stießen.

Wenn uns die Zollvermerke recht berichten, kamen davon $\frac{1}{2}$ Saum und $\frac{1}{4}$ Zentner unbeschlagenes und das ganze beschlagene Gut, $62\frac{1}{4}$ Zentner Zentnergut, $3\frac{1}{4}$ Zentner gemachtes Zentnergut, für 290 Gulden Krämerei, $2\frac{1}{4}$ Zentner Silbergeschmeide, 2 Eimer und 1 Zentner Eisengeschmeide, 2 Eimer Messer, gut $1\frac{3}{4}$ Saum gemeines Tuch, 8 Stück Leinwand, 15 Stück Ellenmaße, 90 gemeine rohe Häute, 6 niederländische Sohlenhäute und 4 Ochsenhäute, 25 Metzen Getreide, 3 Metzen Weizen, 1 Mut Mehl, 15 Metzen Erbsen, 3 Eimer Senf und 2 Eimer Essig erst nach Stein an Bord.

Niederwallsee als einziger bekannter Zuladeort steuerte ferner 12 Zentner Eisen, 240 Hufeisen und $\frac{1}{2}$ Eimer Nägel bei.

Mit Bollette langten dagegen außer den schon erwähnten Weinposten das restliche unbeschlagene Gut, $1187\frac{1}{4}$ Zentner Zentnergut, für 118 Gulden Krämerei und Hirschengestiemb, $\frac{1}{4}$ Zentner Silbergeschmeide, die Seidenware, die noch fehlenden gemeinen Tuche ($\frac{1}{4}$ Saum), 25 Stück Ellenmaße, 10 gearbeitete Pfundhäute, 22 niederländische Sohlenhäute, 5638 rohe Ochsen- und gemeine Häute und 65 Tonnen Honig mit $2\frac{1}{2}$ Übertonnen an.

Mitteilungen über Zielorte und Eigentümer von Ladungen finden sich auch hier nur hin und wieder eingestreut. Fast die gesamten Eisen- und Stahlfrachten liefen nach Regensburg aus. Da diesen Transporten mehrmals „herzu vermautete“ Marktgüter beige packt wurden, könnten sie ebenfalls für diese Stadt bestimmt gewesen sein.

Von den rund 1300 Mut Getreide besaßen 445 Mut die Kaiserin und 220 der Bayernherzog Wolfgang Wilhelm.²⁸⁰

88 Eimer Osterwein mögen die Aufzählung beschließen. Sie gehörten „Ihrer kurfürstlichen Durchlaucht verordneten Salzkommissar zu Wien, Herrn Wolf Loichinger“, der den Trunk aber – nach der Fahrtrichtung zu urteilen – erst in der Heimat probierte.

Fügen wir nun alle aufgespürten Bausteine zusammen, dann schält sich Linz als Sitz eines bedeutenden Wasserfrachtgewerbes heraus, das am Donaustrom eine bevorzugte Stellung einnahm. Würde man bei einem Vergleich der Mautwerte die Steyrer Zulieferungen an Eisen und Stahl, als Rohstoff oder weiterverarbeitet, von der gesamten Mautsumme abziehen, so stünde die Stadt noch immer auf gleicher Stufe mit Laufen, Ulm und Passau. Eine solche Kürzung erscheint mir jedoch nicht gerechtfertigt, weil sich die Metalladungen die längste Zeit über auf Linzer Schiffen befanden. Wertmäßig belegte der Mautort 1627 den dritten Platz, wobei seine Rückfrachten die von Krems/Stein, Nußdorf/Wien, Spitz und aus dem Mühlviertel insgesamt übertrafen.

cc) Die Donau von Linz bis Ungarn.

Während die Fahrten nach Linz und darüber hinaus im Gegenzug unternommen werden mußten, sollte die Eigenerzeugung auf nutzbringende Märkte treffen, wird mit den Naufahrten wieder die Heimat erreicht.

Steyregg: Aus der Menge des von Steyregger Schiffen geladenen Gutes seien die folgenden Posten herausgegriffen, weil sie einen brauchbaren Querschnitt vermitteln: $326\frac{3}{4}$ Zentner Zentnergut, für 20 Mark Silber, 5527 rohe Ochsen- und gemeine Häute, 40 gearbeitete gemeine Häute, $27\frac{1}{2}$ Metzen Mehl, 15 Tonnen und 1 Überfaßtonne Honig, 1 Kufe Salz, 36 Tonnen Hering nebst 1 Übertonne, $100\frac{1}{2}$ Dreiling Osterwein, 4 Dreiling Weinmost und $18\frac{1}{2}$ Eimer Branntwein.

Mengen und Wareneinsammensetzung bezeugen eindeutig, daß in Steyregg, also in nächster Nähe zu Linz, ein recht leistungsfähiges Wasserfrachtgewerbe seinen Sitz hatte.

Herrschaft Luftenberg: Auf zwölf Fahrten brachte der dort lebende Braumeister Lukas Pigl 210 Eimer Bier zur Stadt. Das mit einem Pferd bespannte Schiff trug dabei jedesmal zwischen 14 und 28 Eimern. Obwohl die Bezeichnung des Fahrzeuges zwischen Zille und Zillel wechselt, dürfte es doch stets ein und dasselbe Gefährt gewesen sein.

Auffällig ist, daß vom heimkehrenden Leerschiff nicht nochmals das Zillenrecht eingehoben wurde, wie dies sonst allgemein üblich war.

Mauthausen: Die Frachten enthielten mehr als 1 Saum beschlagenes Gut, $5\frac{3}{4}$ Zentner Zentnergut, Krämerei im Wert von 70 Gulden, 9 Mühlsteine, $\frac{1}{4}$ Saum gemeines und 1 Saum gutes Tuch, 6 Schock Perger Pertel²⁸¹, 48 gearbeitete Kalbfelle, $8\frac{2}{3}$ Mut Getreide, 40 Eimer Bier, 141 Dreiling Wein, 8 Dreiling Weinmost und etwas Branntwein.

Zwei der insgesamt sechs Gegenfahrten kamen dabei von „*unten herauf*“. Zu ihrer ursprünglich aus Weinen, 5 Zentnern Zentnergut, dem gemeinen Tuch und den gearbeiteten Kalbfellen bestehenden Fracht übernahmen die Schiffer unterwegs („*außer der Polleten*“) das beschlagene Gut, den Rest vom Zentnergut, die Krämerei und das gute Tuch.

Au: Außer 96 Dreiling Osterwein, 11 Dreiling Weinmost und einer geringen Menge Branntwein beförderten die Schiffeleute 18 Mühlsteine, mehr als $\frac{1}{4}$ Saum gemeines Tuch und 67 Mut Getreide gegenwärts.

Staffling: Michael Stupper führte mit einer Zollbescheinigung 3 Zentner gemachtes Zentnergut und 18 Mut Getreide herauf, samt einer inzwischen erfolgten Zuladung von 8 Stück Leinwand. Das wichtigste Gut blieb jedoch wieder der Osterwein (81 Dreiling), neben dem noch 23 Mühlsteine, 2 Mut Weizen und 14 Mut Korn zu nennen wären.

Hütting: Der überwiegende Teil der Waren bestand auch hier aus Osterwein und Weinmost (161 $\frac{1}{2}$ Dreiling) sowie Getreide (knapp 146 Mut, davon 73 der Kaiserin gehörig). 6 Zentner Zentnergut beider Arten, $\frac{1}{2}$ Zentner altes Zinn und 23 Metzen Mehl sind zudem erwähnenswert.

Niederwallsee: Insgemein zeigt das Frachtgut beachtliche Werte, beispielsweise 13 $\frac{3}{4}$ Zentner Zentnergut der beiden Arten, Krämerei für 310 Gulden, Silbergeschirr im Wert von 44 Mark, 3 $\frac{1}{2}$ Zentner Eisen, 118 Eimer Eisengeschmeide, 3 Eimer Messer, 800 Sensen, 132 Schock Pfannen und 40 gemachte Wehrklingen, alles für Linz bestimmte Posten. 1 Dutzend gemeine Kotzen, 15 ganze Füchse, 35 Marder, 1000 gearbeitete Kalb- und Lammfelle und 300 gearbeitete Bockfelle gingen auch in die Landeshauptstadt. Mit nur 54 Mut Getreide und knapp 1 $\frac{1}{3}$ Mut Mehl fallen die Nahrungsmittel demgegenüber etwas ab, ganz zu schweigen vom Osterwein, dessen Gesamtmenge nicht einmal 10 Dreiling füllte.

„*Neben Wein und außer der Pollete, so unten herauf freigelassen worden*“, befanden sich schließlich noch weitere $\frac{3}{4}$ Saum beschlagenes Gut, für 105 Gulden Krämerei, 4 Eimer Eisengeschmeide und 26 Ellenmaße an Bord eines Schiffzuges.

Ardagger: Auch die Ardagger zeichneten sich besonders als Lieferanten nach Linz aus. Ihrem Warensortiment entnehmen wir, daß 31 $\frac{1}{4}$ Zentner Zentnergut, für 140 Gulden Krämerei, Silbergeschirr im Wert von 67 Gulden, 10 Zentner Rotkupfer, 150 Zentner Sarsachstahl, 3 Faß Messer, 3 $\frac{1}{2}$ Zentner Wachs, $\frac{1}{2}$ Saum Seidenware, 24 Marder, 60 rohe Ochsen- und gemeine Häute, 2050 gearbeitete Lammfelle, 41 $\frac{1}{2}$ Mut Getreide, gut 1 $\frac{1}{3}$ Mut Mehl und an die 32 Dreiling Osterwein zur Verschiffung kamen.

Eine der Ladungen, mit Krämerei, Seidenware, Mardern und 1750 gearbeiteten Lammfellen, langte ohne Zollbescheinigung am Mautamt ein.

Grein: Als dortiger Frachtbeitrag verdienen nur die 77 rohen Ochsen- und gemeinen Häute eine Erwähnung.

Im Struden: 143 $\frac{1}{2}$ Dreiling Osterwein, 12 Dreiling Weinmost, 9 $\frac{3}{4}$ Eimer Brantwein und 9 $\frac{1}{2}$ Metzen Prein ergaben die wesentlichsten Bestandteile der Schifflasten.

St. Nikola: Osterwein (122 Dreiling) für verschiedene Empfänger, 50 nach Linz bestimmte Leder und Beutlerarbeit im Wert von 75 Gulden vermauteten die Leute dieses Ortes.

Sarmingstein: Der dortige Schiffer wickelte nur Osterweingeschäfte (11 $\frac{1}{2}$ Dreiling) ab.

Freienstein: Zu Wein übernahm der Frächter „außer der Polleten“ in Niederwallsee 15 Schock Pfannen.

Insgesamt trugen seine Schiffe 48 Dreiling Osterwein und 4 $\frac{1}{2}$ Dreiling Weinmost.

Persenbeug: Der Marktförge Kilian Auer fuhr zweimal Personen stromaufwärts. Eine dieser Reisen endete in Linz, das er bei gleicher Gelegenheit mit knapp 5 $\frac{1}{2}$ Dreiling Osterwein versorgte. Der Marktrichter (?) Peter Anmelt entlud dort 2 $\frac{1}{2}$ Dreiling desselben Getränkes.

Ybbs: Wie stark Persenbeug im Schatten der großen und wirtschaftskräftigeren Schwester stand, läßt die stattliche Warenzusammenstellung auf den ersten Blick erkennen. 60 $\frac{1}{2}$ Zentner Zentnergut, 7 $\frac{3}{4}$ Zentner gemachtes Zentnergut, für 277 Gulden Krämerei und weiße Ware, $\frac{3}{4}$ Zentner Bruchsilber, 127 $\frac{1}{2}$ Zentner Kupfer, 800 Zentner Rot- und Schwarzkupfer, 237 Zentner allerlei Eisen, 4500 verzinnte Bleche, 97 Zentner Stahl, 4 $\frac{1}{2}$ Eimer Nägel, 2040 Hufeisen und 19 Schock Pfannen zusammen mit 211 $\frac{1}{2}$ Dreiling Osterwein und Weinmost besitzen darin ein solches Übergewicht, daß 4 Zentner Flachs, 62 ganze Füchse, 28 Marder und 1100 gearbeitete Lammfelle schier davon erdrückt werden, obgleich auch sie einen beachtlichen Wert verkörperten.

Von den Eisen- und Stahlwaren dürfte der größte Teil über die Ybbs oder auf dem Landweg herangeführt worden sein, für welche Annahme schon das an diesem Fluß liegende Waidhofen und die Verbindung nach Weyr sprechen.

Beim Wein dagegen sollte es sich in der Hauptsache um Eigenbau gehandelt haben, wie dies auch wohl im gleichen Maße für die anderen niederösterreichischen Orte zutraf, deren Bürger sich besonders mit seinem Transport beschäftigten.

Marbach: 161 Dreiling Osterwein und 11 Eimer Branntwein bestritten fast die ganze Fracht.

Pöchlarn: 711 Zentner Zentnergut und 10 Zentner Stahl kamen von weiter „*unten herauf*“, wie uns eine in Linz mitvorgelegte Zollbescheinigung zu wissen gibt. Auf dem Weg wurde diese Ladung durch 19 Metzen Getreide, 2 Metzen Mehl und 2 Achtel Schmalz ergänzt.

Weitere Frachten enthielten 100 Mut Getreide und 60 Mut Korn und Weizen.

Weitenegg: Gewichtigere Posten ergaben 9 Zentner Zentnergut, Silbergeschirr im Wert von 34 Mark, mehr als $\frac{1}{4}$ Saum Tuch und $63\frac{1}{2}$ Dreiling Osterwein.

Ebersdorf: Bei seinen Stromauffahrten führte der Ebersdorfer Schiffer nur Osterwein (33 Dreiling), 1 Metzen Prein und 2 Eimer Branntwein mit sich.

Melk: Wenn auch neben mehreren Weintransporten, die insgesamt eine Menge von $62\frac{1}{2}$ Dreiling Osterwein, $9\frac{1}{2}$ Dreiling Weinmost und $19\frac{1}{2}$ Eimern Branntwein heranbrachten, nur zwei Fahrten mit sonstigem Frachtgut verbürgt sind, so trafen mit diesen doch immerhin 24 Zentner Zentnergut, $9\frac{5}{8}$ Zentner Kienstöcke, $4\frac{1}{4}$ Saum gemeine Tuche, 10 niederländische Sohlenhäute, 323 rohe Ochsenhäute, 750 gearbeitete Lammfelle, 40 neue gemeine Sättel, für 110 Gulden Riemerarbeit und $4\frac{1}{2}$ Tonnen Honig in Linz ein.

Ob diese starke Beteiligung der Lederartikel auf die auch in der handwerklichen Förderung stets segensreiche Tätigkeit der Klöster, hier des in Melk befindlichen Ordenshauses, zurückzuführen war, müßte ein Kenner der Heimatgeschichte entscheiden.

Emmersdorf: Beteiligte sich nur im Weinversandgeschäft ($51\frac{1}{2}$ Dreiling).

Schönbühel: Außer den 53 Dreiling Osterwein nehmen sich die anderen Güter sehr bescheiden aus. Weil aber Federn einen bevorzugten Rückfrachtposten der Inn- und Salzachscher bildeten, sollen die $2\frac{1}{2}$ Zentner Erwähnung finden.

Aggsbach: Die nebst einem Weinquantum bereits „*unten herauf freigelassenen*“ $1\frac{1}{2}$ Zentner Krämerei sind deshalb beachtenswert, weil diese Ware erstmals nicht nach dem Gulden bemessen wurde. Hauptladungsbestandteil blieb aber auch hier der Osterwein (annähernd 312 Dreiling).

Spitz: Vergleichen wir die Nau- und Gegenfrachten, dann gelangten, abgesehen vom Zentnergut und der Leinwand (hier $31\frac{1}{4}$ Zentner und

2 $\frac{1}{2}$ Stück), in beiden Richtungen jeweils andere Güter zur Auslieferung.

Mit den Gegenfuhren kamen hauptsächlich 1990 rohe Ochsen- und gemeine Häute, 69 Deckhäute, 233 $\frac{1}{3}$ Mut Getreide, 5 $\frac{1}{2}$ Zentner Zwetschken, 30 Tonnen Hering und an die 440 Dreiling Osterwein zum Versand. Von allen im eigentlichen Weinbaugebiet gelegenen niederösterreichischen Orten exportierte sonach Spitz im Jahre 1627 den meisten Wein; der hiedurch bedingten Notwendigkeit zur ausreichenden Fahrzeughaltung verdankte es wohl auch seine starke Stellung innerhalb der einzelnen Wasserfrachtgewerbe.

Vermerkten wir im ersten Teil dieser Arbeit mit Erstaunen, daß sich der 1620 geplünderte und dabei fast völlig abgebrannte Markt wenige Jahre später schon wieder derart kräftig in das Transportgeschäft einschaltete, so dürfen wir hierfür sicherlich in erster Linie die eigene Weinerzeugung und ferner den glücklichen Umstand verantwortlich machen, daß die Schiffe vom damaligen Unheil verschont blieben, weil sie und ihre Besitzer abwesend waren.

Zwei Frachtfahrten begannen schon unterhalb von Stein, wohin sie bereits 28 $\frac{1}{2}$ Zentner Zentnergut, alle rohen Ochsen- und gemeinen Häute und die 36 Tonnen Hering mitbrachten, die sich bis Linz dann noch um 69 Deckhäute und 2 Metzen Mehl mehrten.

2 $\frac{1}{2}$ Zentner Zwetschken gehörten einem Ottensheimer Bürger und genossen daher Mautbefreiung.

Arnsdorf: Der dort wohnende Schiffer unternahm seine Reise mit 9 Dreiling Osterwein.

Wösendorf: 52 $\frac{1}{2}$ Dreiling Osterwein, 21 Dreiling Weinmost, 1 Eimer Branntwein und 4 rohe Häute bildeten den ganzen Bestand.

Weißkirchen: Lediglich 4 Metzen Erbsen, 1 Zentner Zwetschken und 3 $\frac{1}{2}$ Eimer Branntwein gesellten sich den 89 $\frac{1}{2}$ Dreiling Osterwein hinzu; doch reichte dies wohl für den Müller Hans Urban aus.

Rossatz: Es ist auf den ersten Blick verwunderlich, daß der dicht vor den Toren der Doppelstadt Stein/Krems lebende Frächter mit seinen 328 $\frac{1}{2}$ Dreiling Osterwein, 6 Dreiling Most und 21 $\frac{1}{2}$ Eimern Branntwein einen derartigen Transportumsatz erzielen konnte und mit diesen Mengen jeden der beiden genannten Orte übertraf. Da er laut einer Zollbescheinigung Wein und 12 niederländische Sohlenhäute von „*unten herauf*“ und als weiteres Handelsgut 156 Stück gemeine Ellenmaße nach Linz brachte, endete sein Tätigkeitsfeld noch nicht am Burgfriede der mächtigen Nachbarn.

Auf anderen Weinfahrten führte er 21 Zentner Gelöt, 7 Zentner Federn und 3 Metzen Erbsen mit.

Als Erklärung für die soeben dargelegte Wettbewerbsfähigkeit wäre an die Möglichkeit zu denken, daß sich Mathias Lehenmaier dem städtischen Zunftverband angeschlossen hatte.

Stein/Krems: Wenn wir auch beide Städte als eine Wirtschaftseinheit auffassen wollen, so bedingen gewisse Verschiedenheiten diesmal ihre gesonderte Betrachtung.

Stein: Die dortigen Schifflleute wiesen in Linz niemals Zollbescheinigungen vor und mußten deshalb alle Frachtfahrten am Heimatort begonnen haben, soweit keine Mautfreiheit bestand.

Einen solchen Fall beschert uns die von sieben Pferden gezogene „Hohenau“ des Hans Reiff. Ihr Eigner steuerte die drei Zillen mit einer Ladung Zwetschken (62 Zentner) und dem Geschützpark des älteren Grafen „Wratislaw von Fürstenberg, Heiligenberg und Werdenberg, Landgrafen von Baar usw.“, der „2 eisene Stückhel mit geschnitten Drachenköpfen, 9 claine eisene Stückhel, 8 claine mössene Stückhel, item ain Mörsserl auf Redern und 4 von Mössing gefaste Doppelhaken“ zählte, nebst einer Marschverpflegung (?) von 10 Mut Getreide stromaufwärts. In Linz (27. Juli) kam dann noch $\frac{1}{2}$ Zentner altes Zinn hinzu.

Auf ihren übrigen Fahrten lieferten die Steiner in der Hauptsache 1042 $\frac{1}{2}$ Zentner Zentnergut, für 16 Mark Silbergeschirr, 10 $\frac{1}{2}$ Schock Pfannen, 2 Saum gemeines Tuch, 4 Dutzend gefütterte und 6 Dutzend ungefüttete Filzhüte, 32 rohe Bockfelle, weitere 211 Mut Getreide, davon 110 im Auftrag der Kaiserin, 3 Mut Korn, annähernd 300 Dreiling Osterwein und Weinmost sowie 39 $\frac{1}{2}$ Eimer Brantwein an.

Krems: Hier liegen die Verhältnisse anders, denn nach Linz müssen vier Zollbescheinigungen gelangt sein. Sie gestatten uns heute die Unterscheidung zwischen den vom Wiener Raum (?) stammenden Gütern und späterer Frachtaufnahme, die wohl vorzüglich in Krems selbst erfolgte.

Zur ersten Gruppe gehören insgesamt $\frac{1}{4}$ Saum und $\frac{1}{2}$ Zentner unbeschlagenes Gut, 374 $\frac{1}{2}$ Zentner und 17 Pfund Zentnergut, 3 $\frac{1}{4}$ Zentner gemachtes Zentnergut, für 209 Gulden Krämerei und Winterware, 18 Stück Trippsam, $\frac{3}{4}$ Saum und 3 Stück gemeines sowie $\frac{3}{4}$ Saum, 1 Stück gutes Tuch, 108 Ellenmaße, 10 gemeine Decken, 7 gearbeitete Sohlenhäute, 5 Dutzend „Cortubahn“ und 44 Metzen Getreide. Wertmäßig blieb sie hinter den Zuladungen zurück, die als Summe 5 $\frac{3}{4}$ Saum und $\frac{3}{4}$ Zentner unbeschlagenes und mehr als 8 Saum beschlagenes Gut, 11 Zentner Zentnergut und 18 $\frac{1}{2}$ der gemachten Art, für 2507 Gulden Krämerei nebst

einem kleinen Anteil von Hanfschnüren, $\frac{1}{2}$ Zentner neu gefertigtes Silbergeschmeide, $\frac{1}{2}$ Eimer und $13\frac{1}{2}$ Zentner Eisengeschmeide, $4\frac{3}{4}$ Eimer Messer, 4 Ries gefärbtes Papier, 13 Stück Bubensamt, 3 Saum gutes Tuch, 5 Bettbarchent, 80 Ellenmaße, 844 „allerlei“ gemeine Ellenmaße, $6\frac{1}{2}$ Dutzend Filzhüte, 2 Dutzend Teppiche, 6 Biber, 34 Otter, 3 Juchtenhäute, 475 Leder, 125 rohe und 1662 gearbeitete Kürschnergefüllwerk, 400 gearbeitete Kalb- und Schaffelle, 32 Mut Getreide, darunter 22 für die Kaiserin, und 4 Saum Spezerei ergaben. 40 Zentner Zentnergut wurden erst in Mauthausen auf die Zillen gebracht.

Für Fahrten unbekannten Ursprungs bestätigt die Mautrechnung ferner nochmals 172 Mut Getreide, davon 72 der Kaiserin und 80 dem Bayernherzog Wolfgang Wilhelm, mehr als 190 Dreiling Osterwein samt Weinmost und $27\frac{3}{4}$ Eimer Branntwein.

Schon ein flüchtiger Blick genügt, um für 1627 eine gewisse Überlegenheit der Kremser Frachtführer festzustellen, die sich rein rechnerisch mit $\frac{3}{5}$ des gemeinsamen Mautwertes beziffern läßt.

Dehnen wir aber unsere Untersuchung auf die einzelnen Warengruppen aus, dann zeigen sich mancherlei Abweichungen vom Gesamtbild. So schöpften die Schifflleute von Stein den Rahm beim Zentnergut ab, ohne jedoch unbeschlagenes, beschlagenes oder gemachtes Zentnergut zu transportieren. In den Metallarbeiten sind sich beide Städte einigermaßen ebenbürtig. Dagegen wiesen die Kremser Ladungen bei den Textilien und Kürschnerwaren ein deutliches Übergewicht auf. Die Schweben innerhalb der Nahrungs- und Genußmittelgruppe ging schließlich bei den Getränken wieder zugunsten von Stein verloren.

Wenn die Ergebnisse eines Jahres auch nur beschränkten Aussagewert besitzen, so hat es doch den Anschein, als würden sich die Bemühungen der Steiner und Kremser Frächter wirkungsvoll ergänzen. Hiefür könnten wir nur den gleichen Zunftverband verantwortlich machen, falls nicht der Zufall seine Hand im Spiel hat. Ihr Gesamtmautwert behauptete unter den ostwärts von Linz gelegenen Orten knapp die Spitze.

Stockerau: Als einziges Handelsgut findet sich der Osterwein (11 Dreiling).

Nußdorf: Es spricht manches für die Annahme, daß der Wiener Güterverkehr nach dem Westen weitgehend von den Nußdorfer Schiffen besorgt wurde. Darauf deuten die 17 Frachtfahrten und zwei Personenbeförderungen hin, noch mehr aber die mutmaßliche Herkunft und Zusammensetzung der Ladungen.

Eigentlich müßte man hier erwarten, daß Schiffe aus dem Wiener Raum Linz immer nur mit Bolletten erreichten, weil sie unterwegs stets Stein und Ybbs anliefen. Dies trifft jedoch nur neunmal zu und auch mit den restlichen acht Fahrten gelangten größere Warenmengen zur Linzer Maut, unter anderem 245 Zentner Zentnergut, $5\frac{3}{4}$ Zentner der gemachten Art, für 70 Gulden in Enghagen mitgenommene Krämerei, gut $1\frac{1}{4}$ Zentner Silbergeschirr, 3694 rohe Ochsen- und gemeine Häute, 561 Mut Getreide, von welchen 228 der Kaiserin und 100 dem Bayernherzog gehörten, 131 Tonnen und 6 Übertonnen Honig, 31 Tonnen Hering samt 1 Übertonne und 4 Eimer Essig.

Dreimal nützten Fahrgäste diesen Frachtverkehr aus und ein andermal gestalteten ihn die Linzer Marktgüter lohnender.

An „*unten herauf*²⁸² freigelassenen“ Posten treffen wir mehr als $10\frac{1}{3}$ Saum beschlagenes Gut, $456\frac{1}{4}$ Zentner Zentnergut, für 293 Gulden Krämerei, $7\frac{1}{2}$ Stück Trippsamt und Fillasel, etwa $1\frac{1}{3}$ Saum gutes Tuch, 218 gemeine Ellenmaße, 8174 rohe Ochsen- und gemeine Häute, 9 Mut Getreide, $1\frac{2}{3}$ Saum Spezerei, 9 Zentner Zwetschken, 517 Tonnen Honig und $12\frac{1}{2}$ Übertonnen sowie „40 gemeine“, als Metzen gewertete „Korn“, Eigentum des Michael Glockenschneider, und 250 Zentner Zwetschken, 28 Tonnen Honig und 2 Übertonnen, im Besitz von Hans Schwinghamer. Da beide in Wiener Neustadt wohnten, ging das Gut mautfrei durch.

Auf dem Weg nach Linz wurden 5 Eimer Eisengeschmeide, 8 Paar Pistolen, 1 Tigerhaut, 1 Luchs, 1 Luchsfutter, 1 Zimer Zobel, 198 ganze Füchse, 3 Otter, $7\frac{1}{2}$ Zimer Marder, 3 Marderfutter, 6 niederländische Sohlenhäute, 98 gemeine Kürschnerfutter, 1700 rohe und 4350 gemachte „allerlei“ Kürschnergefüllwerk, und erst nach Durchfahrt des Strudens „angelegte“ rohe Ochsen- und gemeine Häute (159) eingeheimst.

Nußdorfer Schiffer transportierten ebenfalls Wein, doch nie in ganzen Ladungen, was 1627 trotzdem die stattliche Summe von 125 Dreiling und 50 Eimern Brantwein erbrachte.

Leider weichen die drei getrennten Aufzählungen nur unwesentlich voneinander ab und bieten damit keinen Raum für Folgerungen. Wo immer aber auch die Güter herstammten, $706\frac{1}{2}$ Zentner Zentnergut, 6050 gemachtes und rohes Kürschnergefüllwerk, 12.027 rohe Ochsen- und gemeine Häute, 570 Mut Getreide, 259 Zentner Zwetschken, $696\frac{1}{2}$ Tonnen Honig und der Osterwein sind ganz beachtliche Mengen.

Es nimmt deshalb nicht wunder, daß der „Wiener Raum“ mit seinem erzielten Gesamtmautwert 1627 nur knapp hinter Stein/Krems und Steyr zurückblieb.

Wien: Zacharias Ypfer, als Wiener Bürger nicht nachweisbar, unternahm vier Frachtfahrten nach dem Westen, legte in Linz jedoch bloß zwei Zollbescheinigungen vor.

„Unten herauf freigelassen“ langten damit die „Bagage und Mobilien“ des Herzogs Wolf(gang) Wilhelm, 19 Zentner Zentnergut beider Arten, $1\frac{1}{2}$ Zentner Eisen, 12 Metzen Getreide, 3 Metzen Mehl und $5\frac{1}{2}$ Tonnen Honig an, nach der ersten Zollabfertigung ergänzt durch $\frac{1}{4}$ Zentner Zentnergut und $1\frac{1}{2}$ Mut Mehl. Bei 123 Zentnern Zentnergut und 4 Mut Gerste tapen wir herkunftsmäßig völlig im dunkeln.

Wieder einmal mehr ist die klare Linie zu vermissen, weshalb man aus dem Wiener und Nußdorfer Beispiel folgern möchte, daß dort unten zusammengestellte Frachtzüge in Stein nicht stets Bolletten erhielten.

dd) Die Traun.

Stadl: Paul Zieglmair führte Linz auf seinen Zillen 15 Achtel Schmalz und 30 Dreiling Osterwein zu.

Wels: Sebastian Nestlinger entlud 17 Mut Hafer.

Ebelsberg: 68 Dreiling Osterwein bildeten das einzige Frachtgut der Gegenfahren.

ee) Die Enns.

Steyr: Alle 37 (?) Fahrten der beiden Schiffmeister endeten in Linz, bis auf eine nahmen sie im Heimatort ihren Anfang. Diese Fernreise bestritt Hans Puechner, der dabei von „unten herauf“ 13 Dreiling Osterwein und 3 Zentner Zentnergut, und an später zugeladenen Posten $7\frac{1}{2}$ Zentner gemachtes Zentnergut, für 473 Gulden Krämerei, 4 Eimer Messer, $10\frac{1}{2}$ gemeine Ellenmaße und 170 gearbeitete Schaffelle nach Oberösterreichs Landeshauptstadt lieferte.

Von seinen restlichen zwei Unternehmungen brachte er insbesondere $2\frac{1}{2}$ Saum unbeschlagenes und beschlagenes Gut, 16 Zentner gemachtes und anderes Zentnergut, Krämerei im Wert von 170 Gulden, 19 Zentner Eisen, 4 Zentner Blech, 57 Eimer Eisengeschmeide, 50 Eimer Nägel, 480 Hufeisen, $\frac{1}{2}$ Faß und $6\frac{3}{4}$ Eimer Messer, 2400 Sensen, mehr als $1\frac{3}{4}$ Saum gemeines Tuch, $2\frac{1}{2}$ Dutzend gefütterte Filzhüte und die gleiche Menge an ungefütteten Hüten sowie $1\frac{1}{2}$ Saum Spezerei mit.

Obwohl schon in seinem Sortiment die Eisen- und Stahlwaren stark vertreten sind, betätigte er sich nicht für die Innerberger Eisenhandelskompanie.

Deren Zubringer nach Linz hieß Sigmund Wilhelm, dessen Frachtgüter der Sammelgruppe vornehmlich aus $71\frac{7}{12}$ Saum unbeschlagenem und $1\frac{1}{2}$ Saum beschlagenem Gut, $124\frac{1}{2}$ Zentnern Zentnergut, $50\frac{1}{2}$ Zentnern

gemachtem Zentnergut, Krämerei für 553 Gulden, vermischt mit Weißwaren, bestanden.

Von den Metallen und Metallerzeugnissen müssen 9 Zentner Eisen, 30 Zentner Eisen und Schloßblech, 167 Zentner Schwarzblech, 129 $\frac{1}{2}$ Zentner Schloßblech, 70 $\frac{1}{2}$ Zentner Harnischblech, 210 Zentner Schwarz- und Schloßblech, 5400 verzinnte Bodenbleche, 3885 $\frac{1}{2}$ Zentner Stahl, 11.007 Zentner Stahl und Eisen, 1303 Zentner Sarsachstahl, 1590 Zentner Sarsachstahl und Eisen, 111 $\frac{1}{4}$ Eimer Eisengeschmeide, 297 $\frac{3}{4}$ Eimer Nägel, 2520 Hufeisen, 2 ganze und 6 halbe Faß nebst 36 $\frac{3}{4}$ Eimern Messer, 5900 Strohmesser, 10.000 Sensen, 7300 Sicheln, für 228 Gulden Eisen-schaufteln, 4 eiserne Reifen und 5 Schock Bodenstürze genannt werden.

Aus der Vielfalt aller anderen Gruppen wären schließlich noch 15 Schock Schwertklingen, 1 $\frac{1}{2}$ Saum welsche Wetzsteine, $\frac{1}{2}$ Saum Seidenware, 2 Saum gutes Tuch, 425 meist gemeine Ellenmaße, 33 ganze Fuchse, $\frac{1}{2}$ Zimer Marder, 100 rauhe Schaffelle, 3900 gearbeitete Lammfelle, 13 Fehhauben, 24 Weiber- und Kinderpelze, 18 lange und 115 kurze Kürschnergewänder, $\frac{2}{3}$ Saum Spezerei, 169 Zentner Zwetschken, 5 Dreiling Osterwein und 9 Eimer Luttenberger Wein zu erwähnen.

Eisen und Stahl, roh und verarbeitet, drückten also den Steyrer Schiff-ladungen ihren Stempel auf.

Selbst wenn wir die Innerberger, erst in Linz vom dortigen Übernehmer vermauteten Frachtteile nicht berücksichtigen (Mautsumme knapp 300 Gulden), erreichte Steyr im Gesamtmautwert die gleiche Stufe wie Stein/Krems und Nußdorf/Wien. Seine Stellung im Nahverkehr und besonders für Linz überstieg aber deren Bedeutung ganz wesentlich.

Enns: Ließ sich 1627 nur mit Osterwein (39 Dreiling) und 1 Eimer Branntwein nachweisen.

Enghagen: Seine Schifflleute übernahmen 15 Dreiling Osterwein zum Transport.

Tabor: Von dort ist ähnliches (15 Dreiling Osterwein und 1 $\frac{1}{2}$ Eimer Branntwein) zu vermelden.

d) Die unbestimmbaren Heimatorte.

Nur Frächter aus den Orten Gfätten, Khagnus, Pandorf und Sulzbach brachten zwischen dem 8. und 29. Juni auf einem Zillel und vier Plättel 14 Metzen Getreide, 26 Metzen Korn, 10 Metzen Mehl und Brot im Guldenwert durch die Maut.

Vielleicht verhilft die Angabe, daß für keine dieser Fahrten Roßgeld vermerkt ist, irgendwann einmal zur genauen Einordnung der bislang vergeblich gesuchten Plätze.

Die bisherigen Ausführungen versuchten, den von Summenwerten abgesteckten Rahmen möglichst lebendig und anschaulich zu füllen. Dabei könnten die öfters gebrauchten Begriffe „Erzeugung“ und „Export“ den Eindruck erweckt haben, als stammten die Ladungen aller aus Richtung Heimat in Linz eintreffenden Schiffe stets mehr oder weniger aus den im Mautbuch vermerkten Wohnorten der Frächter. Eine solche „statische“ Vorstellung wäre jedoch völlig falsch.

Viel eher ist anzunehmen, daß in fremden Häfen weit größere Gütermengen an Bord gelangten, als uns dies die Linzer Mautrechnung offenbart. Denn über die Bedeutung eines örtlichen Zunftverbandes entschied wohl letztlich, inwieweit zur gesicherten Frachtquote aus heimischen Wirtschaftsbereichen noch fremde Aufträge hereinkamen. Je vorteilhafter der Transportraum dadurch ausnutzbar wurde²⁸³, um so höher lag der Verdienst und – mit ihm unlöslich verbunden – auch die soziale Geltung.

Will man die Handelsbeteiligung der einzelnen Flußgebiete miteinander vergleichen, dann ist es unumgänglich, das besonders durch Gewichts-, Mengen- und Wertzusätze bedingte Zahlengewirr der Übersichten 16 und 17 (im Beilagenband) auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen. Die zu diesem Zweck unternommenen Bemühungen lieferten als Ergebnis den nach Transportrichtung und Warengruppen aufgeschlüsselten Frachtumsatz der Übersicht 18 (im Beilagenband).

Es sei mir erlassen, auf die nicht ganz einfache Ermittlung dieser Ziffern näher einzugehen. Vielmehr genüge der Hinweis, daß die in der Mautordnung enthaltenen Gewichts- und Mengenbezeichnungen, aushilfsweise auch Angaben des Mautbuches und freundlichst von Professor Dr. Hassinger, Wien, übersandte Umrechnungssätze zu ihrer Herleitung Verwendung fanden. Gewisse Unterstellungen blieben gelegentlich trotzdem unvermeidbar, so etwa, daß eine Tonne Honig mit einer Tonne Hering oder Galmei gewichtsgleich sei. Auch mußte allen Einheiten dieselbe Wertigkeit zuerkannt werden, einerlei, ob es sich nun um einen Zentner Silberarbeit oder Zwetschken, um nicht ins Saummaß und damit Zentnergewicht umrechenbare Textilien, Waffen oder Schlachttiere handelte.

Deshalb bilden die sorgfältig erhobenen Zahlen der Übersicht keine absoluten Größen, sondern lediglich Weiser.

Die nun folgenden Bemerkungen mögen zu ihrer Erklärung dienen. Während der bayerische Donaauraum stromabwärts insgesamt und vielfach auch in den einzelnen Warengruppen die Spitze hält, wird er im Gegenverkehr vom österreichischen Donaauraum abgelöst und in der Gewichtsmenge sogar durch das Inngebiet erheblich übertroffen. Dieses hätte seinen

Vorsprung weiter ausgebaut, wenn neben den Getreidefrachten noch die Osterweintransporte berücksichtigt worden wären. Freilich blieb seine Sortimentszahl, unter der wir die Summe aller verschifften Warengattungen (gemachtes Zentnergut, Eisen, Musketen, Leinwand, gearbeitete Schaffelle, Mehl usw.) verstehen wollen, hinter der des bayerischen Donaupraumes zurück.

Werfen wir noch einen Blick auf die Abschlußsummen, in denen jede Frachtrichtung zum Zug kommt, dann zeigt sich zwar eine gewaltige Überlegenheit des österreichischen Donaupraumes hinsichtlich der Gewichtsgüter (Stahl, Eisen, Getreide), während er beim Stückgut nur den zweiten Rang einnimmt und mit seinem Guldenwert abgeschlagen an letzter Stelle endet; beide Male ist ihm der die höchste Sortimentszahl erringende bayerische Donaupraum haushoch überlegen.

Setzt man voraus, daß der für jedes Frachtgut erhobene Zoll zu dessen tatsächlichem Wert in einem bestimmten²⁸⁴ Verhältnis stand, dann kann an Stelle dieser uns unbekannten Größe der einschlägige Mautschilling treten, womit ein noch besserer Vergleichsmaßstab gewonnen ist.

In Übersicht 10 (im Anhang) wurde dies unter Mithereinnahme der Weinladungen und Freifrachten besorgt.

Im Zusammenhang damit ergab es sich, daß der Kaiserin als Zollentgang für Getreide nur 4 § je Mut angelastet worden waren, wie solches auch die Mautordnung vorschrieb. Bei allem übrigen Getreide, ob mautpflichtig oder -frei, besteuerte man die Einheit mit 6 § .²⁸⁵ Dies bedeutete eine stillschweigende Steigerung des Getreidezolles um 50 Prozent.

Wie auch bei anderen, erkennbaren Fehlern erfolgte die entsprechende Verbesserung, hier ein Anheben des kaiserlichen Satzes auf 6 § .

Durchmustern wir die erhaltenen Wertsummen und berücksichtigen neben der herrschenden Fahrtrichtung noch die Verkehrsnähe zu Linz, dann lassen sich unschwer drei Gruppen von Schiffleuten unterscheiden. Ihre Mitglieder könnte man als Gelegenheitsfrächter (Gesamtmautwert bis zu 10 Gulden, an der österreichischen Donau unterhalb von Linz wegen des Osterweines bis zu 20 Gulden), Regelfrächter (Begrenzung 100 Gulden), worunter wir Orte wie Vilshofen, Obernzell, Mühldorf, Braunau, Schärding, Hallein, Wesenufer, Aschach, Ottensheim, Steyregg, Niederwallsee, Ybbs, Pöchlarn und Melk antreffen, und Handelsfrächter bezeichnen.

Vom Gesamtmautwert befanden sich $\frac{3}{7}$ auf Schiffen aus dem bayerischen Donaupraum, die beiden übrigen Gebiete teilten sich in den Rest.

Gut hebt sich auch noch die Wichtigkeit des Weinfrachtgeschäftes ab, das in einem späteren Kapitel eigens behandelt wird.

Reiht man die Handelsfrächter nach der Höhe ihrer Mautwerte aneinander, so schälen sich für das Jahr 1627 mit weitem Abstand 12 Orte heraus, die gemeinsam rund 84 Prozent der Gesamtsumme verschifften.

Heimat der Frächter	Mautwerte der Ladungen	Hievon verfrachtet		In Prozent vom Gesamtmautwert
		Nauwärts	Gegenwärts	
Regensburg	2768 fl	2643 fl	125 fl	31,09
Hall	1388 fl	1388 fl		15,59
Groß-Linz	668 fl	55 fl	613 fl	7,50
Laufen	477 fl	321 fl	156 fl	5,36
Ulm	424 fl	424 fl		4,76
Passau	414 fl	239 fl	175 fl	4,65
Krems/Stein	272 fl	7 fl	265 fl	3,06
Steyr	261 fl		261 fl	2,93
Nußdorf/Wien	255 fl	14 fl	241 fl	2,86
Mühlviertel	200 fl	186 fl	14 fl	2,25
Salzburg	189 fl	176 fl	13 fl	2,12
Spitz	161 fl	99 fl	62 fl	1,81
	7477 fl	5552 fl (74 %)	1925 fl (26 %)	83,98

Mit großem Vorsprung führt die alte Reichs- und Handelsstadt Regensburg, zugleich Nürnberger Umschlagplatz und Ausfuhrhafen für oberpfälzische Eisenerzeugnisse, das Feld an. Ihre Beteiligung am Frachtumsatz betrug 31 Prozent, wozu der Stromaufverkehr etwa $\frac{1}{20}$ beisteuerte.

Den zweiten Platz erreichte das nur in Naurichtung tätige Hall. Seine 15,59 Prozent bestritt fast ausschließlich italienisches Handelsgut, das nahezu ein Viertel der österreichischen Einfuhrquote des Jahres 1627 stellte.

Dann folgt bereits Groß-Linz mit 7,50 Prozent und einem ungefähren Wertverhältnis von 1:11.

An vierter Stelle, doch erst nach merklicher Pause, befindet sich Laufen, dessen Gegenladungen die Hälfte des Naufrachtumsatzes erzielten.

Den fünften Sitz nimmt die 1627 nur nach Österreich transportierende freie Reichsstadt Ulm ein, knapp vor Passau, das den günstigsten Frachtratsatz von 3:2 aufweist.

Nach neuerlichem Zwischenraum machen sich Stein/Krems, die beinahe nur im Gegengeschäft mitmischten, Steyr und Nußdorf/Wien, deren Naufrachtanteil $\frac{1}{20}$ überstieg, den Rang streitig.

Wiederum klar abgesetzt schließen sich das Mühlviertel und der Bistumssitz Salzburg an, beide mit nur geringen Rückladungen.

Das Ende bildet Spitz, dessen Richtungswerte, zumindest im Betrachtungsjahr, durch eine Naufracht von 90 Gulden in das Gegenteil (3:2) verkehrt wurden, während sie normal gewiß ebenso eindeutig zugunsten der Stromauffahrten ausfielen.

Ein (Wert-)Viertel aller westwärts beförderten Waren lag also auf Linzer Schiffen, und nur auf die Handelsfrächter bezogen, erhöhte sich dieser Anteil sogar auf ziemlich ein Drittel. Ähnlich Regensburg für den bayerischen Teil des Flusses, kam deshalb seinem Wassertransportgewerbe im österreichischen Stromgebiet eine ganz bedeutende Rolle zu, wie die Stadt dort wohl schon damals für den Donauhandel der verkehrsreichste Durchgangshafen war.

Bevor wir das Kapitel beenden, sollen uns noch kurz die Warenverschiebungen auf der Donau beschäftigen, da sie ein zusammenfassendes Urteil über den Handelsweg wichtiger Güter und ihren Austausch zwischen den großen Frachträumen erlauben. Als einzige und sicherlich zutreffende Voraussetzung gilt dabei, daß die auf Naufahrten der Schifflleute aus Linz und aller Orte unterhalb davon herangeschafften Ladungen zumeist aus landfremden Erzeugnissen bestanden, sämtliche Schiffzüge mit Vorspann aber österreichische Produkte (im weiteren Sinne) an Bord hatten.

Unter der Einfuhr finden wir vor allem Gold-, Juwelier- und verschiedenste Silberarbeiten, verzinnte Bleche, Platteisen, Messer, vielerlei Waffen und Kriegsgeräte, Lederlohe, Glasscheiben, Pflaster-, Schleif- und Wetzsteine, Papier in zahlreichen Sorten, Bücher und Druckwerke, Seidenware, gemeine, gute und französische Tuche, Galler Leinwand, Ellenmaße, weiße Ware, Filzhüte, Roßdecken, gearbeitete Häute und Felle mancher Art, Schuhwerk und Juchtenstiefel, Spezerei, Stockfische, Heringe, Fischschmalz, Weine aus dem Süden und vom Rhein, Bier und Met.

Die in Linz aufgenommenen Posten an Leinwand, Zwilch, Blahen, (Rieder-) Zeug und Rupfen stammten dagegen hauptsächlich aus dem Mühlviertel.

Österreich und sein ungarisches Hinterland führten besonders Eisen, Bleche, (Sarsach-)Stahl und die unterschiedlichsten Eisenwaren aus, ferner Kupfer, Gelöt, Mühlsteine, rohe Ochsen- und gemeine Häute, Getreide aller Art, Mehl, Brot, Zwetschken, Honig, Oster- und Branntwein.

Weitere Einzelheiten lassen sich unschwer der Übersicht 19 (im Beilagenband) entnehmen.

Vergleicht man die beiden Warenströme, dann darf, ohne in den Fehler einer unzutreffenden Verallgemeinerung zu verfallen, festgestellt werden,

daß in Österreich überwiegend Wertgüter gelöscht wurden, während die dort geladenen Rückfrachten vornehmlich Massengüter (Eisen, Stahl, Getreide, Honig, Osterwein) enthielten.

VI. DIE HANDELSSTADT LINZ

1. Linz und der Schiffhandel.²⁸⁶

Reichte die Floßzahl des Jahres 1627 zur Darstellung der wochenweise in Linz eintreffenden Fahrzeuge nicht aus, so ist die Menge der Schiffe hierfür ohne jede Einschränkung geeignet. In der auf Seite 307 befindlichen graphischen Zeichnung sollen uns diese Wochenwerte kurz beschäftigen, wobei auf das vom Weintransport bestimmte, unruhige Auf und Ab des Gegenverkehrs schon hier verwiesen sei.

Betrachtet man das Schaubild, dann heben sich deutlich je zwei Höhepunkte ab, die bei der Naufahrt im März und Oktober, entgegen dem Strom in den Monaten März/April (hier doppelt) und November gipfelten.

Die stets mehrere Wochen füllenden Niedrigstwerte fielen für beide Richtungen in die Zeit vom 18. Jänner bis 1. März und in den September.

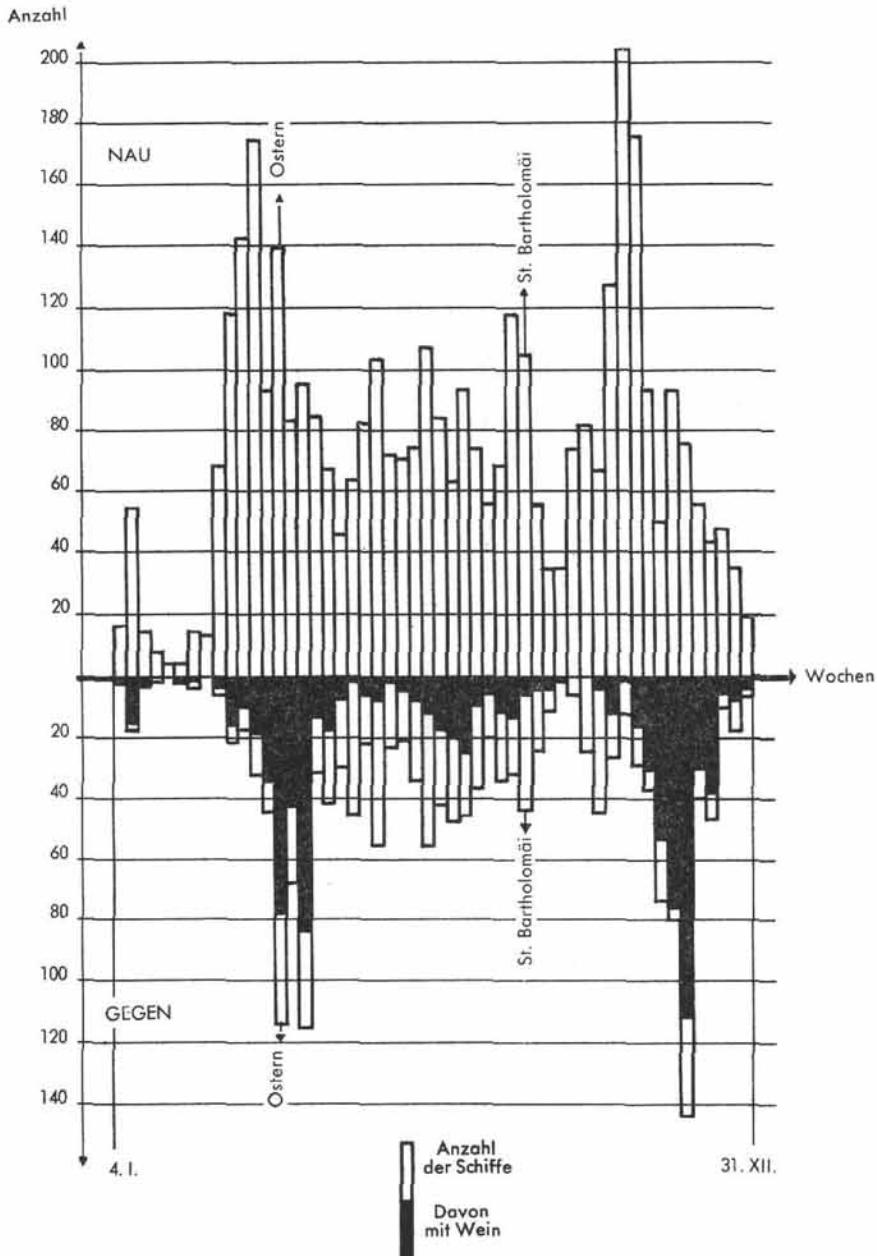
Als Blockdiagramm auf Seite 308 vorgetragene Monatssäulen entwirren und bestätigen im wesentlichen den eben geschilderten Entwurf.

Verkehrsreichste Monate auch hier März und Oktober bzw. April und November, ausgesprochener (winterlicher) Tiefstand im Februar mit schon starkem Abgleiten im Jänner und eine weitere Flaute im September. Für diese Frühherbstebbe dürften von der Nauseite her das Fehlen zugkräftiger österreichischer Jahrmärkte, stromaufwärts die fast völlige Stille im Weinhandel in erster Linie verantwortlich zu machen sein.

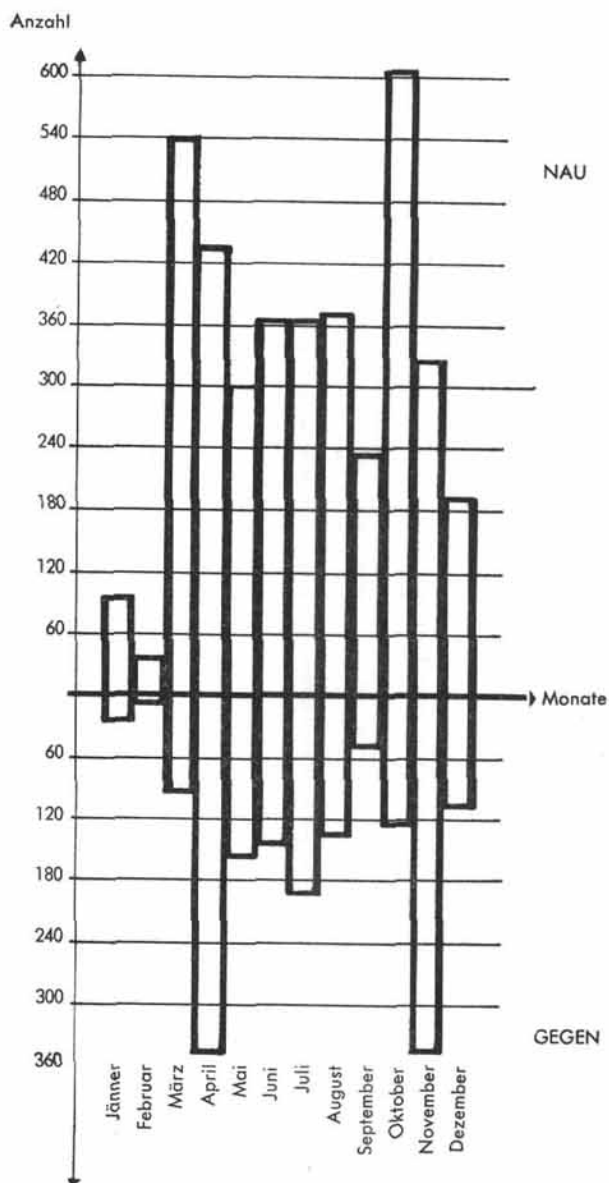
Vereinigt man die Monatssummen beider Transportrichtungen, dann ergibt sich für die Verkehrsdichte folgende Teilreihe: April 780, Oktober 730, November 670 und März 640 Schiffe. Das so errechnete Maximum ist durch die im März in stattlicher Zahl nach Österreich ausgelaufenen, im April schon wieder auf dem Heimatkurs anzutreffenden Fahrzeuge bedingt und vom Emporschnellen der österreichischen Gegenfahrten, die erst in diesem Monat voll in Gang kamen.

Auch das „Nachhinken“ der Stromaufreisen, wie es uns die unterschiedlichen Monatsgipfel zeigen, scheint erklärbar. Nicht vor April konnte sich der im März eingetroffene Schifffraum im vollen Umfang wieder westwärts auswirken, was in geringerem Maße auch für das

Ankunft der Schiffe in Linz



Ankunft der Schiffe in Linz



Wechselspiel von Oktober/November gilt, hier jedoch vom Anschwellen der Weinfrachten herrührt.

Gelangte nun auch der Warentransport nie völlig zum Erliegen, so regte das deutlich wahrnehmbare Wintertief doch zu einer Untersuchung an, deren Ergebnisse auf den folgenden Seiten Platz fanden.

Ihre nach Wirtschaftsräumen geordneten Gruppen beweisen, daß die Schifffahrt nahezu allenthalben mindestens vier Wochen lang ruhte, eine Spanne, die wir wegen ihrer witterungsbedingten Ursache „Eislücke“ nennen wollen. Lediglich das an die Nahverkehrszone grenzende Passau unterhielt noch eine Art Linienverkehr, der sich aber – mit Ausnahme einer kleinen Schmalzlieferung – einzig der Personenbeförderung widmete. Vom 27. Jänner bis 17. Februar wurden hiefür nur Plätten, also Fahrzeuge mit geringem Tiefgang, benutzt.

Mit Gegenkurs trafen, vom bayerischen *Donaustrom* stammend, im Jänner bloß noch Frächter aus Obernzell (Nahverkehrszone) ein. Das letzte Ulmer Schiff lief Linz nauwärts Mitte Jänner, das erste nach der Eislücke anfangs März an. Regensburger Frächter erschienen zwar noch am 23. Jänner, blieben dann aber ebenfalls bis in den beginnenden März hinein aus, während sich die Ankunft ihrer Gegenzüge bis zum Mai verzögerte. Passau, dessen Österreichverkehr ohne eigentliche Unterbrechung andauerte, erledigte Rückfrachten schon wieder im ersten Märdrittel.

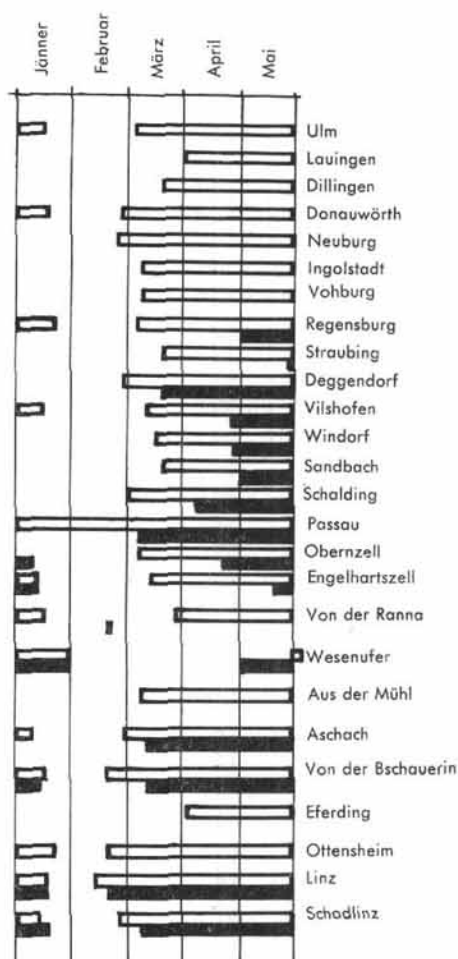
Außer den genannten Orten vermauteten im Jänner nur noch Schiffleute aus Donauwörth und Vilshofen.

Auch das österreichische Donaugebiet oberhalb von Linz vermittelt keinen wesentlich anderen Eindruck; doch verringert sich bei verhältnismäßig regem Frachtumsatz im Jänner (Nahzone) die Eislücke ab Aschach zusehends.

Selbst für *Groß-Linz* ruhte die Schifffahrt vom Westen her zwischen dem 16. Jänner (zwei nach dort bestimmte Leerzillen) und 12. Februar (ein Zillel mit „Volk“) völlig; der Gütertransport blieb sogar vom 13. Jänner bis 19. Februar unterbrochen. Nicht anders verhielt es sich in Gegenrichtung, aus der die letzten Schiffe mit Handelsgut am 19. Jänner an der Lände festmachten, und eine in Linz unterbrochene Fahrt mit bereits „herzu vermautetem“ Osterwein für Aschach erst wieder am 17. Februar aufgenommen wurde.

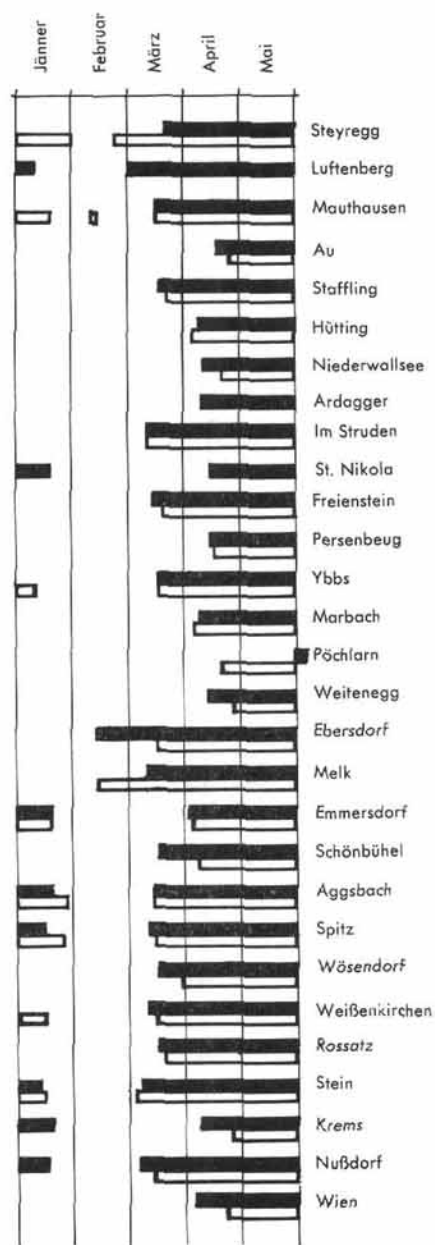
Abgesehen von Steyregg, dessen Schiffleute mit nur kurzer Unterbrechung auch während der Wintermonate Dienst taten, zeichnet sich für alle folgenden Orte, bei denen entsprechend ihrer Lage zu Linz die Gegen vor den Naufahrten eingeordnet sind, eine Verbreiterung der Eislücke auf

Die Eislücke im Jahre 1627

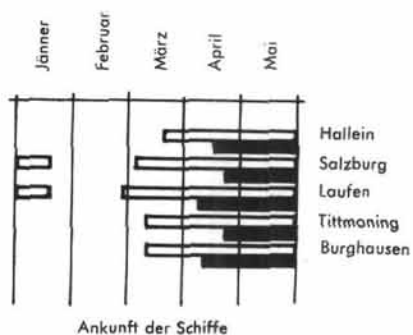
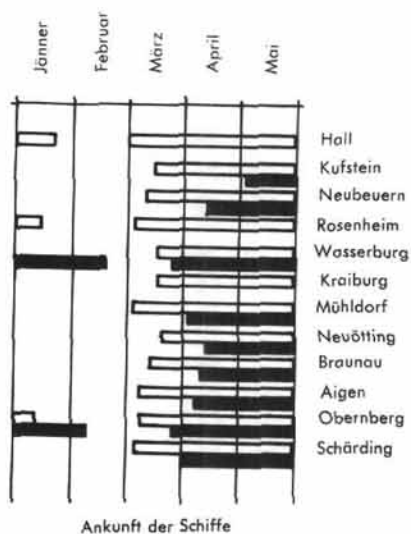


Ankunft der Schiffe

 Naufahrten
 Gegenfahrten



Ankunft der Schiffe



□ Naufahrten
 ■ Gegenfahrten

im Schnitt sechs Wochen deutlich ab. Bereits im Jänner fiel die Mehrzahl von ihnen bis auf Spitz, Stein/Krems und Nußdorf aus.

Über die dort Platz greifende Vereisung des Flußlaufes liefert uns zudem die Mautrechnung einen handfesten Hinweis.²⁸⁷ Nach ihm mußte Zacharias Nitsch aus Spitz anfangs Jänner „wegen des kalten Wetters“ einen nach Aschach bestimmten Weinposten von sieben Dreiling im Strudengebiet entladen und bis Linz auf der Achse weiterbefördern lassen, wo er ihn am 12. des gleichen Monats wieder in Empfang nehmen konnte.

Für den Inn gilt in etwa die Schilderung über die bayerische Donau, nur feierte das dortige Wasserfrachtgewerbe bis in den März hinein. Aus dem sonst üblichen Rahmen fallen lediglich die beiden von einem Wasserburger gesteuerten „Weinzillel“ mit Ziel Heimatort und Burghausen, die am 19. Februar von Linz aus mit 13 Dreiling Wein aufbrachen.

Der Haller Zunftverband enthielt sich unmittelbar vor dem Regensburger jeder Tätigkeit, begann aber um die gleiche Spanne früher.

Die Salzachorte weichen hievon ebenfalls kaum ab, nur die ersten Gefuhren langten im Durchschnitt später an.

Überprüft man schließlich noch die Eintreffhäufigkeit der Schiffe und ihre Abhängigkeit von den Wochentagen, so lassen sich diesmal erst recht keine Beziehungen herstellen. Bei den reichlich vorhandenen Zahlen erregt eine solche Meinung zwar Widerspruch, doch genügt schon die Bemerkung, daß an der Maut Schiffe aus zwei Richtungen und mehreren Wirtschaftsräumen einliefen, um ihn zum Verstummen zu bringen.

Dafür wirken sich aber die Linzer Jahrmärkte in gut erkennbaren Nebengipfeln aus.

Der Überschrift dieses Kapitels folgend, wollen wir uns nun mit der Stadt Linz als bedeutendstem Umschlag- und Zielhafen auseinandersetzen. Wenn hierfür auch diesmal wieder in den etwas kleiner geratenen Übersichten 20 und 21 (im Beilagenband) genügend Zahlenmaterial vorliegt, so möchte auf die Erwähnung der wichtigsten Besonderheiten dennoch nicht verzichtet werden.

A) Der Frachtweg donauabwärts

a) Der bayerische Donauraum.

Lediglich aus zwölf Orten trafen Schiffe ein, die in Linz Frachtteile oder ganze Ladungen ihrer Bestimmung übergaben.

Ulm: An 18 Tagen gingen Ulmer Fahrzeuge vor Anker und löschten von der Krämerei fast die Hälfte, das ganze Messing, alle Wehrkreuze, 13 1/2 Saum Schreibpapier, den Hauptteil der Reutlinger Borte, das Eßlinger

Zeug und mehr oder minder große Posten sonstiger Textilien, unter ihnen 22 Dutzend gefütterte Filzhüte.

In Linz blieben vorerst auch die niederländischen Sohlenhäute, alle Juchtenstiefel, das Leder aus spanischen Ziegenfellen und 46 Eimer Rheinwein.

In g o l s t a d t: 700 Pergamenthäute und sämtliche gearbeiteten Kalb- und Schaffelle (800) kamen in Linz von Bord.

R e g e n s b u r g: Schon die stattliche und von keinem Ort auch nur annähernd wieder erreichte Zahl von 77 Entladungsgeschäften weist auf die Stärke der Handelsbeziehungen zwischen Regensburg mit seinem großen Einzugsgebiet (Nürnberg) und Linz hin. Dementsprechend vielseitig und gewichtig entpuppt sich auch das Frachtgut, zu dem fürs erste ziemlich die Hälfte des unbeschlagenen, beschlagenen und des Zentnergutes beider Arten sowie Krämerei für nahezu 10.000 (!) Gulden gehörten.

6000 verzinnte Bleche, $7\frac{1}{4}$ Eimer und $33\frac{1}{4}$ Zentner Eisengeschmeide, $121\frac{3}{4}$ Eimer Messer und 818 Schock Platteisen traten dort mit österreichischen Erzeugnissen in Wettbewerb. 101 Paar Pistolen, 47 Saum Glasscheiben, 400 Pflastersteine, 10 Saum Papier in verschiedenen Sorten und für 33 Gulden Druckwerke müssen gleichfalls genannt werden. Obwohl die ganze Seidenware, die Masse vom Samt und von den Tuchen, $12.241\frac{1}{2}$ Stück Ellenmaße, 133 Dutzend gefütterte Filzhüte und 52 Dutzend Teppiche, einschließlich derjenigen aus Nürnberger Fertigung, eine besonders wertvolle Auswahl bildeten, wurden sie von den Kürschnerwaren, insbesondere den 97 gearbeiteten Ellenthäuten, 1000 rohen Feh, 4900 rohen Kill(i)us, 174 mosierten Fellen, $165\frac{1}{2}$ niederländischen und Hamburger Sohlenhäuten, 10.480 Ledern, 2900 Kürschnerfellen, mehr als 40.000 rohen oder gearbeiteten Kalb- und Schaffellen, vom Schuhwerk für 184 Gulden, von den $470\frac{1}{2}$ Paar Juchten und den spanischen Ziegenledern für annähernd 1000 Gulden noch überboten.

Selbst Nahrungs- und Genußmittel sowie Getränke langten überaus reichlich an, als Beispiele 176 Saum Spezerei, 12.999 Scheit Stockfisch, $111\frac{1}{2}$ Tonnen Hering und Lachs, $109\frac{1}{4}$ Tonnen Fischschmalz, 23 Eimer Rheinwein, ein großes Quantum Met und 80 Eimer Bier.

S t r a u b i n g: Seine Frächter beließen den ganzen Posten Krämerei und Meßgewand, das gemeine Tuch und die Stärke in Linz.

N i e d e r h a u s e n: Entsandte vor allem 2750 gearbeitete Kalb- und Schaffelle.

P a s s a u: 47 Frachtfahrten hielten im Laufe des Jahres die Verbindung mit dem Linzer Handel und Handwerk aufrecht. Bei solchen Gelegenheiten

kamen der überwiegende Teil des unbeschlagenen (83 Saum) und Zentnergutes ($138\frac{3}{4}$ Zentner) sowie die Krämerei samt sonstiger Mitfracht im Wert von 1538 Gulden nach Linz hinein. 54 Schock Platteisen, die 198 „Passauer“ Wehren und das Baumöl, ferner alle Tuche, $1111\frac{1}{2}$ Stück Ellenmaße, die weiße Ware mit der nicht ausscheidbaren Schlosserarbeit, das Schuhwerk, $24\frac{1}{2}$ Zentner Schmalz, 400 Scheit Stockfisch, die ganze Heringfracht, Reis, Anis, 6 Saum Spezerei, 39 Eimer Bier und weitere Bestände beendeten dort gleichfalls ihre Reise.

Nicht unerwähnt bleiben soll eine Zille mit Rossen, die am 3. September Marktgüter und 25 Zentner Stahl heimholte.

Obernzell: Holz, Kohlen und $1\frac{1}{4}$ Zentner Schmer schickte Obernzell.

b) Der Inn-Salzach-Raum.

aa) Der Inn.

Pflegten auch nur noch sieben Orte ihre Linzer Geschäftsverbindungen, so genügte dies vollauf, den dortigen Markt mit einem wahren Güterstrom zu bereichern.

Hall: Die Spitze behaupteten mit 59 Geschäftsfahrten wieder einmal mehr die Haller Frächter, die unter anderem 95 Saum unbeschlagenes, 79 Saum beschlagenes, 182 Zentner Zentnergut, 70 Prozent der Krämerei und die gesamte Apothekenware, 4 Pfund Juwelierarbeit, Galmei und Baumöl, $29\frac{1}{2}$ Saum Wetzsteine, für 15 Gulden uneingebundene Bücher, gut 32 Saum Seidenware, alle gesponnene Gold- und Seidenware, die ganze Seidenborte, die Hälfte der guten Tuche (56 Saum), 1015 Stück Ellenmaße, für 1985 Gulden Spalier, sämtliche Marderbälge (1920), für 1080 Gulden Parmesankäse und Süßwein dort entluden.

Kufstein: 1 Saum Seidenware verblieb am Mautort.

Braunau: Linz erhielt über Braunauer Schiffeleute deren ganzes unbeschlagenes und beschlagenes Gut, sämtliche Krämerei und die Winterware (Wert 283 Gulden).

bb) Die Salzach.

Vier Orte belieferten die oberösterreichische Hauptstadt, unter ihnen die bedeutendsten im ganzen Landstrich.

Salzburg: Auf 17 Frachtfahrten schafften Salzburger Schiffer hauptsächlich 112 Saum unbeschlagenes und 98 Zentner Zentnergut, für 1917 Gulden venedische Gläser, Krämerei, Schwämme, Eisenringe und Apothekerei, das Terpentin, $3\frac{2}{3}$ Saum Seidenware, alle Weißwaren (120 Gulden), den Stockfisch, Süßwein und das Weißbier heran.

Laufen: Nur einmal mehr sprach die Schifferschaft aus Laufen vor, doch brachte sie eine noch reichhaltigere und wertvollere Auswahl mit.

Zu den 201 Saum unbeschlagenem und $164\frac{1}{2}$ Zentnern Zentnergut, die den gewichtigsten Teil davon bildeten, gesellten sich für 2716 Gulden Krämerei und Mitfracht, das Platteisen und die Wehrklingen, aus der Textilengruppe die Seidenware, das Räscha und die Ellenmaße, von der Kürschnerei fast der Gesamtbestand und schließlich noch an die 17 Saum Spezerei, 150 Scheit Stockfisch, 5 Tonnen Hering und aller Süßwein.

Tittmoning: $1\frac{1}{2}$ Eimer Messer und $\frac{1}{8}$ Zentner Spezerei stammten von einem Tittmoninger Frächter.

Burghausen: Reutlinger Borte nebst Spezereiarbeit und Ulmer Leinwand bereicherten Linz auf Burghausener Schiffen.

c) Der österreichische Donauraum.

aa) Die Donau oberhalb Linz.

Aus dieser Nahverkehrszone stellten sich in zehn Orten ansässige Schiffeleute ein, vornehmlich mit in Heimarbeit gefertigten Textilien. Je näher sie bei Linz wohnten, um so größere Mengen an Nahrungsmitteln, Getränken und Rohstoffen luden sie dort ab. Was darüber hinaus eine besondere Erwähnung verdient, folgt nachstehend.

Mühlviertel: Linz übernahm die gesamte Buchführerei, doch vom Haustuch (Leinwand, Zwilch, Blahen und Rupfen) nicht einmal $\frac{1}{20}$, so daß dessen Absatzgebiet weiter im Osten zu suchen wäre.

Aschach: Das unbeschlagene Gut, die Krämerei und ein knappes Drittel vom Zentnergut wurden am Mautort umgesetzt.

Bschauerin: Fast das gesamte Zentnergut, das Wachs, die Filzhüte, der Posten Roßdecken, 200 Kalbfelle und alle 150 gearbeiteten Schweinhäute unterbrachen in Linz ihre Reise.

Ottensheim: Die Ottensheimer Frächter wurden um die Krämerei und das Platteisen erleichtert.

bb) Groß-Linz.

Wir hatten schon früher angedeutet, daß vor allem die Förger aus Ottensheim und Steyregg die Lebensmittelversorgung des Großraumes Linz betrieben, soweit die Zufuhr dabei den Wasserweg benutzte. Ein Blick in die Übersicht 20 (im Beilagenband) bestätigt die Richtigkeit dieser Behauptung.

Hier gilt es nun zu prüfen, ob sich die Linzer Schiffer ebenfalls darum annahmen und welche Güter sie sonst ihrer Heimatstadt zuführten.

Während den $4\frac{1}{2}$ Saum unbeschlagenem und beschlagenem Gut, der Krämerei und $12\frac{1}{2}$ Zentnern Zentnergut kein eigentlicher Aussagewert

zukommen, vermitteln die 58 gemachten und 30 ungefaßten Wehrklingen, der Posten Wehrkreuze, $\frac{1}{2}$ Saum Wetzsteine, $\frac{1}{2}$ Saum Reißpapier und für 74 Gulden Druckwerke einen gewissen Eindruck.

Der Seiler Wolf Pessinger fuhr sich seinen Rohstoff (9 Zentner Hanf) selbst nach Hause.

Alle Weißwaren und Bauernloden, besonders aber die 450 Leder, 35 gearbeiteten Roßhäute, 675 gearbeiteten Schaffelle, 60 Senefelle und das Schuhwerk nebst der Schlosserarbeit, fanden in Linz eine vorläufige Bleibe.

Wer nun die Erwartung gehegt hatte, daß der ohnedies nur geringe Bestand an Nahrungsmitteln und Getränken samt und sonders zur Deckung des städtischen Eigenbedarfes bestimmt gewesen sei, wird darin enttäuscht. Wohl gelangten Korn (15 Metzen), Schmalz, Unschlitt, lebende Schweine und beinahe das ganze Bier (92 Eimer) zur Ausschiffung; vom Hafer, Met und Wein jedoch nur Teile (1 Mut, $5\frac{1}{2}$ Eimer und 17 kleine Fässer, 10 Eimer), und Salz wie Stockfisch setzten ihren Weg ungeschmälert fort.

Auch diese Tatsache erhellt, daß die Linzer unbedingt den Handelsfrächtern zugerechnet werden müssen, was gleichlaufend mit einer Betätigung im Fernverkehr ist. Sie vernachlässigten den Lebensmittelnachschub, weil sich dieser lohnender aus den nächsten Bereichen, also über die Landwege, sicherstellen ließ.

Da die in Groß-Linz ansässige Zunft weitgehend die nach Bayern führenden Fahrten erledigte, wird die an sich geringe Zahl von 32 Entladungen verständlich.

cc) Die Donau unterhalb von Linz.

Für die in diesem Raum befindlichen Orte bedeutete Kurs Heimat den Zwang, nach der Übernahme von Rückfracht zu trachten und diese möglichst weite Strecken zu befördern. Es kommt deshalb nicht von ungefähr, daß nur acht Schifferverbände in Linz als Lieferanten auftraten.

Steyregg: An diesem Beispiel erweist es sich, daß Stockfisch und Met in erster Linie Handelsgüter waren und nicht der örtlichen Versorgung dienten. Dagegen gingen bei 18 Gelegenheiten die Hauptmengen von Wein und Bier (50 Eimer), das Unschlitt und die Faßreifen nach Linz.

Hütting: Bis auf einen kleinen Rest blieb alles am Mautort, darunter auch Uhrwerk und Schlosserarbeit (für 110 Gulden), 2 Dutzend Pistolen und Weißwaren.

Nußdorf: Von dieser Seite erhielt Linz stets nur Teilladungen, unter anderem 1 Saum Glasscheiben, für 30 Gulden Schleier, 60 gearbeitete Kuhhäute und 600 Kalb- und Schaffelle.

d) Unbestimmbare Orte.

Ein Schiffmann aus Hälling brachte Steinwerk im Wert von 26 Gulden mit.

B) *Der Frachtweg donauaufwärts.*²⁸⁸

Den 435 Naufahrten, die Linz mit Waren versahen, standen erwartungsgemäß viel weniger (128) durch Pferdevorspann stromauf bewegte Schiffzüge gegenüber, von denen allein 74 aus Orten unterhalb der Maut stammten. Mußten sich doch die dortigen Wasserfrachtgewerbe möglichst weitgehend der Westtransporte bemächtigen, da auch für sie die Donau bereits in Wien endigte.

a) *Der bayerische Donaauraum.*

Wenn landfremde Schiffe am Ziel ihrer Reise, die sie zumeist noch beachtlich über Linz hinausführte, Handelsgüter luden, dann wurde sicherlich angestrebt, deren Hauptmenge frühestens im Heimathafen zu löschen.

Regensburg: Die Regensburger ließen nur 5 Mut Korn zurück.

St. Nikola: Haimeran Kierchmayr gab 17 Zentner Eisen von Bord.

Passau: Von allen bayerischen Schiffleuten schafften die Passauer westwärts das meiste Frachtgut nach Linz, beispielsweise $6\frac{1}{3}$ Saum beschlagenes und unbeschlagenes Gut, $9\frac{1}{4}$ Zentner Zentnergut, für 469 Gulden Krämerei, 6 Mut Getreide und 1 Saum Spezerei.

b) *Der Inn-Salzach-Raum.*aa) *Der Inn.*

Nur noch Frächter aus Khobl, Wasserburg und Neuötting hielten sich auch geschäftlich in Linz auf.

Von einer Wasserburger Ladung blieben 8 Mut und 21 Metzen Getreide in der Stadt, vom Mautschreiber mit „dann alhie angeschüt“ vermerkt.

bb) *Die Salzach.*

Schiffe aus Salzburg und Laufen lieferten nur kleinere Mengen Osterwein ab.

c) *Der österreichische Donaauraum.*aa) *Die Donau oberhalb Linz.*

Fahrzeuge aus Aschach und vom Saurüssel enthielten gleichfalls nur Osterwein für Linz.

bb) *Groß-Linz.*

Wenn das dort ansässige Transportgewerbe wirklich und nicht nur im Jahre 1627 wesentliche Teile der österreichischen Ausfuhr besorgte, dann mußte dies vor allen Dingen in einem geringen Güterumschlag am Heimat-

ort zum Ausdruck kommen. Und wirklich, auch wenn beispielsweise 40 lb beschlagenes Gut, mehr als 1 Saum gemeines Tuch, 6 niederländische Sohlen- und 4 Ochsenhäute, 170 Mut Getreide und 14 Metzen Erbsen alles bisher Erwähnte überboten, so bildeten sie doch nur einen bescheidenen Teil dessen, was insgesamt stromaufwärts gelangte. Zudem gehörten davon 140 Mut Getreide dem Bayernherzog Wolfgang Wilhelm, die aus unerfindlichen Gründen (vorläufig?) lediglich bis Linz gingen.

cc) Die Donau unterhalb Linz.

Selbstverständlich verstärkte das Weingeschäft die Zahl der Entladungen (74) und zeichnete für die ungewöhnlich rege Beteiligung der Orte mitverantwortlich; doch treffen wir darüber hinaus recht beachtliche, für Linz bestimmte Warensortimente an.

Steyregg: Die beiden in der Stadt und „im Dorf“ lebenden Schiffmeister, Christoff Gstettner und Michael Arttnr, entluden 40 gearbeitete gemeine Häute, 954 rohe Ochsenhäute und gemeine Häute und 30 Schaffelle.

Mauthausen: Aus den nach Linz gebrachten Frachten, die sich unterwegs durch weitere Übernahmen ganz beachtlich verstärkt hatten, ragen 1 Saum beschlagenes Gut, $\frac{1}{4}$ Saum gemeines und mehr als 1 Saum gutes Tuch, 9 Mühlsteine und 6 Schock „Perger Pertel“ hervor.

Au: Als gewichtigere Posten sind das gemeine Tuch, 18 Mühlsteine, 7 Mut Getreide und $1\frac{1}{2}$ Metzen Mehl zu benennen.

Staßfling: Wiederum bestreiten Mühlsteine die Hauptlast, diesmal 23 Stück.

Da die drei letzten Ortschaften räumlich nicht allzuweit voneinander entfernt lagen, könnte es sich um ein aus der näheren Umgebung stammendes Erzeugnis gehandelt haben.

Niederwallsee: Das Wassertransportgewerbe dieses Ortes kann als genaues Gegenstück zu dem von Hütting gelten, denn ihm kam für Linz nur stromaufwärts Bedeutung zu. Außer für einen Schiffer, bildete die Stadt sogar stets den Zielort. Auffällig sind die vielen Eisenwaren, insbesondere Pfannen. Ferner berichtet die Mautrechnung von $\frac{3}{4}$ Saum beschlagenem Gut, 7 Zentnern gemachtem Zentnergut, Krämerei für 415 Gulden, 1 Dutzend gemeinen Kotzen und 2250 rohen Ochsen- und gemeinen Häuten.

Ardagger: Sämtliche uns bekannte Frächter aus Ardagger beschickten den Linzer Markt mit einer recht stattlichen und vielseitigen Warenmenge, aus der wir hier nur $6\frac{1}{2}$ Zentner Zentnergut, für 140 Gulden

Krämerei, 10 Zentner Rotkupfer, $3\frac{1}{2}$ Zentner Wachs, $\frac{1}{2}$ Saum Seidenware, 24 Marder und 2050 gearbeitete Lammfelle vorstellen wollen.

Y b b s : Was schon der hohe Gesamtmautwert (gut 90 Gulden) ahnen ließ, machen die zumeist über Linz hinausgehenden Frachten wahrscheinlich; Ybbs mußte der Sitz eines größeren Zunftverbandes gewesen sein.

Teilmengen gelangten nie von Bord, sondern nur ganze, vornehmlich aus $57\frac{1}{2}$ Zentnern Zentnergut, Stahl und Eisen, 19 Schock Pfannen, Krämerei und Weißwaren (Wert 277 Gulden), 62 ganzen Füchsen, 28 Mardern und 1100 gearbeiteten Lammfellen bestehende Ladungen.

A g g s b a c h : Die $1\frac{1}{2}$ Zentner Krämerei gehörten nach Linz.

S p i t z : Außer mit in Linz umgeschlagenen Weinen und 2 Metzen Erbsen liefen die Spitzer Schiffeleute sonst nur das Mautamt an.

R o s s a t z : Sein Beitrag enthielt 156 gemeine Ellenmaße, 7 Zentner Federn und 12 niederländische Sohlenhäute.

S t e i n / K r e m s : Während sich aus dem Steiner Frachtgut vor allem das Zentnergut ($1039\frac{1}{2}$ Zentner) abhebt, neben dem noch $10\frac{1}{2}$ Schock Pfannen, 2 Saum gemeine Tuche und 10 Dutzend Filzhüte zu erwähnen sind, wiesen die mit Kremser Schiffen eintreffenden Posten, ganz überschlägig gesprochen, eine größere Mannigfaltigkeit und höheren Wert auf. Abgesehen von $70\frac{1}{2}$ Zentnern Zentnergut und nahezu $205\frac{1}{2}$ Mut Getreide kam alles in Linz von den Fahrzeugen.

N u ß d o r f : Auch Nußdorfer Frächter ließen nicht unbeachtliche Bestände zurück, beispielsweise $10\frac{1}{3}$ Saum beschlagenes Gut, für 363 Gulden Krämerei, gut $1\frac{1}{4}$ Zentner Silbergeschirr, $1\frac{1}{4}$ Saum gemeines Tuch, die gesamte Kürschnerei und $1\frac{2}{3}$ Saum Spezerei.

W i e n : Der dortige Schiffmann übergab 123 Zentner Zentnergut und 4 Mut Gerste.

Zusammenfassend sei bemerkt, daß eine Kenntnis der entladenen Waren allein noch keine Möglichkeit zur Beurteilung der städtischen Eigenbedarfsdeckung²⁸⁹ bietet. Sie liefert nur die Bemessungsgrundlage für ein Näherungsverfahren, in dem die Jahrmarktfrachten²⁹⁰ als nicht für Linz bestimmte Handelsgüter gelten und lediglich überschießende Mengen dem örtlichen Gemeinwesen zugeschrieben werden.

Wir müssen uns nun noch mit der Übersicht 11 (im Anhang) befreunden, die das bisher unzulängliche Bild durch eine entsprechende Wertzuordnung erhellt. Sie zeigt, daß etwa die Hälfte²⁹¹ der auf dem Wasser verfrachteten Güter zumindest auf Zeit in Linz blieb. Hierbei übertraf die Einfuhr den Export mautwertmäßig um etwa das Zehnfache.²⁹²

Vergleicht man diesmal²⁹³ die Wirtschaftsgebiete miteinander, dann hat sich das Kräfteverhältnis noch stärker zugunsten des Auslands verschoben, weil süddeutsche Schiffe und Innfuhrpark $\frac{9}{11}$ der Linzer Waren heranschafften. In der dabei gelungenen Annäherung an die bayerische Führung ($\frac{4}{11} : \frac{5}{11}$) drückt sich die Bedeutung des Inn-Salzach-Beckens für Linz besonders gut aus.

Ebenso aufschlußreich ist die nachstehende Reihe mit den Mautwerten der wichtigsten Linzer Geschäftspartner.

Heimat der Frächter	Mautwert der nach Linz bestimmten Ladungen	In % vom jeweiligen Mautwert aller Frachtgüter	In % vom Gesamt- wert der nach Linz be- stimmten Ladungen
Regensburg	1448 fl	52 $\frac{0}{0}$	37,86 $\frac{0}{0}$
Hall	884 fl	64 $\frac{0}{0}$	22,96 $\frac{0}{0}$
Laufen	295 fl	62 $\frac{0}{0}$	7,66 $\frac{0}{0}$
Steyr	260 fl	100 $\frac{0}{0}$	6,75 $\frac{0}{0}$
Passau	182 fl	44 $\frac{0}{0}$	4,73 $\frac{0}{0}$
Stein/Krems	163 fl	60 $\frac{0}{0}$	4,23 $\frac{0}{0}$
Salzburg	128 fl	68 $\frac{0}{0}$	3,32 $\frac{0}{0}$
Ulm	106 fl	25 $\frac{0}{0}$	2,75 $\frac{0}{0}$
Groß-Linz	76 fl	11 $\frac{0}{0}$	1,67 $\frac{0}{0}$
Nußdorf/Wien	75 fl	29 $\frac{0}{0}$	1,95 $\frac{0}{0}$
	3617 fl		93,88 $\frac{0}{0}$

Immer noch hält Regensburg unbestritten die Spitze, doch hat Hall aufgeholt. Erst 500 Mautgulden tiefer treffen wir Laufen und Steyr an, denen mit Abstand Passau, Stein/Krems, Salzburg und Ulm folgen. An neunter Stelle endlich liegt Linz, knapp vor Nußdorf/Wien.

Betrachten wir zuletzt noch den auf die Gesamtausfuhr eines Ortes bezogenen Prozentsatz aller nach Linz verschifften Waren, dann schneidet Steyr (100 Prozent) am besten ab, vor Salzburg, Hall (64 Prozent), Laufen, Stein/Krems, Regensburg (52 Prozent), Passau, Nußdorf/Wien und Ulm (25 Prozent). Die hohen Lieferquoten der Orte Salzburg, Hall und Laufen erklären auch, warum der bayerische Donaauraum soviel von seinem Vorsprung gegenüber dem Inngebiet einbüßte. Die Frächter aus Groß-Linz aber fielen noch weiter zurück, denn sie schlugen nur elf Prozent ihrer Ladungen daheim um und steuerten dadurch nicht einmal zwei zu den 94 Prozent der zehn Spitzenreiter bei.

2. Die Linzer Jahrmärkte²⁹⁴

Wie ein 1372 allen landesfürstlichen Städten ob der Enns verliehenes Privileg erhärtet, galt schon dazumal der Handel als eine ureigenste Aufgabe der Städte.²⁹⁵ Hauptsächlich seiner Förderung dienten auch die Jahrmärkte, von denen die in Linz abgehaltenen ihre europäische Bedeutung nicht zuletzt dem Umstand verdankten, daß sich innerhalb des Burgfriedens der west-östliche Warenstrom mit dem nord-südlichen kreuzte.

Um so befremdlicher erscheint es auf den ersten Blick, daß bislang nur wenige Veröffentlichungen darüber vorliegen, was aber durch den Mangel an älterem Archivgut, seine starke Zersplitterung und die Unkenntnis der einzelnen Aufbewahrungsorte vollauf erklärt ist. Wer hätte schon vermutet, daß ein vollständiges Rechnungsbuch der Linzer Maut mehr als drei Jahrhunderte in Münchner Aktenbeständen überdauerte und auch hierüber Wissenswertes berichtet?

a) Der Ostermarkt

Von ihm erhalten wir erstmals durch eine Privilegbestätigung aus dem Jahre 1453 Kunde.²⁹⁶ Seine Zeit war auf 14 Tage bemessen, die sich wohl, ähnlich den meisten anderen Märkten, zu gleichen Teilen um den Oster-sonntag scharten. Die letzte für uns wichtige Besiegelung erfolgte am 15. März 1610 durch Kaiser Matthias.²⁹⁷

Demnach wäre die Marktfreiung²⁹⁸ im Betrachtungsjahr auf den 28. März bis einschließlich 11. April gefallen.

Durchmustern wir aber die auf den Seiten 324 und 325 befindlichen Schaubilder, dann geben sie für den Ostermarkt zu erkennen, daß sich die Marktdauer nicht unbedingt mit der privilegierten Zeit²⁹⁹ gedeckt haben muß.

Schon das Diagramm über die Ankunft der Marktgüter, in dem die Eintreffdaten der einzelnen Wasser- und Landfrachten zu beiden Seiten einer Nulllinie vorgetragen wurden, zeigt nämlich, daß der vermehrte und somit als marktbedingt zu wertende Warenstrom erst am 30. März einsetzte und bis zum 18. April fort dauerte. Da nur sein Fließen das Kaufgeschäft in Gang brachte, könnte der Ostermarkt des Jahres 1627 frühestens Ende März begonnen haben. Berücksichtigt man jedoch die zum Aufbau der Hütten und Stände³⁰⁰, zum Entladen der Fahrzeuge und Einräumen der Waren benötigte Zeit sowie die Nähe des Ostersonntags, an dem jede Markttätigkeit ruhte, dann nahm er tatsächlich wohl kaum vor dem 5. April seinen Anfang.

Was die Betriebsamkeit in der Güterzulieferung anbelangt, ist vorauszuschicken, daß sich auf dem Landweg der bloße Durchgangsverkehr nicht aussondern läßt. Um die dadurch zwangsläufig bedingte Überbewertung etwas zu mildern, erhielt die andere Seite alle mit „am Wasser hierher“³⁰¹ beschriebenen Fahrten hinzugezählt, soweit sie nicht als Teilladungen bestimmter Schiffe feststehen. Selbstredend bekamen mehrere, am gleichen Tag einlaufende Fahrzeuge eines Frächters wiederum nur den Fahrtenwert 1, eine schon bei früheren Übersichten³⁰² geübte Regelung.

Werfen wir nun einen weiteren Blick auf das Schaubild, dann hebt sich unschwer als verkehrsreichste Zeit auf dem Wasser die Spanne vom 5. mit 11., auf den Landstraßen die vom 10. mit 16. April ab.

Zum Handeln wird jedoch nicht nur Ware schlechthin benötigt, sondern in möglichst reichhaltiger und kostbarer Zusammensetzung. Hierüber erteilt das nächste Diagramm Aufschluß, in dem die täglichen Gesamtmautwerte der Schiff- und Floßladungen zusammengefaßt sind. Mit dem 1. April beginnend, mehren sie sich stetig und gipfeln bereits am 7. des Monats, ab welchem der Markt sicherlich seinem Höhepunkt zustrebte.

Nicht nur die Eintreffdaten des Handelsgutes und die Aufwärtsentwicklung aneinandergefüger Gesamtmautwerte vermitteln Fingerzeige für eine Beurteilung des Marktgeschehens, sondern in stärkerem Maße noch die Ankunft einzelner Handelsfrachter, hier vor allem aus Regensburg und Hall; die entsprechenden Einträge finden sich in der Übersicht 12 (im Anhang) vereinigt.

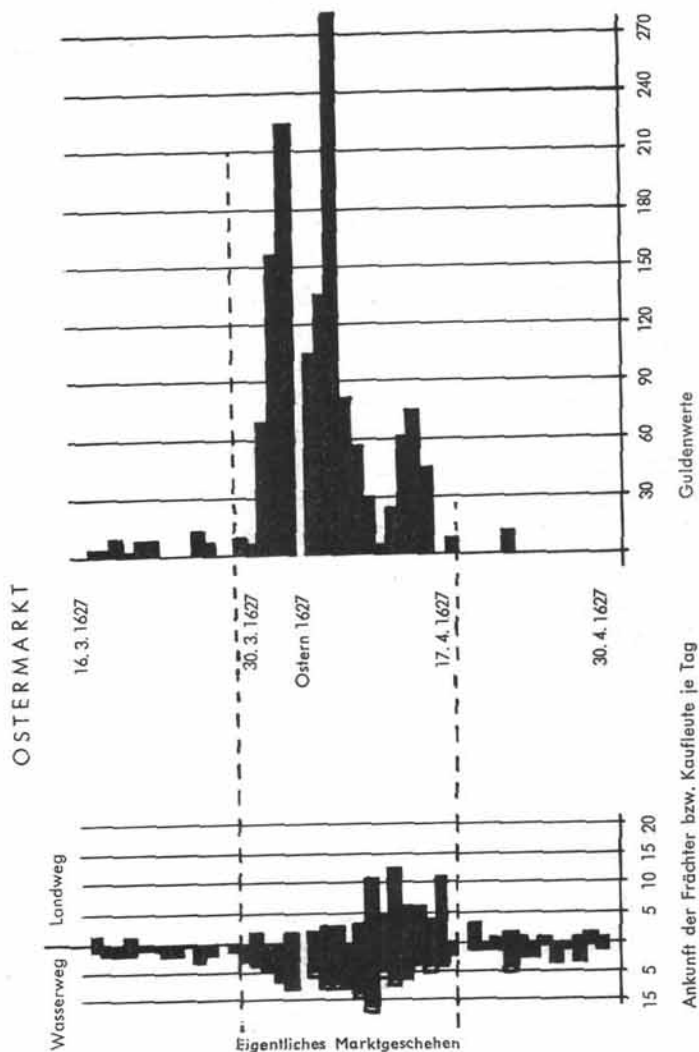
Kurz nachdem die erste Regensburger Amtszille am 2. April ihre gesamte Fracht an der Linzer Lände entlud, könnten auch erste Marktgeschäfte abgeschlossen worden sein. Die Unternehmer aus Hall folgten bereits einen Tag später und setzten ihre Zulieferungen mit nur kleinen Pausen bis einschließlich 17. April fort. Weitere Amtsschiffe der Regensburger gingen am 7. und 14. des gleichen Monats vor Anker. Somit müssen auch noch der 17. und die ihm nächsten Tage dem Handel gegolten haben.

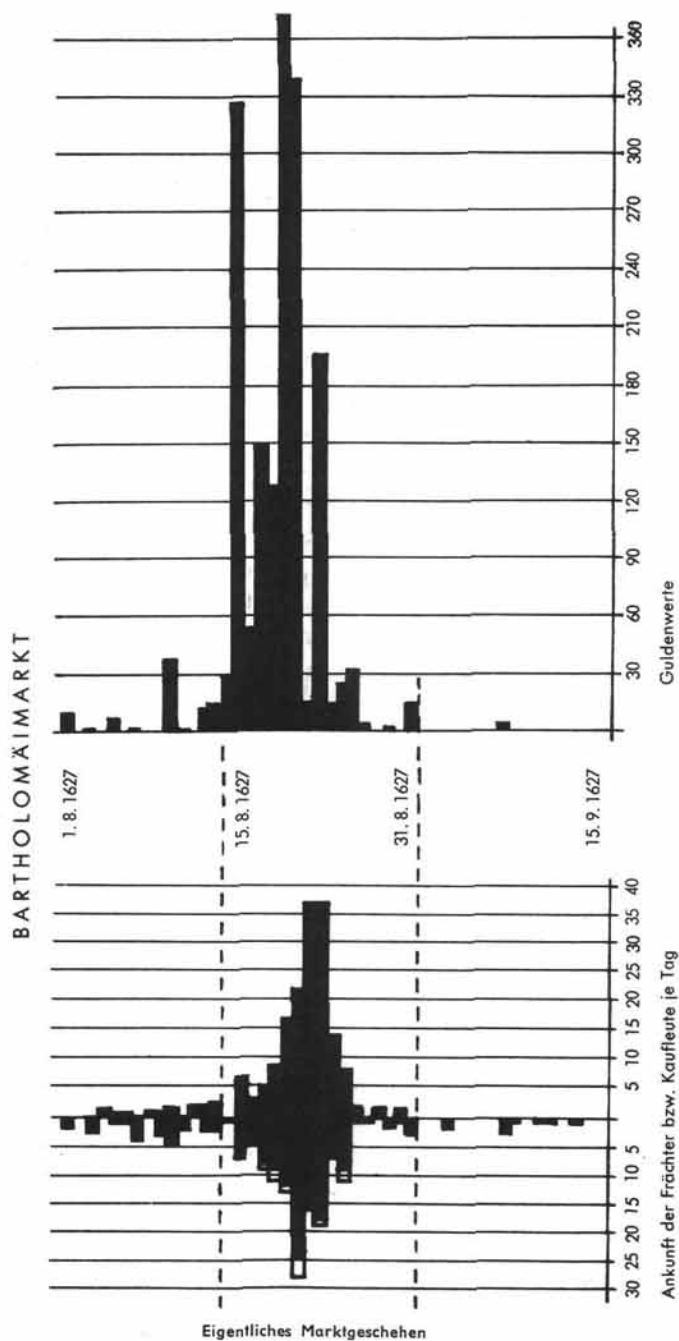
Eine letzte Beurteilungsmöglichkeit bietet schließlich der Abtransport der Marktgüter. Er begann stromabwärts im Einzelfall schon am 7. April, als der Ulmer Schiffmeister David Clunz seine am 2. des Monats unterbrochene Reise fortsetzte. Am 10. April verließ ein erst zwei Tage vorher eingelaufener Flößer die Stadt. Auch Frächter aus Aschach (1), Passau (1) und Hall (2) kehrten Linz mit „bereits herzu vermauteten“ Marktgütern den Rücken.

Solche Weiterfahrten zur Marktzeit³⁰³ erscheinen nur dann sinnvoll, wenn das Angebot nicht an den Mann zu bringen war, weshalb wir sie auch

Die Linzer Jahrmärkte im Jahre 1627

1. Die Ankunft der Marktgüter (□ = Frachten oder ihre Teile, die eigens vermautet wurden [„am Wasser hierher“])
2. Tägliche Gesamtaufwerte der Schiff- und Floßladungen (in ganzen Gulden)





so ausdeuten wollen; Übernahmen weiterer Güter oder neu erlangte Aufträge bleiben davon unberührt. Ob diese Frächter schon dem Wiener Pfingstmarkt zustrebten, der 1627 entsprechend dem Privileg Albrechts II. vom 29. September 1382 am 29. April begonnen haben mußte³⁰⁴, sei dahingestellt. Ein solches Wandern von Jahrmarkt zu Jahrmarkt wurde damals gar nicht selten geübt.³⁰⁵

Unter den Naufahrern gab es auch zwei aus Groß-Linz. Ziehen wir dessen beachtlichen Fahrzeugpark in Erwägung, dann sollte es sich dabei um Fahren auf Rechnung fremder Kaufleute gehandelt haben, falls nicht die Wiener Messe auch Bürger anzog.

Für die Schifflleute aus Ybbs, Melk und Stein aber ging es wieder der Heimat zu, und wir werden mit der Annahme kaum fehlgreifen, daß sich ihre Ladungen überwiegend aus neu erworbenem Kaufmannsgut zusammensetzten.

Die letzte Stromabfahrt nahm ihren Anfang am 19. April.

Als Eigner der bereits einen Tag früher einsetzenden Gegenzüge, die bis weit in den Mai hinein andauerten, treffen wir vornehmlich Schiffer aus Groß-Linz (5), dann Aschach (2), Passau (2) und Regensburg (2). Ihre Aufgabe bestand sicherlich überwiegend in der Auslieferung eingehandelter Waren. Vielleicht steuerten auch einzelne die Passauer Georgidult (17. bis 30. April)³⁰⁶ an.

Wie immer aber die Wirklichkeit aussah, der Abzug so vieler Markt-güter zwischen dem 12. und 22. April spricht stark dafür, daß die Geschäftstätigkeit nach Überschreiten des Höhepunktes³⁰⁷ rasch erlahmte und wohl ungefähr mit dem zweiten Monatsdrittel abschloß.

So wenig wir sonst oft genaueres über die Dauer alter Jahrmärkte, ja selbst ihren tatsächlichen Beginn wissen, für Ostern 1627 konnte ein wichtiger Fund verbucht werden.

Anläßlich eines Kurzbesuches im Linzer Stadtarchiv bemerkte ich durch Zufall die beiden mit altem Innerberger Aktengut gefüllten Regestenbände.³⁰⁸ Im ersten ist ein Bericht des Obervorgehens zu Eisenerz aus dem Jahre 1627 festgehalten, der vom 8. bis 27. April in Linz und Steyr weilte und die Länge seines Ausbleibens mit folgenden Worten begründete: „... und bin umb des zu spatt angangnen Markht allererst den 27. April wieder von Markht und in Steyr geholter Beratschlagung anhaimbs-komen.“

Damit hat sich die statistische Methode, ohne deren Verwendung meines Erachtens jeder wirtschaftsgeschichtlichen Quellenforschung der letzte Erfolg versagt bleiben muß, bestens bewährt, denn als Ergebnis zeigte sie

zweifelsfrei eine durch späteren Anfang bedingte Verschiebung des ganzen Marktgeschehens.

Wir dürfen deshalb den Linzer Ostermarkt des Jahres 1627 getrost für die Zeit vom 6. bis 22. April annehmen, was allerdings eine geringfügige Ausweitung der privilegierten Marktfreiung bedeuten würde.

Über der eingehenden Beschäftigung mit dem zeitlichen Ablauf des Ostermarktes und den hierfür gegebenen Bestimmungsmöglichkeiten sollten wir jedoch nicht die Handelsware aus den Augen verlieren. Mit Hilfe der Übersicht 22 (im Beilagenband) wird dies daher nachstehend in großen Zügen erledigt.

A) Die Anlieferung donauabwärts

a) Der bayerische Donaauraum nebst den Landstrichen um Lech und Isar.

Frächter aus zwölf Orten versorgten den Ostermarkt, unter ihnen allein von Bedeutung die Städte Ulm, Regensburg, Passau, Augsburg und München.

Ulm: Den gewichtigsten Teil der Marktgüter, zu dem 35¹/₄ Zentner Zentnergut, 1³/₄ Saum Schreibpapier, grobe Reutlinger Borte im Wert von 160 Gulden, 6 halbe Faß Ulmer Golschen, 898 Stück Ulmer Leinwand und gemeine Ellenmaße, 14 Faß Galler Leinwand, für 30 Gulden gestrickte Baumwollware und 10 Eimer Bier gehörten, besaß der trotz seines dort heimischen Nachnamens weder in Ulm noch in Wien nachweisbare³⁰⁹ Kaufmann (?) Jeremias Schobinger.

Regensburg: Wie eng sich die Handelsbeziehungen zu Linz gestaltet hatten, berichten die nur sporadisch aufliegenden Regensburger Regesten.³¹⁰ Schon um die Mitte des 14. Jahrhunderts schrieb man Ausagen alter Bürger über die „an der Maut zu Österreich“ fälligen Abgaben nieder, deren uns berührende Stelle „ze Lintzze: von ainem gewont schef, daz hinab vert, wann 9 § und zwen § uf daz mautthaus, Reg. §, und zwo hosen und 1 ¶ pfeffer; und tret ab daz gewont schef iht chramer gewontes, so sol man ie von dem saum geben 32 §, Wiener §“ lautet.

Bemüht man sich, den etwas schwerflüssigen Sprachgebrauch und dunklen Sinn in eine verständliche und richtige Form umzugießen, dann stehen als einzige Hilfen die Erwähnung der Hosen und des Pfeffers zur Verfügung. Ähnliche Ehrengeschenke kennen wir nämlich von Orten, die bei Jahrmärkten besondere Vorrechte genossen. Die Hosen erhielten die Spielleute (Pfeifer) als Lohn für ihre Begleitmusik, wenn die Abordnung der Gäste (Fremden) vor Marktbeginn den Rat aufsuchte, um ihm als Willkomm das Pfund Pfeffer zu überreichen.

Demnach müßten die „gewohnten“ Schiffe jene, ursprünglich von den Hansgrafen, später im Auftrag des Schiffmeisteramtes abgefertigten Marktzillen gewesen sein, die uns schon mehrmals beschäftigten. Sofern sie als Ladung das übliche Kaufmannsgut („*chramer gewontes*“) mitführten, gelangte ein ermäßigter Zollsatz von 11 Regensburger § ³¹¹ für die Gesamtfracht zur Anwendung. Traf dies nicht zu, dann kostete jeder Saum 32 Wiener § .

Noch 1458 bestätigte Erzherzog Albrecht den Regensburgern ihre Rechte an den Mautstätten zu Linz und Ybbs nebst den dort eingeräumten Mautsätzen.³¹²

Wann diese Bevorzugung in Fortfall kam, weiß ich nicht. Der Zeitpunkt ist für unsere Betrachtungen ohnedies unwichtig, weil 1627 alle Regensburger Schiffeigner auch zu den Jahrmärkten den üblichen Obolus entrichteten. Nur die Bürger aus Enns, Ottensheim, Vöcklabruck und Wiener Neustadt beglichen lediglich das Zillenrecht.

Überschaut man die Regensburger Marktgüter, dann prägen sich aus ihren Reihen besonders folgende Posten ein: 85 Saum zumeist beschlagenen Gutes, 247½ Zentner Zentnergut, vorwiegend der einfachen Art, Krämerei und Mitfracht („*Cordubahn*“, Buchführerei, Apothekerei) für 3161 Gulden, 8½ Zentner Eisengeschmeide, 32¼ Eimer Messer, 88 Schock Platteisen, 19 Paar Pistolen, 18 Saum Glasscheiben, 21 Saum hauptsächlich gute Tuche, 3227 (gemeine) Ellenmaße, 21 Dutzend Filzhüte, 19 Dutzend gemeine Teppiche, 49 gearbeitete Ellenthäute, 1900 rohe Kill(i)us, 135 mosierte Felle, 33½ niederländische Sohlenhäute, 7750 Leder, 9350 gearbeitete Kalb- und Schaffelle, für 54 Gulden Schuhwerk, 85 Paar Juchten, mit 170 Gulden bewertetes Leder aus spanischen Ziegenfellen, fast 50 Saum Spezerei, 1150 Scheit Stockfisch, 30½ Tonnen Fischschmalz, 18 Eimer Rheinwein, an die 8 Eimer Met und 16 Eimer Bier.

Passau: Aus der nicht überwältigenden Osteranlieferung sind 123 gemachte Wehren, fast 9 Zentner Baumöl, 15 Saum Glasscheiben und für 114 Gulden weiße Ware nebst Schlosserarbeit zu nennen.

Augsburg: 2½ Zentner neues Silbergeschmeide und -geschirr, 7 Saum Schreibpapier, 919 gemeine Ellenmaße, 32 Dutzend gefütterte Filzhüte, 1 Zimer Zobel, 390 ganze Füchse, gut 4 Zimer Marder und 38.425 gearbeitetes und ungearbeitetes Kürschnergefüllwerk bilden noch längst keine erschöpfende Aufzählung der aus Augsburg stammenden Frachten.

München: Wichtigste Bestandteile des artenarmen Warensortimentes geben die 13 Saum meist vom unbeschlagenen Gut, 9 Saum Schreibpapier und der Parmesankäse für 160 Gulden ab.

b) Der Inn-Salzach-Raum.

Frächter aus sechs Orten brachten Marktschiffe nach Linz, unter ihnen vor allem Bürger aus Hall und Laufen.

Hall: Haller Schifffleute versorgten Österreich und seine Märkte mit südländischem Handelsgut, das dort nach Überwindung des Brennerpasses von den Saumwagen auf die Wasserfahrzeuge überwechselte.

Mehr als 60 Saum unbeschlagenes und beschlagenes Gut, 79 $\frac{1}{2}$ Zentner Zentnergut, für 2270 $\frac{1}{2}$ Gulden Krämerei und Mitfracht (meist Spalier und Parmesankäse), 27 $\frac{1}{2}$ Saum lambertische Wetzsteine, an die 25 Saum Seidenware, 26 Saum gutes Tuch, 16 Saum Süßwein und, gesondert ausgeschieden, Spalier im Wert von 1370 Gulden sowie für 570 Gulden Parmesankäse reichen aus, diesen südländischen Beitrag zu veranschaulichen.

Laufen: Fast den halben Wert der Marktgüter führte ein Laufener Schiff an Bord, das die Mautrechnung Salzburg zuschrieb. Demnach mußte die Fahrt dort begonnen und sich hauptsächlich aus Kaufmannsgut dieser Stadt zusammengesetzt haben. Es versteht sich am Rande, daß im ganzen Gebiet kein anderer Ort an die Handelsbedeutung der fürstbischöflichen Residenz heranreichte. Selbst Laufens starke Stellung wurzelte im Transportgeschäft.

An die 80 Saum meist unbeschlagenen Gutes, 56 Zentner Zentnergut und für 2028 Gulden Krämerei nebst Apothekerei und Stauchen verfehlen insgesamt die vergleichbare Anlieferung aus Hall nur um Bruchteile; sie wurden durch 35 Schock Platteisen, 5 Saum Seidenware, 5 $\frac{1}{2}$ Paar Juchten, 8 Saum Spezerei, 150 Scheit Stockfisch und 6 $\frac{1}{2}$ Saum Süßwein noch ergänzt.

c) Der österreichische Donauraum.

aa) Die Donau oberhalb von Linz.

Die im Hausgewerbe erzeugten Textilien bildeten den weitaus größten Posten des Handelsgutes, ohne indessen im Marktgeschehen eine Rolle zu spielen.

bb) Groß-Linz.

Von den wohl aus Bayern stammenden Beständen sollen 30 ungefaßte Wehren, $\frac{1}{2}$ Saum Wetzsteine, 675 gearbeitete Schaffelle und für 140 Gulden Schuhwerk nebst nicht trennbarer Sporerarbeit eigens genannt sein.

B) Die Anlieferung donauaufwärts

Außer 16 Zentnern Eisen von einem Schiff aus St. Nikola vor Passau und 3 Dreiling Osterwein, von Linzer und Laufener Ladungen abgezweigt, brachten nur die unterhalb der Maut gelegenen Gemeinwesen Marktgut

stromaufwärts. Die dazugehörigen 16 Dreiling Osterwein und 17 Eimer Branntwein bleiben aber im folgenden unerörtert.

c) Der österreichische Donauraum.

cc) Die Donau unterhalb von Linz.

Obwohl 18 Gruppen von Schiffen Linz zur Marktzeit ansteuerten, gaben nur die in Niederwallsee, Melk, Stein und Nußdorf beheimateten wertvollere Frachtgüter von Bord.

Niederwallsee: Zum Ostermarkt langten 52 $\frac{1}{2}$ Eimer Eisengeschmeide, 800 Sensen, 48 Schock Pfannen, 40 gemachte Wehrklingen, 1 Dutzend gemeine Kotzen, 35 Marder und 1250 Kalb- und Lammfelle an.

Melk: 24 Zentner Zentnergut, 9 $\frac{5}{8}$ Zentner Kienstöcke, 4 $\frac{1}{4}$ Saum gemeines Tuch, 10 niederländische Sohlenhäute, 323 rohe Ochsenhäute, 750 gearbeitete Lammfelle, 40 neue gemeine Sättel, für 50 Gulden Riernerarbeit und 4 $\frac{1}{2}$ Tonnen Honig entlud Paul Gstettner aus Melk.

Stein: Leider sind die 211 $\frac{1}{2}$ Zentner Zentnergut nur ein Gewichts-begriff für uns.

Nußdorf: Zu der unterwegs übernommenen („außer der Poletten“) Kürschnerei zählten immerhin 1 Zimer Zobel, 198 ganze Füchse, 7 $\frac{1}{2}$ Zimer Marder und 6050 rohes und gearbeitetes Kürschnergefüllwerk. Ihr gegenüber fällt die andere Ware, beispielsweise 10 $\frac{1}{3}$ Saum beschlagenes Gut, 1 $\frac{1}{4}$ Saum gutes Tuch und 1 $\frac{2}{3}$ Saum Spezerei, deren Wiener Herkunft („unten herauf freigelassen“) nicht ausgeschlossen ist, stark ab.

dd) Die Enns.

Steyr: Die Frachten der beiden Schiffmeister unterschieden sich dadurch, daß Hans Puechners Eisen- und Stahlwaren (Eisengeschmeide, Nägel, Messer und eine kleine Last Eisen) nie den Hauptteil der Ladungen bildeten. Zudem nahm seine erste Linzer Fahrt, die als Ware vor allem Krämerei (Wert 473 Gulden) und 4 Eimer Messer enthielt, nicht von daheim ihren Ausgang (Bollette!).

Als er wenig später erneut in Linz eintraf, befanden sich allem Anschein nach Steyrer Marktgüter auf seinen beiden Zillen, darunter 11 Zentner gemachtes Zentnergut, für 170 Gulden Krämerei, 47 Eimer Eisengeschmeide, 13 Eimer Eisennägel, $\frac{1}{2}$ Faß und 6 $\frac{3}{4}$ Eimer Messer, 1 $\frac{3}{4}$ Saum gemeines Tuch, 5 Dutzend Filzhüte und 1 $\frac{1}{2}$ Saum Spezerei.

Von den vier Linzer Reisen des Sigmund Wilhelm galten zwei auch der Erfüllung von Innerberger Lieferverpflichtungen. Darüber hinaus trugen seine Schiffe 42 Saum meist unbeschlagenes Gut, 90 Zentner Zentnergut beider Arten, für 478 Gulden Krämerei und Weißwaren, 347 Zentner Schwarz- und Schloßblech, 71 Eimer Eisengeschmeide, 118 Eimer Nägel,