Zeitschrift: Itinera : Beiheft zur Schweizerischen Zeitschrift für Geschichte = supplément de la Revue suisse d'histoire = supplemento della Rivista storica svizzera

Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Geschichte

Band: 24 (2002)

Artikel: Zur Organisation des Handels in den habsburgischen Ostalpenländern am Ausgang des Mittelalters und am Beginn der Neuzeit

Autor: Pickl, Othmar

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1078033

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 10.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Zur Organisation des Handels in den habsburgischen Ostalpenländern am Ausgang des Mittelalters und am Beginn der Neuzeit

Othmar Pickl

Quellen

Nachrichten über die Organisation des Handels in den habsburgischen Ostalpenländern östlich von Tirol und dem Erzbistum Salzburg enthalten in erster Linie die bereits publizierten primären Quellen zur Handelsgeschichte, wie zum Beispiel Kaufmannsbriefe[1] oder Geschäftsbücher,[2] weiters Zoll- bzw. Mautregister,[3] wozu auch die Register des ungarischen Außenhandels, des sogenannten Dreißigst zählen.[4] Schließlich gehören dazu auch alle anderen amtlichen Akten, die den Nah- und Fernhandel betreffen.[5]

Handelswege

Der von uns untersuchte Raum wurde einerseits von Handelswegen durchzogen, die dem West-Osthandel dienten,[6] und andererseits von Handelswegen gekreuzt,

1 Vergleiche dazu Othmar Pickl, «Innerösterreichs Handelsbeziehungen zu Süddeutschland und Venedig im Spiegel von Behaim-Handelsbriefen der Jahre 1418 bis 1457», in *Festschrift F. Hausmann, ADEVA*, Graz, 1977, S. 379–408.

2 So zum Beispiel Ferdinand Tremel, *Das Handelsbuch des Judenburger Kaufmannes Clemens Körbler: 1526–1548* (=*Beiträge zur Erforschung steirischer Geschichtsquellen* 47), Graz, 1960 und Othmar Pickl, *Das älteste Geschäftsbuch Österreichs: die Gewölberegister der Wiener Neustädter Firma Alexium Funck (1516–ca. 1538) und verwandtes Material zur Geschichte des steirischen Handels im 15. und 16. Jahrhundert* (=*Forschungen zur geschichtlichen Landeskunde der Steiermark* 23), Graz, 1966.

3 Herbert Hassinger, *Geschichte des Zollwesens, Handels und Verkehrs in den östlichen Alpenländern vom Spätmittelalter bis in die 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts* (=*Deutsche Zolltarife des Mittelalters und der Neuzeit* 5, *Deutsche Handelsakten des Mittelalters und der Neuzeit* 16), Stuttgart, 1987; Othmar Pickl, «Das Mautbuch von Vransko/Franz von 1584/85: zur Geschichte des Handels auf der ‹Laibacher-Straße› in der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts», *Tiroler Wirtschaftsstudien* 33, 1977, S. 307–329.

4 Othmar Pickl, «Der ‹Dreißigst im Windischland:› Organisation und Ertrag des ungarischen Außenhandelszolles in Oberslawonien im 16. Jahrhundert», *Zeitschrift des Historischen Vereines für Steiermark*, Sonderband 18, 1971, S. 157–178.

5 Vgl. dazu die ausführlichen Literaturhinweise bei Othmar Pickl, «Die Stellung der Steiermark im europäischen Fernhandel vom 13. bis zum 17. Jahrhundert», in *800 Jahre Steiermark und Österreich: 1192–1992* (=*Forschungen zur geschichtlichen Landeskunde der Steiermark* 35), Graz, 1992, S. 168f.

6 Othmar Pickl, «Die Rolle der Habsburgischen Ostalpenländer im West-Ost-Handel von der Mitte des 15. bis zur Mitte des 17. Jahrhundert», in *Domus Austriae, Festschrift Hermann Wiesflecker*, Graz, 1983, S. 303–320; Othmar Pickl, «Österreichs Stellung im West-Ost-Handel vom 16. bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts mit besonderer Berücksichtigung des Handels mit dem Südosten», *Mitteilungen des bulgarischen Forschungsinstituts in Österreich* 4/2, 1981, S. 36–65.

die von der oberen Adria einerseits über die Alpenpässe zur Donau und von dort weiter nach Böhmen, Mähren und Polen führten, andererseits von der Oberen Adria entlang des Alpenostrandes in den pannonischen Raum zogen.[7]

Von den Fernhandelsstraßen des West-Osthandels waren die Wasserwege der Ströme Donau und Drau bzw. die sie begleitenden Straßen die wichtigsten. Die Straßen entlang von Enns und Mur und diese Flüsse selbst traten dahinter deutlich zurück.[8]

Für den von den Häfen der oberen Adria (Venedig, Triest, Rijeka, Bakar) nach Norden bzw. nach Nordosten laufenden Handel war im Ostalpenraum zwar der Brennerpaß (über den um 1600 ca. 60.000 Zentner oder 3.360 t Fernhandels- oder Kaufmannsgüter verfrachtet wurden) der wichtigste Alpenübergang,[9] doch liegt der Brenner weit westlich außerhalb der von uns betrachteten Territorien. Innerhalb unseres Untersuchungsgebietes war die von Villach und Spittal an der Drau über den Radstädter Tauern nach Hallein bzw. Salzburg an der Salzach führende Tauernstraße (mit ca. 40.000 Zentnern oder 2.240 t Kaufmannsgütern um 1600) die am stärksten frequentierte Alpenstraße. Im Vergleich dazu blieb die von Villach über St. Veit, Friesach und den Neumarkter Sattel sowie weiter über Leoben, Bruck an der Mur und den Semmeringpaß nach Wien führende Semmering-Straße (mit etwa 15.000 Zentnern oder 840 t Kaufmannsgütern um 1600) weit hinter den erstgenannten Alpenstraßen zurück.[10]

Östlich davon hatte seit dem Ausgang des Hochmittelalters unter all jenen Straßen, die von der oberen Adria in den pannonischen Raum führten, jener Handelsweg den Vorrang erlangt, der von Venedig über Görz, Ljubljana/Laibach und Celje/Cilli nach Ptuj/Pettau führte und dort den wichtigen Drauweg kreuzte. Die-

7 Pickl, «Die Stellung der Steiermark» (wie Anm. 5). Über die Handelswege von Oberitalien in den Donauraum besonders S. 182–212, und Othmar Pickl, «Der Handel Wiens und Wiener Neustadts mit Böhmen, Mähren, Schlesien und Ungarn in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts», in Ingomar Bog (Hg.), *Der Außenhandel Ostmitteleuropas 1450 bis 1650: die ostmitteleuropäischen Volkswirtschaften in ihren Beziehungen zu Mitteleuropa*, Köln/Wien, 1971, S. 320–341.

8 Othmar Pickl, «Handel an Inn und Donau um 1630», in *Wirtschaftskräfte und Wirtschaftswege* (=*Festschrift Hermann Kellenbenz*, Bd. 2, *Wirtschaftskräfte in der europäischen Expansion, Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte* 5), Stuttgart, 1978, S. 205–243; Othmar Pickl, «Mur und Drau als Verkehrswege nach dem Südosten», in *Internationales kulturhistorisches Symposium Mogersdorf* 9, Maribor, 1977, S. 225–237; über Mur und Drau als Verkehrswege im 16. bis 18. Jahrhundert vergleiche Othmar Pickl, «*Der Anteil der Steiermark am Türkensieg vom Berg Harsany 1687: ein Beitrag zur Logistik des ‹großen Türkenkrieges›*», in *Festschrift F. Hausmann, ADEVA*, Graz, 1987, S. 317–344 und H. Hassinger, «Die Handels- und Verkehrsstellung Villachs bis in die Mitte des 19. Jahrhundert», *Carinthia* 1/166, 1976, S. 211–282 sowie Hassinger, *Zollwesen* (wie Anm. 3).

9 Hassinger, *Zollwesen* (wie Anm. 3), S. 307f.; Herbert Hassinger, «Der Verkehr über Brenner und Reschen vom Ende des 13. bis in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts», *Tiroler Wirtschaftsstudien* 26, 1969, S. 137–174.

10 Hassinger, «Villach» (wie Anm. 8); Herbert Hassinger, «Zur Verkehrsgeschichte der Alpenpässe in der vorindustriellen Zeit», *Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* 66, 1979, S. 441–465.

ser Fernhandelsweg wurde Karst- bzw. Laibacher-Straße genannt. Von Pettau weiter zog eine Straße entlang des Alpenostrandes nach Bratislava/Preßburg und eine andere über Stuhlweißenburg/Szekesfehervar nach Buda/Ofen.[11]

Bis um 1550 waren auf der Laibacher-Straße in beiden Richtungen mindestens 45.000 Zentner oder 2.240 t Kaufmannsgüter verfrachtet worden, wozu von Ungarn her pro Jahr außerdem noch rund 30.000 Stück Schlachtrinder in Richtung Venedig bzw. Oberitalien getrieben wurden. Ab etwa 1564 erfolgte jedoch infolge fiskalischer Maßnahmen — und keineswegs infolge der Türkenkriege — eine Verlagerung der leicht transportablen Fernhandelsgüter (Textilien, Gewürze, Italienwaren bzw. in der Gegenrichtung ungarische Häute) auf verschiedene, durch die türkisch kontrollierten Territorien in Richtung Dubrovnik/Ragusa laufenden Handelswege, wodurch der Laibacher-Straße bis um 1600 hauptsächlich nur noch der Ochsenhandel verblieb.[12]

Alle die eben genannten Handelsrouten dienten — ob als Wasser- oder Landweg — neben dem Fernhandel natürlich auch dem Handel mittlerer Reichweite und dem Nahhandel. Entsprechend den jeweiligen Gegebenheiten bildeten sich auf den einzelnen Handelsrouten auch spezifische Formen der Handelsorganisation, speziell der Transportorganisation, aus.

Der West-Osthandel in den habsburgischen Ostalpenländern

Die Donau. Hier ist an erster Stelle die Donauroute zu nennen, die seit dem Hochmittelalter den wichtigsten Handelsweg von Oberdeutschland nach Österreich und in der Gegenrichtung stromaufwärts nach Süddeutschland darstellte. Über die Transportorganisation auf dem Wasserweg der Donau sind wir durch die Auswer-tung von drei Donaumauten aus der Zeit um 1630 sowohl nauwärts (das heißt stromabwärts) als auch gegenwärts (das heißt stromaufwärts) recht gut informiert. Es handelt sich hierbei um die Donaumauten von Aschach, Linz und Emmersdorf gegenüber Melk. Die Mauten zu Aschach und Linz erfaßten:

1. alle auf Iller, Lech und Isar zur bayrischen Donau verflößten und die auf der bayrischen Donau von Ulm und Regensburg herabverschifften Waren,
2. die auf Salzach und Inn nach Passau und von dort auf der österreichischen Donau herabtransportierten Güter sowie
3. schließlich die auf der österreichischen Donau über Linz und Aschach gegenwärts verschifften Waren.

11 Vergleiche zur Laibacherstraße Pickl, «Stellung der Steiermark» (wie Anm. 5), S.195–211.

12 Othmar Pickl, «Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Türkenkriege auf den Handel zwischen Ungarn und Italien im 16. Jahrhundert», in Othmar Pickl (Hg.), *Grazer Forschungen zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte* 1, Graz, 1979, S. 71–130.

Bei der Maut Emmersdorf wurde ausschließlich der donauaufwärts gehende Frachtverkehr erfaßt. Er umfaßte vor allem die Massenhandelsgüter Donauösterreichs (das heißt Getreide und Wein), die Agrar- (Rohhäute, Honig, Zwetschken) und Bergbau-Produkte (Kupfer, Glätte) Ungarns sowie Wachs aus Polen.[13]

Betrachten wir zunächst die Transportmittel des nauwärts laufenden Wasserverkehrs. Bei den Mauten Linz (1627) und Aschach (1. Halbjahr 1628) wurden in den Jahren 1627 bzw. 1628 jährlich 5.700 Schiffe und 900 Flöße registriert, das heißt, daß die Flöße rund 14% der bei diesen Mauten registrierten Wasserfahrzeuge ausmachten.[14]

Die meisten Flöße kamen von der Isar (1627: 560), etwa gleich viele vom Lech (1627: 121) und der bayrischen Donau (vergleiche Figur 1).[15]

Was den Transport der mautbaren Waren betrifft, stehen jedoch die Lechflöße an der Spitze, denn ihre Floßführer transportierten unter anderem die Silber- und Goldarbeiten, die Pelze, die wertvollen Kürschnerarbeiten und sonstigen Kaufmannsgüter der Augsburger Kaufleute und Handelsgesellschaften.[16] Die Flößer waren in der Regel nämlich bloß Frächter der von ihnen transportierten Waren.

Die Isarflöße transportierten nur vereinzelt Waren von Münchner und Landshuter Kaufleuten, dafür aber brachten sie jährlich rund 3.000 fm Rundholz nach Österreich.[17]

Auf der Donau, dem Inn und auf der Salzach dienten nicht nur Schiffe — die auch zum Transport gegenwärts verwendet werden konnten —, sondern auf dem Inn und der Salzach mehrheitlich Plätten — die nur zum Transport nauwärts geeignet waren — als Transportmittel. Schiffe und Plätten machten 1627/1628 bei den Mauten Aschach und Linz rund 86% der registrierten Transportmittel aus, die Flöße, wie oben bereits gezeigt, lediglich 14%.[18]

Die Donau war von Ulm an schiffbar, und die Ulmer Frachtführer beförderten vor allem schwäbische Tuche und Borten, St. Galler und Ulmer Leinwand sowie Papier und Rohfelle und auch größere Mengen von Kürschnerwaren und Schnecken nach Österreich. Als Eigentümer der Waren erscheinen hauptsächlich Ulmer Kaufleute.[19]

13 Pickl, «Inn und Donau» (wie Anm. 8), S. 209f. und für 1627 die Zahlen bei Hans H. Vangerow, «Linz und der Donauhandel des Jahres 1627», 1. Teil, in *Historisches Jahrbuch der Stadt Linz*, Linz, 1962, S. 223–332, 2. Teil, ebenda, 1963, S. 255–377.

14 Ernst Neweklowsky, *Die Schiffahrt und Flößerei im Raume der oberen Donau,* Bd. 1, Linz 1952, S. 214.

15 Vangerow, 1. Teil (wie Anm. 13), S. 236f.

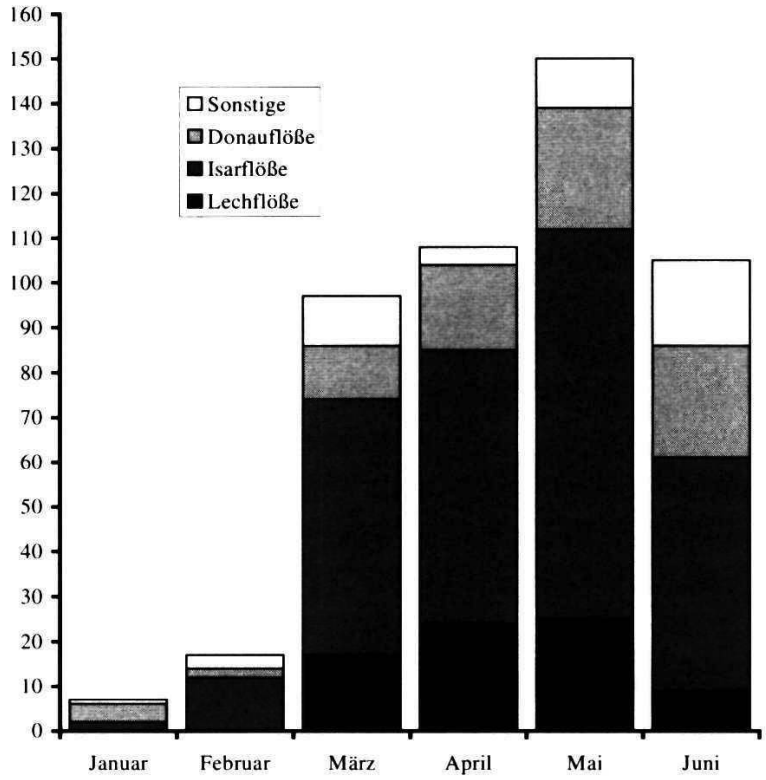
16 Pickl, «Inn und Donau» (wie Anm. 8), S. 209f.

17 Ebenda; Othmar Pickl, «Die Nutzung der Holz-Ressourcen der Alpen durch den Floß-Fernhandel», in Jean-François Bergier (Hg.), *Die Entdeckung der Alpen* (=*Itinera* 12), Basel 1992, S. 227–283.

18 Pickl, «Inn und Donau» (wie Anm. 8), S. 209f. und 215f.

19 Ebenda S. 210.

Figur 1:
Maut Aschach: Floßverkehr im 1. Halbjahr 1628 (Anzahl der Flöße/Monat)



Hervorragend war das vom Schiffmeisteramt geleitete Speditionswesen der freien Reichsstadt Regensburg organisiert. Das Schiffmeisteramt wurde jeweils von drei Schiffherren geleitet, welche die mit Kaufmannsgütern beladenen Frachtschiffe offiziell abfertigten. Die darauf befindlichen Waren und deren Eigentümer wurden in einem sogenannten Aussand-Zettel verzeichnet. Offenbar erfolgte die Vermautung nach diesem offiziellen Warenverzeichnis nicht nur schneller, sondern zumindest in Aschach auch zu einem um 20% ermäßigten Mautsatz.[20] Darüber hinaus entsandten die Regensburger Schiffherren zu den Linzer und Kremser Jahrmärkten sogenannte Amtsschiffe; das waren große Frachtzillen, welche die in Regensburg verladenen und registrierten Kaufmannsgüter für eine große Anzahl von Kaufleuten beförderten; für den Linzer Ostermarkt 1628 zum Beispiel für nicht weniger als 60 Kaufleute bzw. Firmen.[21] Im Jahre 1627 gingen neun solcher Amtsschiffe von Regensburg ab; je drei hatten den Linzer Oster- bzw. Bartholomäi-Markt (11. August bis 7. September) zum Ziel; die drei restlichen brachten

20 Ebenda S. 210.
21 Ebenda S. 211.

Waren zum Kremser Jakobi- (19. Juli bis 1. August) bzw. Simeoni-Markt (22. Oktober bis 4. November).[22]

Jedes Amtsschiff entrichtete in Aschach 2 Pfund Pfeffer in natura, war dafür aber von der Zahlung des sogenannten Pfeffergeldes befreit.[23] Das mußte jedes andere von den Regensburger Schiffherren abgefertigte Regensburger Frachtschiff in Aschach gemäß dem Maut-Vectigal von 1560 entrichten.[24] Dafür wurde das von den Schiffherren im Aussand-Zettel angeführte beschlagene Gut per Zentner zu einem ermäßigten Satz von 80 Pfennig vermautet, während der übliche Mautsatz 100 Pfennig betrug.[25] Außer den zwei Amtsschiffen für den Linzer Ostermarkt passierten allein im 1. Halbjahr 1628 weitere 23 mit einem amtlichen Warenverzeichnis der Regensburger Schiffherren ausgestattete Regensburger Schiffe die Mautstätte Aschach.

Nach dem Linzer Mautbuch von 1627 wurden von den Kaufmannsgütern, die auf der bayrischen Donau herabkamen, folgende Prozentsätze auf Regensburger Schiffen befördert:

76% des beschlagenen Gutes 65% des Zentnergutes
92% des unbeschlagenen Gutes 95% des gemachten Zentnergutes und
86% der Krämerei.[26]

1627 kamen von den Spezereien 87,5% über Regensburg nach Linz und lediglich 7,3% über Hall bzw. Salzburg und Laufen.[27] Das Aschacher Mautbuch, das die Gewürze genau aufschlüsselt, zeigt eindeutig, daß Pfeffer damals offenbar nicht mehr über Venedig, sondern beinahe schon ausschließlich von den Niederlanden und via Nürnberg-Regensburg an die Donau gehandelt wurde. Der hauptsächlich auf Regensburger Schiffen nach Aschach gebrachte Pfeffer wird nämlich ebenso wie Zucker immer wieder zusammen mit holländischen Waren genannt.[28] Die

22 Vangerow, 2. Teil (wie Anm. 13), S. 260.

23 Es scheint bemerkenswert, daß die Aschacher Mautprotokolle von 1627/28 die Namen der Kaufleute, deren Waren auf den Regensburger Amtsschiffen transportiert wurden, stets in einer bestimmten Reihenfolge anführen. Diese Reihung entsprach zweifellos der Nennung in den Aufzeichnungen der Regensburger Schiffherren. Dieser Umstand deutet daraufhin, daß schon damals die großen Kaufleute jährlich Verträge über den Transport ihrer Güte mit den Regensburger Schiffherren abschlossen.

24 Die Entrichtung des Pfeffergeldes war eine der Voraussetzungen für die Gewährung des um 20% ermäßigten Mautsatzes. Seine Höhe hing von der Menge der auf den Schiffen beförderten Gewürze ab und beträgt in der Regel etwa 1 Gulden und einige Schillinge.

25 Für das im Aussand-Zettel angeführte beschlagene Gut brauchte in Aschach pro Zentner bloß ein Zoll von 2 ß 20 Pf (=80 Pf) bezahlt zu werden; für jene Güter, die nicht im Aussand-Zettel verzeichnet waren und dennoch auf den Regensburger Amtsschiffen transportiert wurden, mußte der übliche Mautsatz von 3 ß 10 Pf (=100 Pf) entrichtet werden. Vergleiche dazu Neweklowsky (wie Anm. 14), S. 214.

26 Berechnet nach Vangerows Übersichten 16 und 20 (wie Anm. 13).

27 Ebenso nach Vangerows Übersichten 16 und 20 (wie Anm. 13).

28 Insbesondere erscheinen in den Warensendungen der Großkaufleute, die auf den Regensburger Schiffen zu den Linzer Jahrmärkten transportiert wurden, neben den größten Posten von Pfeffer, Ingwer und Spezereien immer wieder auch holländischer Käse, niederländische Sohlenhäute und ähnliche Waren.

Mengen sind beträchtlich. Allein auf dem Regensburger Amtsschiff für den Linzer Ostermarkt 1628, das am 14. April 1628 Aschach passierte, befanden sich 79 3/8 ce Zucker, 74 ce Pfeffer, 10½ ce Zuckerkandis, 11½ ce Ingwer, 5¼ ce Konfekt und 20¼ ce Spezerei.[29]

Das macht allein bei Pfeffer mehr als ein Viertel der im 1. Halbjahr 1628 in Aschach vermauteten Gesamtmenge von 273 ce (=15,29 t) Pfeffer aus!

Die Angaben der Aschacher Mautbücher lassen uns erkennen, von wo überall her die vielfältigen Kaufmannsgüter in Regensburg zusammenströmten, um von hier aus donauabwärts verschifft zu werden. Zugleich lassen uns die Eigentümer auch vermuten, wohin die Waren gingen. 1627/28 transportierten die Regensburger Schifführer Waren für 46 Nürnberger Kaufleute bzw. Handelsfirmen, für 9 Ulmer, 13 Augsburger, 2 Passauer, 7 Linzer, 4 Steyrer und 10 Kaufleute aus der Lausitz, aus Sachsen und dem Erzgebirge sowie für 35 Kaufleuten von Wien. Auch Kaufleute von Danzig, Bremen, Aachen, Prag, Eger und Amberg ließen ihre Waren auf Regensburger Schiffen transportieren.[30]

Überraschend ist vor allem die große Zahl von Wiener Kaufleuten. Offenbar war die Wiener Kaufmannschaft um 1630 doch aktiver als allgemein angenommen wird.[31] Die 1628 im Aschacher Mautbuch genannten Wiener Kaufleute bezogen ihre Waren — hauptsächlich westeuropäische Tuche — offenbar von den Hauptplätzen Nürnberg bzw. Frankfurt/Main. Im Handel mit Gewürzen und Spezereien über Regensburg waren die Nürnberger Kaufleute führend; nur Georg Fuchs von Salzburg und Hans Fuchs von Passau sowie Andree Holzapfel von Wien konnten mit ihnen einigermaßen Schritt halten.[32]

29 Die größten Mengen davon gehörten:

Name	Zucker	Pfeffer	Ingwer	Spezereien
Wolf Rößl von Nürnberg	29 ¼ ce	22 ½ ce		4 ¼ ce
Hans Fuchs von Passau	27 ¾ ce	15 ¾ ce	9 ½ ce	5 ¾ ce
Wolf Fuchs von Salzburg	5 ce	4 ½ ce		1 ce
Leonhard Steyrer	15 ce	10 ce		

30 Pickl, «Inn und Donau» (wie Anm. 8), S. 212f.

31 Ferdinand Tremels Feststellung aus dem Jahre 1973: «Die Entwicklung des Wiener Handels im 17. Jahrhundert blieb ein Stiefkind der Forschung» gilt leider auch heute noch. Ferdinand Tremel selbst hat in seinem Aufsatz «Der Venezianerhandel Wiens in der 1. Hälfte des 17. Jahrhunderts», in *Histoire économique du monde mediterranéen 1450–1650* (=*Mélanges Fernand Brandel*), Toulouse, 1973, S. 621–631, den Handel zwischen Wien und Venedig auf der Semmeringstraße behandelt. Die grundlegende Arbeit von Peter Csendes, «Zur Wiener Handelsgeschichte des 16. Jahrhunderts», *Wiener Geschichtsblätter* 29, 1974, S. 218–227, sollte für das 17. Jahrhundert fortgesetzt werden. Der Mangel an aussagestarken Wiener Mautregistern, den Csendes (S. 223) beklagt, könnte für das 17. Jahrhundert durch die von uns bearbeiteten Donaumautregister zumindest gemildert werden.

32 Für Georg Fuchs Erben von Salzburg bzw. Hans Fuchs von Passau und Andree Holzapfel von Wien zum Beispiel wurden 1627 bzw. 1628 auf den Regensburger Amtsschiffen zu den Linzer Bartholomäimärkten folgende Gewürzmengen befördert:

Wie die Aschacher Mautbücher zeigen, hatten die Regensburger Kaufleute keinen entscheidenden Anteil am Handel mit jenen Gütern (beschlagenem bzw. unbeschlagenem Gut und gearbeiteten Fellen), wovon die Regensburger Frachtführer die größten Mengen beförderten. Hiemit waren die Firma Hans Taag und Nicolaus Fürst von Ulm, die Rechbaum von Nürnberg, Ludwig von Wertha und Christoph Khaltschmidt von Augsburg führend. Von den Regensburger Kaufleuten treten unter anderen Christoph Praun, Math. Braun, Tobias Braun, Christoph Scheifflinger, Wolf Stadtler, Tobias Rieß, Simplicius Super, Paul Schultzberger, Achaz Lang sowie Georg und Paulus Dimpfel hervor.[33]

Von den Orten an der bayrischen Donau übertraf Passau in der Transportleistung alle anderen Orte. Die 1627 genannten 65 Passauer Frachtführer transportierten nicht nur Waren für die Passauer Kaufleute, unter denen Hans Fuchs und der sowohl in Passau als auch in Salzburg ansässige Achatz Leopoldt besonders hervorstachen, sondern auch für Firmen und Händler von Salzburg sowie von Braunau und Neuburg am Inn. Die führende Stellung unter den Passauer Frachtführern nahm Wolf Gschaidter ein, der vor allem große Schiffzüge mit Getreide, donau- und innaufwärts beförderte. Darunter war 1628 ein mit nicht weniger als 84 Pferden bespannter Schiffzug, der ca. 236 t Getreide und Schmalz nach Tirol transportierte.[34]

Inn und Salzach. Der Handel am Inn wurde durch die Haller Schiffmeister beherrscht, die jedoch ausschließlich nauwärts fuhren und für die keine einzige Fahrt gegenwärts nachzuweisen ist. Wir schließen daraus, daß sie ihre Waren auf Plätten beförderten. Seine hervorragende Stellung im Warenhandel verdankte Hall dem Umstand, daß um 1630 die für Donauösterreich bestimmten venetianischen Waren (Seide, Seidenwaren, Goldborten, gesponnenes Gold usw.) aber auch mailändische Tuche, Spallier usw. nicht mehr auf der Tauernstraße nach Salzburg, sondern beinahe ausschließlich über die Brennerstraße nach Hall gebracht und dort auf Inn und Donau verschifft wurden.[35] Daher transportierten die

Name	Zucker	Pfeffer	Ingwer	Spezereien
Hans Fuchs von Passau (am 15.8.1627)	11 ½ ce	27 ce	12 ½ ce	7 ce
Georg Fuchs' Erben von Salzburg (20.8.1628)	14 ½ ce	27 ce		3 ½ ce
Andree Holzapfel von Wien (am 20.8.1628)		29 ce	19 ce	

33 Christoph Praun sowie Georg und Paulus Dimpfel betätigten sich als Schiffmeister auch selbst intensiv am Handel.

34 Pickl, «Inn und Donau» (wie Anm. 8), S. 214.

35 Den Schiffmeistern der Haller Schifferzunft war im wesentlichen nur der Warentransport nauwärts erlaubt. Fritz Plaseller, «Die Tiroler Innschifffahrt», *Tiroler Heimat* 9/10, 1936/1937, S. 62–159; über die

Haller Frachtführer 1627 nach den Regensburger Schiffen das wertvollste Frachtgut, das hauptsächlich den italienischen Hofhandelsleuten in Wien sowie einigen reichen Salzburger, Augsburger und italienischen Kaufherren gehörte.[36] Bemerkenswerterweise befinden sich darunter aber auch vier jüdische Kaufleute aus Krakau.[37]

Am Handel mit hochwertigen venetianischen Waren, die über die Brennerstraße nach Hall und von dort flußabwärts ging, beteiligten sich auch einige bedeutende Salzburger Kaufleute, die um 1630 am Italienhandel auf der Tauernstraße kaum oder überhaupt nicht mehr in Erscheinung traten.[38] Sie bezogen damals ihre Gewürze bereits in großen Mengen über Regensburg und die hochwertigen venetianischen Waren über Hall. Nur die billigeren venetianischen Waren (Südfrüchte, Oliven, Öl, Seife, Glas, Baumwolle, Schwefel, Alaun und Farbwaren) kamen nach wie vor über Villach und die Tauernstraße nach Salzburg.[39]

Die Mengen der hochwertigen venetianischen Waren, die auf dem Inn und der Donau stromabwärts gingen, sind beachtlich: Im 1. Halbjahr 1628 wurden in Aschach nicht weniger als ca. 157 Zentner (=8,79 t) Seidenwaren, 950 Pfund (=532 kg) halbseidene Waren, 146 Pfund (=81,7 kg) gesponnenes Gold und 61 Pfund (=34 kg) goldene Borten vermautet. Der allergrößte Teil davon kam über Hall ins Land.[40] Mit großen Schiffzügen transportierten die Schiffmeister von Kufstein, Rosenheim, Wasserburg, Kraiburg, Mühldorf und Ötting vor allem Getreide, das vermutlich für die Bergwerkszentren Tirols (Schwaz, Kitzbühel etc.) bestimmt war, die Donau und den Inn stromaufwärts.[41]

Auf der Salzach kamen um 1630 nach wie vor große Mengen billiger venetianischer Waren herab, die auf der Tauernstraße nach Norden gebracht worden waren. Der wichtigste Umschlagplatz für die auf der Tauernstraße nach Norden zur

Anfänge der Schiffahrt auf dem Inn besonders S. 65f., S. 72f. Die Getreidelieferungen gegenwärts standen seit dem 16. Jahrhundert den Schiffahrtsunternehmern der österreichischen Donaustädte bzw. der bayrischen Innstädte zu; besonders letztere konnten bis ins 17. Jahrhundert beinahe eine Monopolstellung im Getreidehandel nach Tirol behaupten, Plasseler ebenda S. 87 und S. 93f.

36 Vangerow, 2. Teil (wie Anm. 13), S. 266.

37 Pickl, «Inn und Donau» (wie Anm. 8), S. 216.

38 Darunter Alexander Fuchs. Er stand nach Hassinger, «Villach» (wie Anm. 8), S. 257 im Salzburger Steuerbuch von 1623 mit einem Vermögen von 60.000 Gulden an der Spitze der Salzburger Handelsleute, gefolgt von Christoph Altenstrasser mit 52.000 fl und Wolf Feyertag mit 50.000 fl, die gleichfalls über Brenner und Hall Handel trieben.

39 Hassinger, «Villach» (wie Anm. 8), S. 257.

40 Auch 1627 kamen nach Vangerow (wie Anm. 13, Übersichten Nr. 16 bzw. 20) rund 80% der 44 Saum Seidenware über Hall nach Linz, der Rest über Salzburg.

41 Die höchsten Anteile erreichten Braunau und Mühldorf (Aufstellung bei Pickl, «Inn und Donau» (wie Anm. 8), S. 231). Vgl. zur Innschiffahrt Neweklowsky (wie Anm. 14), S. 443f. und zur Salzach-Schiffahrt Alois Mitterwieser, «Schiffahrt auf Inn und Salzach», *Mitteilungen der Gesellschaft für Salzburger Landeskunde* 50, 1910, S. 135–184, sowie Karl Adrian, «Salzach-Schiffahrt der Laufener Schiffer», *Mitteilungen der Gesellschaft für Salzburger Landeskunde* 50, 1910, S. 159-184.

Salzach beförderten billigeren venetianischen Waren blieb bis ins 17. Jahrhundert Salzburg. Von dort wurden die Waren hauptsächlich durch Schifführer aus Salzburg und Laufen, vereinzelt auch durch Frachtführer aus Hallein auf der Salzach zum Inn und zur Donau und auf dieser nauwärts weiterbefördert. Die Masse der von den Salzburger und Laufener Schifführern transportierten Waren bestand aus Südfrüchten (Baum- bzw. Olivenöl, Mandeln, Weinbeeren, Feigen, Lorbeer, Johannisbrot (Johannisbrot), Anis, Kapern, Rosinen und Zibeben), wovon um 1630 pro Jahr etwa 750 Saum (=2.250 Zentner oder 126 t) donauabwärts nach Österreich transportiert wurden.

Den Handel mit den billigeren venetianischen Waren, die auf der Salzach zur Donau kamen, beherrschten die reichen Salzburger Kaufleute, die auch größere Mengen Holzwaren sowie bearbeiteten und unbearbeiteten Marmor[42] zur Donau verhandelten. Im Gegensatz dazu kam das Obst vom Gardasee (Gartsee-Früchte, das heißt Pomeranzen, Orangen sowie Limonen und Zitronen) in einer Menge von ca. 1.250 Saum (=3.750 Zentner oder 210 t) von Hall den Inn herab zur Donau.[43]

Welche wichtige Rolle Inn und Salzach als Zubringer für den Handelsverkehr auf der österreichischen Donau spielten, beweist die Tatsache, daß rund ein Viertel des bei der Linzer Maut registrierten Donauverkehrs nauwärts (nämlich 459 von insgesamt 1.732 Fahrten) auf dem Inn und der Salzach herabkamen; dementsprechend machte auch das Frachtaufkommen dieser Zubringer-Flüsse rund 26% des Gesamtfrachtaufkommens nauwärts aus (7.737 von 28.848 Zentnern).[44]

Besondere Beachtung verdient der Handelsverkehr, der auf der österreichischen Donau stromaufwärts bis Linz bzw. über Linz hinaus meist bis Regensburg und innaufwärts sogar bis Hall lief. Von den Häfen und Länden an der österreichischen Donau spielten im Transportgeschäft donauaufwärts bis Linz die Frachtführer von Steyr, Krems/Stein, Ybbs, Enghaggen, Au bei Mauthausen und Spitz an der Donau eine größere Rolle. Den Frachtverkehr donauaufwärts über Linz hinaus beherrschten die Schifführer aus Nußdorf/Wien, Aggsbach (östlich Melk), Linz/Urfahr und Aschach.[45] Außer den oben bereits genannten Massenhandelsgütern Donauösterreichs sowie den Agrar- und Bergprodukten Ungarns wurden von Linz donauaufwärts große Mengen Stahl und Eisen verfrachtet. 1627 waren

42 Nach Hassinger, «Villach» (wie Anm. 8), S. 255f. spielten die Salzburger Faktoren auch um 1630 auf der Tauernstraße noch eine führende Rolle. Die größten Spediteure auf dieser Route waren um 1627 die Salzburger Händler Bauernfeind, Rechseisen, Schwabengruber und Empacher.

43 Pickl, «Inn und Donau» (wie Anm. 8), S. 218.

44 Vangerow, 2. Teil (wie Anm. 13), Übersicht 18.

45 Pickl, «Inn und Donau» (wie Anm. 8), S. 218f.

Tabelle 1:
Der Frachtverkehr von Linz donauaufwärts:
Die größten Gegenzüge des 1. Halbjahres 1628

	Zahl der Pferde	Schiffe	Frächter	Frachtgut
6. IV.	84	7 (an 2 Hohen -auen)	Wolf Gschaider von Passau- für sich, Graf Hans Fugger u. Frh. von Schüffer Ziel: Tirol	158,5 Mut Getreide = 2923 hl 35 ce Schmalz ca. 236 t
17. IV.	46	4	Ruprecht Höchtl von Rottau für den Kurfürst von Bayern	142 2/3 Mut Getreide = 2627 hl 135 Faß Mehl, 41 Faß Musketenkugeln
22. IV.	50	5	Wolf Gerer von Rosenheim für Christoph Praun Ziel: Tirol	150 Mut Getreide = 2766 hl ca. 222 t
25. IV.	49	4	Sigmund Hausser von Wasserburg für Christoph Praun Ziel: Tirol	100 Mut Weizen = 1844 hl ca. 148 t
2. V.	51	6	Sebastian Gerer von Rosenheim für Christoph Praun Ziel: Tirol	110 Mut Getreide = 2028 hl ca. 162 t
7. V.	45	4	Hans Dorffner von Mühldorf für Christoph Praun Ziel: Tirol	141 Mut Getreide = 2600 hl ca. 208 t
8. V.	53	5	Christopher Egenbacher von Kraiburg für Christoph Praun Ziel: Tirol	160 Mut Getreide = 2950 hl ca. 236 t
8. V.	53	6	Wolf Hupfauf von Neubeuern für Christoph Praun Ziel: Tirol	163 Mut Getreide = 3006 hl ca. 240 t

es nicht weniger als 15.681 Zentner (=878 t),[46] die allein durch Linzer Schiffführer donauaufwärts befördert wurden. Allein im ersten Halbjahr 1628 setzten die Linzer Schiffsmeister in 37 Fahrten donauaufwärts nicht weniger als 362 Pferde ein.[47] Ihre Hohenauen (das heißt gegenwärts geschleppten Schiffe) beförderten unter anderem die von den oberdeutschen Kaufleuten auf den Linzer und Kremser Jahrmärkten gekauften Güter donauaufwärts — meist offenbar bis Regensburg, weil als Eigentümer der Waren Regensburger und Nürnberger Firmen und Kaufleute genannt werden.[48] Daneben spielte der Transport von Getreide stromaufwärts auf der Donau und dem Inn eine zentrale Rolle. Allein im ersten Halbjahr 1628 wurden mit 15 größeren Schiffzügen, von denen die zwei größten je 5 bzw. 6 Schiffe umfaßten, die von 84 bzw. 53 Pferden gezogen wurden, insgesamt 2.575 t Ladegut (hauptsächlich Getreide) die Donau bzw. den Inn aufwärts transportiert (vergleiche Tabelle 1).

Vor allem der gewaltige Lebensmittelbedarf der Bergwerksreviere Schwaz und Kitzbühel konnte nämlich nur durch entsprechende Getreidelieferungen aus Bayern oder Österreich gedeckt werden.[49] Da der Inn infolge seiner großen Wasserführung im Sommer nur im Frühjahr und Herbst schiffbar war, konnten die Getreidetransporte nach Tirol nur in den Monaten April/Mai und Oktober/November erfolgen.

Insgesamt vermitteln die Linzer und Aschacher Donaumauten eine eindringliche Vorstellung davon, welche Bedeutung die Wasserwege einst für den Transport von Fernhandelswaren und Massenverbrauchsgütern hatten. Dank einer ausgezeichneten Handels- und Transportorganisation konnten gewaltige Mengen von Waren aller Art über große Entfernungen den jeweiligen Verbraucherzentren zugeführt werden.

Enns und Mur. Die Enns diente weniger dem Handelsverkehr als dem Transport des im Eisenzentrum Innerberg (heute Eisenerz) produzierten Roheisens in die Verlagsstadt Steyr. Ennsaufwärts diente der Fluß der Versorgung Innerbergs mit Lebensmitteln (hauptsächlich Getreide). Dazu wurde im 16. Jahrhundert von Hans Gasteiger ein Treppelweg entlang der Enns angelegt, mit dessen Hilfe Schiffe bis Hieflau flußaufwärts gezogen werden konnten.

Die Mur war im Vergleich dazu schon seit dem Hochmittelalter ein wichtiger Handelsweg, weil der Warenverkehr aus den Kerngebieten des Reiches durch das Ennstal und weiter durch das Palten- und Liesingtal nach St. Michael (westlich

46 Ebenda S. 220f.
47 Vangerow, 2. Teil (wie Anm. 13), S. 289.
48 Pickl, «Inn und Donau» (wie Anm. 8), S. 221.
49 Ebenda bzw. Tabelle 2 auf S. 225.

Leoben) zog und dort auf die Mur stieß. Spätestens seit dem 15. Jahrhundert wurde die Mur von Knittelfeld (östlich Judenburg) an mit Plätten flußabwärts und von bzw. bis Leoben mit Schiffen auch flußaufwärts befahren. Bis zur Eroberung Zentralungarns durch die Türken wurden auf der Mur die typischen Waren des Oberlandes — nämlich Holz, Salz und Eisen — auf Flößen, Plätten und Schiffen murabwärts bis Radkersburg transportiert. Die Bürger dieser Stadt besaßen seit 1383 das Niederlagsrecht, das heißt, daß alle zu Wasser und zu Lande nach Ungarn verfrachteten Handelsgüter und ebenso die Gegenware (worunter ungarisches Vieh und Wein die wichtigste Rolle spielten) in Radkersburg zunächst den Bürgern zum Kauf angeboten werden mußte.

Seit dem zweiten Viertel des 16. Jahrhunderts machte es der Vorstoß der Türken den Radkersburger Schiffmeistern jedoch unmöglich, die Mur bis zur Mündung in die Drau und diese weiter abwärts zu befahren.[50] Das änderte sich erst wieder, als ab 1684 die kaiserliche Armee ihre Offensive gegen die Osmanische Macht entlang der Mur und Drau vortrug. Dazu mußten gewaltige Mengen von Getreide, Munition, Pulver und sonstigem Kriegsgerät auf dem Wasserweg von Mur und Drau in die Kampfgebiete transportiert werden. Allein auf der Mur benötigte man dazu pro Jahr an die 300 Flöße und 300 Plätten, um den Nachschub auf diesem Fluß und auf der Drau zuletzt bis Osijek/Esseg zu transportieren. Nach den Friedensschlüssen von Karlowitz (1699) und Passarowitz (1718) nahm der Handel auf Mur und Drau dank der im Krieg gewonnenen Erfahrungen einen überraschend schnellen Aufschwung, und Kaiser Karl VI. gewährte 1725 und 1728 den Radkersburger Floßmeistern die Erlaubnis, die Flüsse Mur, Drau und Donau bis Belgrad zu befahren.[51]

Die Drau. Die Drau hatte vor dem Mongoleneinfall von 1241 für den von Süddeutschland über Villach nach Pettau/Ptuj und dort weiter ins untere Draugebiet (Slavonien) bzw. nach Ungarn laufenden Handel eine größere Bedeutung als die Donaulinie.[52] Erst nach 1241 nahm der Handel von Wien entlang der Donau nach Ungarn einen Aufschwung, wodurch schließlich die Donaustraße zum wichtig-

50 Ferdinand Tremel, «Schiffahrt und Flößerei auf der Mur», *Jahresbericht des Akademischen Gymnasiums in Graz*, 1946, S. 3–51.

51 Othmar Pickl, «Der Beitrag der Steiermark zu den Siegen im Türkenkrieg 1684–1688: zur Logistik der Operationen an Drau und Save», in *800 Jahre Steiermark und Österreich* (wie Anm. 5), S. 295–342, über den Transport der Nachschubgüter auf Mur und Drau besonders S. 323–336.

52 Othmar Pickl, «Handel und Verkehr in der Steiermark zur Zeit der Traungauer», in Gerhard Pferschy (Hg.), *Das Werden der Steiermark: die Zeit der Traungauer* (=*Festschrift zur 800. Wiederkehr der Erhebung zum Herzogtum, Veröffentlichungen des Steiermärkischen Landesarchives* 10), Graz, 1980, S. 327–354, über den Wasserweg der Drau besonders 329f. und Othmar Pickl, «Die Verkehrswege nach dem Südosten vom Ausgang des Mittelalters bis ins 18. Jahrhundert», *Südostdeutsches Archiv* 15/16, 1972/73, S. 101–114 und Pickl, «Mur und Drau als Verkehrswege» (wie Anm. 8).

sten Fernhandelsweg von Süddeutschland nach Ungarn wurde. Seit dem Beginn des 15. Jahrhunderts wurden von Villach auf Drau-Flößen Blei, Quecksilber, Eisen und Eisenwaren, aber auch Textilien aller Art nach Pettau verfrachtet; ebenso ging ein Teil der aus Venedig bezogenen Waren (wie Öl, Reis, Gewürze, Wein, Glas, Feigen und Tuche) von Villach auf Flößen drauabwärts. Von Westeuropa kamen aus Frankfurt, Nürnberg und den süddeutschen Reichsstädten über Salzburg viele wichtige Handelsgüter nach Villach, die von hier drauabwärts nach Pettau verflößt wurden. Im Winter waren es unter anderem Heringe in Tonnen, im Sommer vor allem Tuche. Diese Waren wurden auf den Pettauer Jahrmärkten gegen ungarische Viehhäute, aber auch gegen Schlachtvieh eingetauscht. Die Viehherden wurden in der Gegenrichtung auf der Drauwaldstraße nach Villach und weiter nach Tarvis bzw. Südtirol getrieben. Ebenso gingen große Mengen Wein auf diesem Königsweg drauaufwärts. An der Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert wurde durch die Fugger-Thurzo-Gesellschaft auch das slowakische Kupfer von der Slowakei über Pettau in die Saigerhütte der Fugger in die Fuggerau bei Arnoldstein befördert.[53]

Plätten konnten für den Drauverkehr nauwärts erst ab Marburg/Maribor eingesetzt werden, weil die gefährlichen Klippen und Felsen im Flußbett der Drau zwischen Dravograd/Unterdrauburg und Falla/Fall dies verhinderten. Erst von Marburg an war eine Fahrt mit Scheiken — wie man die Plätten auf der Drau nannte — möglich. Der Türkeneinfall bewirkte, daß die Drau nur mehr bis Pettau/Ptuj oder bestenfalls bis Varasdin als Verkehrs- und Handelsweg benutzt werden konnte.[54] Erst nach dem Frieden von Passarowitz (1718) konnte die Drau wieder bis zur Mündung in die Donau bei Esseg/Osijek und von dort weiter bis Belgrad hinunter befahren werden.[55] Die Schiffahrt gegenwärts war auf der Drau in dem von uns behandelten Zeitraum nicht möglich.[56]

Die Handelswege von der oberen Adria zur Donau und in den pannonischen Raum

Von den transalpinen Fernhandelswegen waren im östlichen Ostalpenraum folgende die wichtigsten:

1. Die Semmeringstraße, die von Venedig bzw. Portogruaro über Udine, durch das Kanaltal über Villach, Feldkirchen, St. Veit, Friesach und den Neumarkter Sattel nach Judenburg und weiter über Leoben, Bruck und durch das Mürztal zum

53 Hassinger, «Villach» (wie Anm. 8); Pickl, *Behaim-Handelsbriefe* (wie Anm. 1).
54 Pickl, «Mur und Drau als Verkehrswege» (wie Anm. 8).
55 Ebenda.
56 Ebenda.

Semmeringpaß (das heißt durch den sogenannten schrägen Durchgang) nach Wien führte.

2. Von ihr zweigte bei St. Georgen ob Judenburg die Tauern-Pyhrn-Straße ab. Sie folgte über Pöls, den Triebener/Rottenmanner Tauernpaß und den Pyhrnpaß bis Wels und Linz größtenteils der Trasse einer alten Römerstraße.

3. Der wichtigste Handelsweg war jedoch die sogenannte Karst- oder Laibacher-Straße, die von Görz über Laibach/Ljubljana, Cilli/Celje und Pettau/Ptuj nach Ungarn führte. Weil sie die kürzeste Verbindung zwischen Oberitalien und Ungarn darstellte, war sie im 15. und 16. Jahrhundert der wichtigste Fernhandelsweg in unserem Untersuchungsgebiet. In den folgenden Abschnitten werden die Semmering- sowie die Laibacher-Straße eingehender behandelt.

Die Semmeringstraße

Sie hatte sich im ersten Drittel des 13. Jahrhunderts zu einer wichtigen Handelsstraße entwickelt, und wurde wegen ihrer Bedeutung für den Italienhandel auch Italien- oder Venedigstraße genannt. Als die Habsburger in der Mitte des 14. Jahrhunderts versuchten, den Handel mit Italien auf die Semmeringstraße zu konzentrieren, wurden auf Betreiben der Wiener Kaufmannschaft alle Fremden, das heißt vor allem die süddeutschen Kaufleute, vom Handel auf der Semmeringstraße ausgeschlossen. Das führte im 15. Jahrhundert dazu, daß die großen oberdeutschen Kaufherren den Handel auch mit den für Wien bestimmten Italienwaren auf die «untere Straße», die über den Radstädter Tauern nach Salzburg führte, verlagerten. Von dort wurden sie auf dem Wasserweg von Salzach, Inn und Donau nach Wien verschifft. Schon am Ende des 15. Jahrhunderts wußte der mit dem Italienhandel wohlvertraute Verfasser der «Welthandelsbräuche», der im Dienste der Fugger stehende Christoph Rögel, zwar über die Mauten und Transportkosten auf der Straße über den Radstädter Tauern nach Salzburg und von dort weiter in allen Einzelheiten Bescheid, während er über die Verhältnisse auf der Semmeringstraße von Villach nach Wien nur ganz allgemein berichtete, weil sie für die deutschen Kaufleute ohne Bedeutung waren.[57]

Transportorganisation und Verpackung. Durch «Das älteste Geschäftsbuch Österreichs: die Gewölberegister der Wiener Neustädter Firma Alexius Funk

57 Vgl. zur Semmeringstraße Pickl, «Die Stellung der Steiermark» (wie Anm. 5), S. 185–193; zu Christoph Rögel vergleiche Theodor G. Werner, «Repräsentanten der Augsburger Fugger und Nürnberger Imhoff als Urheber der wichtigsten Handschriften des Paumgartner-Archivs über Welthandelsbräuche im Spätmittelalter und am Beginn der Neuzeit», *Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* 52, 1965, S. 1–41, hier S. 21f. Othmar Pickls Arbeit, *Das älteste Geschäftsbuch Österreichs* (wie Anm. 2), S. 113f. geht auch auf Rögel ein. Diese Arbeit war bereits gesetzt, als Werners Arbeit erschien.

(1516–ca. 1538)» sind wir bestens über die Transportorganisation auf der Semmeringstraße und die dort üblichen Traglasten bzw. Transportverpackungen und Transportkosten informiert.

Bekanntlich hatte man die Traglast eines Pferdes kurz Saum oder noch genauer Roß-Saum genannt. Ein Saum sollte etwa einem Gewicht von 3 Pfundzentnern (=168 kg) entsprechen. Die Last eines Anzen- oder Gabelwagens bezeichnete man als Wagen-Saum, der etwa doppelt so schwer wog. In der Praxis lassen sich jedoch außerordentlich starke Schwankungen feststellen. Zum Transport von Wein und Öl wurden ursprünglich vorwiegend Lagel, das waren kleine ovale Fäßchen, verwendet, die dem Saumpferd links und rechts aufgebunden wurden. Später verpackte man aber auch andere Waren, wie zum Beispiel Feigen, Weinbeeren, Seife, Alaun und Schwefel in Lagel. Die zum Transport dieser Waren verwendeten Lagel waren jedoch nicht so stabil wie jene, in denen Flüssigkeiten befördert wurden, und wogen daher wesentlich leichter. Während die Tara von 3 Saum (=6 Lagel) Öl insgesamt 168 Pfund, pro Lagel also rund 28 Pfund (=15,6 kg) betrug,[58] wird die Tara von 1 Lagel Seife oft nur mit 2 Pfund (=1,12 kg) angegeben,[59] ob das Bruttogewicht nun 380 oder sogar 447 Pfund ausmachte.

Der Inhalt eines Lagels war keineswegs genormt. Ein Lagel mit Rainfall enthielt einmal 43½ Achtring, ein andermal 44 Achtring.[60] 1 Saum (=2 Lagel) Rainfall enthielt einmal 86, ein andermal sogar 98 Achtring.[61] Bei Muskateller umfaßten hingegen 4 Lagel zusammen bloß 124 Achtring.[62]

Wir sehen daraus, daß selbst die Wein-Lagel keineswegs alle gleich groß und aus diesem Grund auch sehr verschieden schwer waren. Das Bruttogewicht eines Lagels aber hing entscheidend vom spezifischen Gewicht der darin beförderten Ware ab. Am leichtesten wogen Weinbeeren; bei dieser Ware schwankte das Bruttogewicht eines Lagels meist zwischen 150 und 190 Pfund. Die Tara betrug 8–11 Pfund und damit 5,5–7%.[63] Für 1 Lagel Feigen werden Werte zwischen 151 und 195 Pfund, an Tara 8–12 Pfund genannt;[64] hier machte die Verpackung also zirka 5% des Bruttogewichtes aus. 1 Lagel Öl wog zwischen 140 und 175 Pfund; die Tara war hier mit 25–28 Pfund verhältnismäßig hoch[65] und entsprach rund 20% des Bruttogewichts, weil es sich um eine Flüssigkeit handelte, die eine stabile Verpackung verlangte.

58 Pickl, *Ältestes Geschäftsbuch* (wie Anm. 2), S. 120.
59 Ebenda S. 120 bzw. S. 251.
60 Ebenda S. 121 bzw. S. 152.
61 Ebenda S. 121 bzw. S. 158.
62 Ebenda S. 121 bzw. S. 154.
63 Ebenda S. 121 bzw. S. 166f.
64 Ebenda S. 121 bzw. S. 152f.
65 Ebenda S. 121 bzw. S. 157f.

Mit Schwefel gefüllte Lagel schwankten im Bruttogewicht zwischen 180 und 222, die Verpackung zwischen 11 und 27 Pfund (=6–12%).[66] Seife wurde zum Teil in außerordentlich leichter, zum Teil in mäßig schwerer Verpackung geliefert. Das Lagel Seife wog brutto 380–450 Pfund; in manchen Fällen betrug die Tara bloß 2,[67] in anderen hingegen 25 Pfund.[68] Es ist zu vermuten, daß die Seife im erstgenannten Fall bloß in Säcken verpackt war, wie auch Johannisbrot und Mandeln, sonst ließe sich das geringe Verpackungsgewicht wohl kaum erklären.

Außer den hier genannten Lageln mit sehr unterschiedlichem Gewicht gab es aber auch noch wesentlich größere im sogenannten groß Band. Ein Lagel Feigen im groß Band wog brutto 440–456 Pfund,[69] war also mehr als doppelt so schwer wie ein normales Lagel Feigen. Die Tara erreichte beim groß Band 20 Pfund und lag damit unter 5% des Bruttogewichts. In ähnlich übergroßen Lageln wurden offenbar auch Seife und Alaun befördert. Das Gesamtgewicht für 1 Lagel Alaun wird einmal mit 496 Pfund angegeben, bei bloß 20 Pfund Tara (=4%).[70]

Ob und inwiefern die Verpackung im groß Band mit dem in Venedig gebräuchlichen großen und kleinen Gewicht zusammenhängt,[71] ist nicht festzustellen. Sehr wahrscheinlich hatten die Lagel im groß Band den Zweck, bei den zahlreichen Maut- und Zollstellen Geld zu sparen, denn aus dem Paumgartnerschen Buch der Welthandelsbräuche erfahren wir, daß zwei Lagel, «sy seyn groß oder klain,» von Venedig bis Nürnberg doch stets nur als ein Saum berechnet wurden,[72] und das bedeutete bei dem großen Gewichtsunterschied einen nicht unbedeutenden Gewinn.

Als wichtige Erkenntnis ergibt sich aus diesen Angaben unserer Quelle, daß um 1520 ein Saum keineswegs einfach ein bestimmtes Gewicht oder eine bestimmte Menge bezeichnete, sondern daß das Gewicht eines Saums und eines Lagels ganz davon abhing, um welche Ware es sich hierbei handelt. Dies wird man künftig bei jedem Versuch, Saumladungen in Gewichtsmengen umzurechnen, sehr wohl beachten müssen. Weiters ergibt sich aus dem Gewicht der Lagel im groß Band ganz klar, daß ein Saumpferd unmöglich zwei solche überschwere La-

66 Ebenda S. 121 bzw. S. 166f.
67 Ebenda S. 121 bzw. S. 251f.
68 Ebenda S. 121 bzw. S. 187.
69 Ebenda S. 121 bzw. S. 174.
70 Ebenda S. 121 bzw. S. 164.
71 Ebenda S. 121; Otto Müller, *Welthandelsbräuche* (=*Deutsche Handelsakten des Mittelalters und der Neuzeit* 5), Stuttgart, 1962, S. 182 (128) gibt an, daß einem Zentner des großen Gewichts in Venedig 157 bis 158 Pfund und des kleinen Gewichts entsprachen. Während man nach dem großen Gewicht das sogenannte Halbgut verkaufte, wurden Gewürze und teure Spezereien nach dem kleinen Gewicht gewogen und verkauft. Ebenda S. 183 (129).
72 Pickl, *Ältestes Geschäftsbuch* (wie Anm. 2), S. 122 bzw. Müller, *Welthandelsbräuche* (wie Anm. 71), S. 191 (150).

gel als einen Saum tragen konnte.[73] Die Beförderung dieser Lagel und Säume konnte nur mit Wagen erfolgen, was auf der Venedigstraße durchaus möglich und auch üblich war. Einige Italienwaren, nämlich Mandeln, Johannisbrot und Gallüs wurden in Säcken befördert, wobei auch in diesem Falle beträchtliche Gewichtsunterschiede, nämlich von 140–292 Pfund, bestanden. Die schwersten Lasten stellten die Startinfässer mit Weinstein und Unschlitt dar, die im Bruttogewicht zwischen 280 und 840 kg schwankten.[74]

Der Warentransport auf der Semmeringstraße. Der Warentransport auf der Semmeringstraße lag größtenteils in der Hand selbständiger Transportunternehmer, sogenannter Führer. Diese hatten ihren Sitz nicht nur in den Städten, sondern auch in den kleineren Orten entlang der Italienstraße, wie zum Beispiel in Neumarkt und Mitterdorf im Mürztal.[75] In Wiener Neustadt bestand eine Frächtergenossenschaft der Fuhrleute und Landkutscher, deren Ordnung Kaiser Maximilian I. im Jahre 1513 bestätigte. Sie hatten das Recht, Waren von Judenburg bis Wien zu führen.[76] Die meisten Wiener Neustädter Frächter, die genannt werden, waren angesehene Bürger, die sich eigene Fuhrknechte hielten. Am häufigsten werden jedoch Fuhrleute aus Neumarkt genannt. Sie brachten der Firma Funck venetianische Waren und Kärntner Blei und handelten damit auch auf eigene Rechnung.[77]

Da wir diese Angaben dem Funck-Geschäftsbuch verdanken, sei hier auch kurz auf die Verhältnisse im westungarischen Raum (heute zum Teil Bundesland Burgenland) verwiesen. Ein eigenes Frächtergewerbe, wie es uns auf der Italienstraße und mit den Führern aus Gleisdorf auf der Wechselstraße begegnet, scheint auf den westungarischen Straßen nicht bestanden zu haben. Die Krämer aus Steinamanger, Schlaining, Rechnitz, Güns, Tschapring/Csepreg und Ödenburg/Sopron holten ihre Waren entweder persönlich in Wiener Neustadt ab oder schickten ihre Diener und Fuhrleute darum.[78] Sehr oft halfen sich die westungarischen Krämer beim Warentransport auch gegenseitig aus. Die Häufigkeit ihrer Besuche in Wiener Neustadt überrascht. So kam zum Beispiel Jörg Kramer aus Güns/Köszeg im Jahre 1527 nicht weniger als zwanzigmal und 1528 elfmal persönlich ins Funck-Gewölbe nach Wiener Neustadt. Stefan Kramer aus Rechnitz kam im Jahre 1528 siebenmal, sein Mitbürger Votz Stanek im selben Jahr sechsmal und Wolfgang Krieggyl aus Schlaining 1528 immerhin viermal. Umgekehrt besuchten

73 Pickl, *Ältestes Geschäftsbuch* (wie Anm. 2), S. 122.
74 Ebenda S. 122.
75 Ebenda S. 116.
76 Ebenda S. 116.
77 Ebenda S. 116.
78 Ebenda S. 117.

die Diener Alexius Funcks und seines Compagnons, Michel Herman, regelmäßig die Märkte zu Güns/Köszeg und Ödenburg/Sopron, auf welchen hauptsächlich Vieh, Getreide und Wein gehandelt wurden. Vermutlich boten die Handelsdiener der Firma Funck auf diesen Märkten auch Waren feil; einige Bemerkungen unserer Handlungsbücher scheinen darauf hinzudeuten.[79]

Transportzeiten und Transportkosten. Die Entfernung von Villach über Judenburg und den Semmeringpaß nach Wien wird vom Verfasser der «Welthandelsbräuche» mit 46 Meilen (=341 km) angegeben. Für diese Strecke brauchte ein schwer mit Waren beladener Fuhrwagen nach derselben Quelle 12–14 Tage, was einer Tagesleistung von ca. 25–30 km entspricht. Der Fuhrlohn Villach - Wien wird für ein Lagel Seife im Gewicht von 5 Zentnern mit 14–15 ß d angegeben. Das entspricht durchaus den Fuhrlöhnen, die in unseren Büchern genannt werden.[80]

Die Transportkosten von Venedig aus betrugen um 1494: Für 1 Saum von Venedig bis Portogruaro Schifflohn 10 ß, in Portogruaro 2½–3 ß,[81] von Portogruaro bis Gemona für Stricksaum 28 ß + 4 ß bzw. für Lagelsaum 36 ß + 2 ß.[82] Das ergibt für die Strecke Venedig - Gemona für einen Saum in Stricken 45 ß oder 5 Pfund 5 ß, für 1 Saum in Lageln 41 ß oder 5 Pfund 1 ß.[83]

Die Transportkosten von Gemona bis Villach dürften 7–9 ß d betragen haben. Das ergibt für 1 Saum in Stricken für die Strecke Venedig - Villach 52 ß oder 6½ lb. d, für 1 Saum in Lageln 60 ß oder 7½ lb. d. Für die Strecke Villach - Wien berechnet das «Welthandelsbuch» einen Fuhrlohn von 14–16 ß d für ein Lagel Seife,[84] das heißt 28–32 ß d für 1 Saum in Lageln. Somit betrugen die Transportkosten Venedig - Wien um 1500 für 1 Saum in Lageln, wie zum Beispiel Seife, 88 ß–92 ß d oder 11 lb. d–11½ lb. d. Dazu kamen allerdings noch die Mauten auf der Semmeringstraße. Diese betrugen nach unseren Geschäftsbüchern in Friesach, Kapfenberg, Sollenau und Neudorf für 1 Lagel Seife je 18 d,[85] für 1 Saum also je 36 d, daher insgesamt 5 ß d. Wir kommen damit auf Gesamtspesen von 11½–ca. 12 lb. d für 1 Saum in Lageln von Venedig bis Wien. Der Transport der venetianischen Waren auf der Semmeringstraße nach Wien kam also keineswegs teurer als ihr Transport auf der unteren Straße nach Linz. Dennoch hatte sich der Handel

79 Ebenda S. 117.
80 Müller, *Welthandelsbräuche* (wie Anm. 71), S. 119–196 bzw. Pickl, *Ältestes Geschäftsbuch* (wie Anm. 2), S. 113.
81 Müller, *Welthandelsbräuche* (wie Anm. 71), S. 191 (150).
82 Ebenda S. 192 (151).
83 Pickl, *Ältestes Geschäftsbuch* (wie Anm. 2), S. 114.
84 Müller, *Welthandelsbräuche* (wie Anm. 71), S. 196 (164).
85 Pickl, *Ältestes Geschäftsbuch* (wie Anm. 2), S. 115.

mit den in Venedig als Ganzgut deklarierten Waren (Wolle, Öl, Ingwer, Nelken, Muskatnuß, Zimt, Pfeffer und alle anderen Spezereien), die nach dem Kleingewicht gewogen wurden, aus den oben angeführten Gründen auf die untere Tauernstraße nach Salzburg verlagert.[86]

Über die Transportkosten enthält das Funck-Geschäftsbuch zahlreiche Angaben. Sie ermöglichen unter anderem auch einen interessanten Vergleich des Warenwertes mit den Frachtkosten. Bei Weinstein, Blei und Heringen beispielsweise betrugen die Frachtkosten auf der Strecke Wien - Wiener Neustadt (48 km) jeweils rund 2% des Warenwertes.[87] Auf der Strecke Wiener Neustadt - Judenburg (166 km) stiegen die Transportkosten dementsprechend auf 5–6% und erreichten bis St. Veit in Kärnten (266 km) schließlich rund 13% des Warenwertes. Daraus ergibt sich, daß die Frachtkosten für 100 Kilometer Landweg rund 4% des Warenwertes betrugen. In Anbetracht der großen Entfernungen, über welche die Fernhandelsgüter transportiert werden mußten, erreichten die Frachtkosten daher sehr erhebliche Werte.[88] Das aber bewirkte wiederum, daß den Frachtkosten geradezu der entscheidende Anteil an den Gesamtunkosten zukam.

Die Transportkosten hingen natürlich nicht nur von der Entfernung, sondern auch sehr wesentlich vom Gewicht der Ware ab. Auf der Strecke Wien - Wiener Neustadt lagen sie von 1517–1521 bei 10,5–12 d pro Pfundzentner (=q), in den folgenden Jahren ist eine deutliche Preissteigerung festzustellen; betrugen die Frachtkosten für 1 Tonne Hering 1522 auf dieser Strecke noch 1 ß d, so war 1532 dafür bereits das Doppelte, nämlich 2 ß d, zu entrichten.[89]

Handelsbräuche im Nahhandel. Über die Alltagspraxis enthalten die Geschäftsbücher der Wiener Neustädter Firma Alexius Funck, der der in Memmingen und Augsburg ansässigen Kaufmannsfamilie gleichen Namens entstammte und sich um 1492 in Wiener Neustadt niedergelassen hatte, höchst interessante Angaben.

Daß eine klare Scheidung von Groß- und Kleinhandel im Mittelalter und am Beginn der Neuzeit keineswegs einfach, in den meisten Fällen wahrscheinlich sogar unmöglich ist, hat die Geschichtswissenschaft längst erkannt.[90] Im allgemeinen war die enge Verquickung von Groß- und Kleinhandel üblich. Einerseits verkauften auch Großkaufleute in ihrer Heimatstadt nach der Elle und dem Lot,[91] an-

86 Ebenda S. 93.
87 Ebenda S. 118.
88 Ebenda S. 114 bzw. S. 118.
89 Ebenda S. 119.
90 Georg von Below, «Großhändler und Kleinhändler im deutschen Mittelalter», in *Probleme der Wirtschaftsgeschichte*, 1929, S. 302f.
91 Ascan Westermann, «Die Zangmeister als Memminger Krämer und Großkaufleute», *Memminger Geschichtsblätter* 4/13, 1927, S. 27f. und ders. «Die Zahlungseinstellung der Handlungsgesellschaft der Ge-

dererseits trieben bei der Warenbeschaffung, das heißt im Einkauf, selbst Krämer immer wieder Großhandel sowohl auf deutschen Messen als auch auf ausländischen Märkten.[92] Auch Nah- und Fernhandel sind demnach keineswegs eindeutige Kriterien der Grenzziehung. Ferdinand Tremel hat daher sehr treffend die verschieden hohe Kapitalkraft als das entscheidende Merkmal der Unterscheidung zwischen Krämer und Kaufmann bezeichnet.[93] Diese Feststellung wird durch unsere Quelle vollauf bestätigt. Auch im Gewölbe der Firma Funck wurden gleichzeitig und nebeneinander Waren sowohl im großen als auch im kleinen verhandelt bzw. verkauft. Stoffe konnte man hier ellenweise, ja bis zu einer Achtel Elle herab bekommen,[94] gleichzeitig bezogen aber Wiederverkäufer bis zu 25 Stück ganze Tuche und ganze Fässer Golschen im Wert von 125–195 lb. d auf einmal.[95] Ähnliches ist beim Warenbezug der Lebzelter (Lebkuchenbäcker) zu beobachten. Diese kauften Pfeffer stets nur in kleinen Partien von durchschnittlich 2 Pfund, was einem Wert von 13–15 ß d entsprach, Honig aber tonnenweise in großen Mengen; in einem Fall 39 Tonnen Honig zum Preis von 274 lb. d auf einmal.[96] Was die Menge der verkauften Waren betrifft, betrieb das Neustädter Funck-Gewölbe also Groß- und Kleinhandel nebeneinander. Entscheidend ist jedoch etwas anderes! Weder die Krämer und Lebzelter noch die zahllosen kleinen Käufer bezahlten in der Regel bar, was sie kauften. Alle in unseren Gewölberegistern genannten Kunden erhielten — und das kann nicht deutlich genug gesagt werden — die Waren von der Firma Funck auf Kredit! Das setzte jedoch so gewaltige Kapitalreserven voraus, wie sie nur dem Großhandel zur Verfügung standen. 1520 schuldeten bloß 40 Debitoren — darunter allerdings die wichtigsten Großabnehmer — Alexius Funck insgesamt 3031 lb. d.[97] Welche Höhe zur gleichen Zeit die Schulden der vielen hundert übrigen Kunden des Neustädter Gewölbes zusammengenommen wohl erreicht haben, wissen wir nicht. Im einzelnen schuldeten, um nur drei Beispiele zu nennen, zu Beginn des Jahres 1516: der Krämer Jörg Herbster aus dem Markt Aspang 823 lb. d, Abt Hans vom Neukloster zu

brüder Zangmeister zu Memmingen 1560», *Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* 6, 1908, S. 450–516.

92 Erich Köhler, «Einzelhandel im Mittelalter: Beiträge zur betriebs- und sozialwirtschaftlichen Struktur der mittelalterlichen Krämerei», in *Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, Beiheft 36, 1938, S. 84f.

93 Ferdinand Tremel, «Der österreichische Kaufmann im 16. Jahrhundert», in *Festschrift K. Eder*, Innsbruck, 1959, S. 119–140, hier S. 131.

94 Pickl, *Ältestes Geschäftsbuch* (wie Anm. 2) wird auf S. 290 einmal sogar das 16. Teil einer Elle verkauft.

95 Ebenda S. 287.

96 Ebenda S. 93.

97 Ebenda S. 93.

Wiener Neustadt bzw. von Rein bei Graz 666 lb. d und der Krämer Michel Pullendorfer aus Ödenburg/Sopron 541 lb. d.[98]

Es kann kein Zweifel darüber bestehen, daß Kredite in dieser Höhe und in solchem Umfang, wie ihn die Funckschen Handlungsbücher ausweisen, nur von einem kapitalkräftigen Großkaufmann gewährt werden konnten. Daher stellen die Debitorenregister des Neustädter Funck-Gewölbes den überzeugendsten Beweis dafür dar, daß die Firma Alexius Funck zu ihrer Zeit zu den bedeutendsten Großhandelsfirmen des österreichisch-steirischen Raumes zählte.

Handelsbräuche im Fernhandel und Kreditgewährung. Über den Fernhandel der Firma Alexius Funck berichten bekanntlich nur die eigenhändigen Aufzeichnungen des Kaufherrn, die den Handel mit Italienwaren in Wien in den Jahren 1518–1521 betreffen.[99] Dieser Abschnitt unserer Quelle enthält Nachrichten über die im Großhandel üblichen Handelsbräuche, die — wie wir feststellen können — durchaus den Handelsgepflogenheiten der Zeit entsprechen.

Barzahlungen sind äußerst selten; in den meisten Fällen wird in Form des sogenannten Stichgeschäftes Ware gegen Ware kontokorrentmäßig verrechnet und getauscht; nur für den Restbetrag wird Barzahlung vereinbart. Als Zahlungstermine werden die Hauptfeste des Kirchenjahres (Ostern, Pfingsten und Weihnachten), andere Festtage (Lichtmeß, Kreuztag im Herbst), die verschiedensten Heiligenfeste, aber auch einzelne Markttage — die Prediger Kirchweih und die Große Kirchweih zu Wiener Neustadt[100] — genannt. Die Zahlungsfristen waren auf dem Wiener Markt verhältnismäßig kurz bemessen. Meist betrugen sie bloß vier Wochen.[101] Häufig konnte die Schuld auch in zwei Raten bezahlt werden. Immerhin gibt es aber vereinzelt auch längere Zahlungsfristen; vom Laurentiustag (5. September) bis Katharina (25. November),[102] vom St.-Nikolaus-Tag (6. Dezember) bis Pfingsten[103] und von Leopoldi (15. November) bis Ostern.[104] Daß die vereinbarten Zahlungsfristen nur selten eingehalten wurden, gehört freilich auf ein anderes Blatt. Zur größeren Sicherheit forderte Alexius Funck von seinen Handelspartern häufig außerdem Schuldbriefe.[105]

Geriet ein Schuldner in ernste Zahlungsschwierigkeiten, so gewährte man Nachlässe. 1520 erließ Alexius Funck der Witwe des Wiener Bürgers Florian Werder auf Grund eines Taidings rund ein Viertel ihrer Schuld, die noch aus den

98 Ebenda S. 93.
99 Ebenda S. 94.
100 Ebenda S. 94 bzw. S. 151f.
101 Ebenda S. 94 bzw. S. 151.
102 Ebenda S. 94 bzw. S. 173.
103 Ebenda S. 94 bzw. S. 165.
104 Ebenda S. 94 bzw. S. 167.
105 Ebenda S. 94 bzw. S. 159.

Lebzeiten ihres Mannes stammte. Für die Zahlung des Restbetrages von 37 lb. d mußte sie einen Bürgen stellen.[106]

Vorsicht war für den Kaufmann stets am Platze. Das zeigt ein Versuch Alexius Funcks, 1½ Tonnen verbrannter Heringe zu reklamieren, die ihm sein Olmützer Handelspartner Hans Beck geliefert hatte. Funck bezifferte seinen Schaden zunächst mit 25 lb., später mit 19 und zuletzt mit 14 lb. Beck behauptete daraufhin, daß zwei von Funck gelieferte Fässer mit Muskateller und Rainfall nicht die angegebene Menge Wein enthalten hätten und sein Schaden mindestens ebenso hoch sei. «Rayttz mit im ab und lans gegenainander al gan», bemerkte Alexius Funck dazu und fügt noch bei: «Ist al sach und ierung gegenainander uff keptt».[107]

Die im Nah- und Detailhandel des Wiener Neustädter Gewölbes geübten Handelsbräuche unterscheiden sich in mehrfacher Hinsicht von diesen im Großhandel geschilderten. Unsere Quelle läßt mit aller Deutlichkeit erkennen, daß im Nahhandel der Kreditgewährung geradezu eine zentrale Rolle zukam. Die großzügige Gewährung von Krediten bildete ohne Zweifel die wichtigste Voraussetzung für eine erfolgreiche Geschäftsführung. Wer seinen Kunden hierin am weitesten entgegenkommen konnte, der machte das Geschäft. Galt es doch in jener Zeit als Grundsatz, daß der Produzent seinen Rohstoff, der Kaufmann die auf Kredit erworbenen Waren, erst einmal umsetzte und zu Geld machte, und seinen Einkauf erst aus dem Erlös bezahlte.[108]

Die oft gestellte Frage, in welchem Verhältnis Bar- und Kreditkäufe zueinander standen, läßt sich aus unserer Quelle nicht beantworten, weil Barverkäufe nicht in die Schuldregister eingetragen wurden und nur ausnahmsweise erwähnt werden.[109] Wenn aber um 1500 in Basel die Spezereihändler behaupteten, daß auf zehn, die auf Borg kaufen, nur einer komme, der bar bezahle,[110] so werden die Verhältnisse im Wiener Neustädter Funck-Gewölbe nicht sehr viel anders gewesen sein.

In der Regel hielt man im Funck-Gewölbe an der auch anderwärts geübten und bewährten Praxis fest, daß der unbekannte Käufer für den beanspruchten Warenkredit einen Bürgen stellen mußte,[111] der der Firma bekannt und in den meisten

106 Ebenda S. 94 bzw. S. 167.
107 Ebenda S. 95 bzw. S. 171.
108 Ebenda S. 95 bzw. Bruno Kuske, *Die Entstehung der Kreditwirtschaft und des Kreditverkehrs*, Leipzig, 1927, S. 24.
109 Pickl, *Ältestes Geschäftsbuch* (wie Anm. 2), S. 95. Es stellte die absolute Ausnahme dar, wenn auf S. 298 unseres Geschäftsbuches einmal bemerkt wird, daß einer der Krämer bar bezahlte.
110 Traugott Geering, *Handel und Industrie der Stadt Basel bis zum Ende des 17. Jahrhunderts*, Basel, 1886, S. 235.
111 Pickl, *Ältestes Geschäftsbuch* (wie Anm. 2), S. 95. Ähnliche Bürgschaften finden wir sowohl in Hans

Fällen ihr Kunde war.[112] Hatte der Debitor seine Zahlungsfähigkeit und -willigkeit erst einmal bewiesen und war man — insbesondere bei den Wiederverkäufern, die ja Großabnehmer waren — über ihre persönlichen Umstände und Vermögensverhältnisse informiert, dann zeigte sich die Firma Alexius Funck bei der Gewährung von Warenkrediten recht großzügig. Der kluge Kaufmann war sehr wohl darüber unterrichtet, bis zu welchem Betrage die einzelnen Debitoren als «gut» gelten durften, und immer wieder können wir feststellen, daß darüber hinaus keine weiteren Warenkredite mehr gewährt wurden.[113] Meist zahlten ja die Krämer bei einem größeren Einkauf erst einmal die noch ausständige Schuld von letzthin, aber auch diese selten zur Gänze. Sie wollten damit ihre Zahlungswilligkeit beweisen, denn das war vermutlich sehr oft die Voraussetzung dafür, einen weiteren Warenkredit zu erhalten. Als natürliche Folge dieser Praxis stiegen die Schulden der meisten Großabnehmer solange an, bis die Grenze ihrer Bonität erreicht war.

Die im Nahhandel geforderten Sicherstellungen für die gewährten Waren- und auch Barkredite waren sehr verschieden. Die Stellung von Bürgen wurde bereits erwähnt. Von unbekannten oder unsicheren Kunden verlangte man zum Teil außerdem eigenhändige Bestätigungen («handgschrifft»).[114] Die Hauptschuldner Jörg Herbster und Michel Pullendorfer, die zugleich zu den wichtigsten Abnehmern zählten, mußten anläßlich der periodischen Abrechnungen die jeweilige Höhe ihrer Schulden immer wieder eigenhändig im Geschäftsbuch bestätigen.[115]

Gewährte die Firma keine weiteren Kredite mehr, suchte sie die Rückzahlung der ausständigen Gelder auf mannigfache Art zu sichern. Meist wurde der Debitor nunmehr, wenn dies nicht schon früher geschehen war, dazu angehalten, einen Schuldbrief auszustellen, in dem er sich zu bestimmten Rückzahlungsmodalitäten verpflichtete.[116] Häufig wurde die Frau in diesen Vertrag miteinbezogen, und sehr oft mußte der Schuldner seinen Besitz als Pfand verschreiben. Wir hören, daß Warenlager (Pfennwert), Schmuckstücke, Weingärten, Häuser und der ge-

Nirrnheim (Hg.), *Das Handlungsbuch Vickos von Geldersen*, Hamburg, 1895, Nr. 96 als auch in Carl Mollwo (Hg.), *Das Handlungsbuch von Hermann und Johan Wittenborg*, Leipzig 1901, Nr. 94.

112 Pickl, *Ältestes Geschäftsbuch* (wie Anm. 2), S. 95 bzw. S. 228.

113 Ebenda S. 96. Daraus erklären sich zum Teil auch die erheblichen Schwankungen im Warenbezug der einzelnen Krämer. Auf Jahre mit besonders hohen Umsätzen folgen oft solche mit wesentlich geringeren, weil die Schuldner meist erst einen Teil ihrer Schulden abstatten mußten, bevor ihnen weitere Kredite gewährt wurden.

114 Ebenda S. 96. So zum Beispiel von den meisten Juden Westungarns (Text S. 201f.) und manchen Adeligen (Text S. 299).

115 Ebenda S. 96 bzw. im Text S. 144 und 189.

116 Ebenda S. 96 bzw. im Text S. 146. Als nach dem Türkeneinfall des Jahres 1529 die Zeitläufte immer unsicherer wurden, suchte Michel Herman von seinen Schuldnern bessere Sicherheiten zu erhalten und bemerkte einmal, «Das nächste Mal nimm einen Schuldbrief von ihm, wegen der Zeitläufte» (Text S. 478).

samte Besitz als Pfand eingesetzt und auch in Zahlung genommen wurden, wenn keine andere Bezahlung erfolgte.

Die Rückzahlungsfristen, die man langjährigen Kunden und Geschäftspartnern für die Abstattung ihrer Schulden einräumte, sind im Vergleich zu den im Warenhandel üblichen außerordentlich langfristig. Während man neuen Kunden vorerst bloß Zahlungsfristen von 14 Tagen bis zu einem halben Jahr gewährte[117] und diese erst allmählich erstreckte, liefen die Rückzahlungsfristen für größere Schuldbeträge bis zu zehn Jahren. Als die Schuld des Ödenburger Kaufmanns Michel Pullendorfers im Jahre 1518 die Höhe von 500 lb. d erreicht hatte, mußte er und seine Hausfrau sich vertraglich dazu verpflichten, diese Summe in Jahresraten von 60 lb. d, das heißt im Laufe von achteinhalb Jahren, abzustatten.[118]

Eine 1531 mit Pullendorfer neu geschlossene Vereinbarung sah die Abzahlung seiner Schuld von 434 lb. d in Jahresbeträgen zu 50 lb. vor, abermals im Laufe von 8½ Jahren also.[119] Jörg Herbster zahlte ab 1524 jene 800 lb. d, die er Frau Margarethe Funck schuldete, in jährlichen Beträgen von 100 lb. d zurück, was einer Tilgungsfrist von acht Jahren entspricht. Infolge der Türkeneinfälle von 1529 und 1532 zog sich die Rückzahlung schließlich jedoch bis 1534 — über zehn Jahre also — hin.[120] Bemerkenswert ist, daß Michel Herman sowohl Michel Pullendorfer als auch Jörg Herbster während der vertraglich festgelegten Rückzahlungsfrist laufend weitere Warenkredite im Neustädter Funck-Gewölbe gewährte.

Neben dem oben[121] erwähnten Umfang der Kredite ist die außerordentliche Länge der für Schuldenrückzahlungen zugestandenen Fristen ein weiterer Beweis für die Kapitalkraft der Firma Funck. Die hansischen Großkaufleute gewährten — wie wir den Geschäftsbüchern des 14. und 15. Jahrhunderts entnehmen können — Zahlungsfristen von höchstens einem Jahr;[122] in Süddeutschland waren zur selben Zeit immerhin schon Fristen bis zu zwei Jahren üblich.[123] Um so mehr überrascht die Tatsache, daß die Firma Alexius Funck einzelnen Schuldnern Rückzahlungsfristen bis zu achteinhalb Jahren einräumten und ihnen während dieses Zeitraumes laufend weitere Warenkredite gewährten. Das aber ist zugleich die Erklärung für die außerordentliche Länge der Zahlungsfristen. Es handelte sich in diesen Fällen — wie etwa bei Michel Pullendorfer und Jörg Herbster — zumeist um Großabnehmer. Das konnten sie bei ihrer hohen Verschuldung

117 Pickl, *Ältestes Geschäftsbuch* (wie Anm. 2), S. 96 bzw. Text S. 205f.
118 Ebenda S. 97 bzw. Text S. 189.
119 Ebenda S. 97 bzw. Text S. 193.
120 Ebenda S. 97 bzw. Text S. 193.
121 Vergleiche Anm. 103.
122 Mollwo, *Wittenborg-Buch* Nr. 176, 227 usw. (wie Anm. 111) und Nirrnheim, *Geldersen-Buch* Nr. 78, 81 usw. (wie Anm. 111).
123 Haßler, *Rulands Handlungsbuch*, Eintragung 1451.

aber nur dann auch weiterhin bleiben, wenn man ihnen für die Rückzahlung ihrer Schulden möglichst lange Fristen einräumte.

Trotz aller Sicherstellungen mußte Michel Herman, der Faktor der Firma Funck, jedoch wiederholt die Hilfe der Gerichte in Anspruch nehmen. Um seine Ansprüche zu sichern, ließ er diese beim zuständigen Richter anmelden und wenn möglich ins öffentliche Schuldbuch eintragen. Gleichzeitig legte er ein «verpott» auf seines Schuldners gesamtes Hab und Gut.[124] Aus der Reihenfolge dieser Eintragungen bei Gericht ergab sich gleichzeitig die Reihung der Gläubiger. Diese entsprach dem heute üblichen ersten, zweiten, dritten usw. Satz der Schuldanmerkungen im Grundbuch.

Bisweilen gelang es Michel Herman, sich den ersten Satz zu sichern, es konnte aber auch vorkommen, daß er nur mehr der «tridt bezaller» (Gläubiger an dritter Stelle) war[125] oder seine Ansprüche so spät anmeldete, daß er mit einem Teil der Gläubiger leer ausging. So geschah es beim Konkurs des Hans Lederer zu Mürzzuschlag, was Michel Herman zu der Eintragung veranlaßte: «sein gutt hatt sych nitt so weitt erströckht, ysst ain daill gelttern gar nichtz wordn.»[126]

Auf diese Weise — nämlich auf dem Pfandweg — kam sowohl Alexius Funck als auch Michel Herman in den Besitz zahlreicher Häuser in Wiener Neustadt und auch an anderen Orten. Die offene Schuld war damit keineswegs immer gedeckt. Die Türkeneinfälle von 1529 und 1532 bis Wien und Güns/Köszeg machten teilweise selbst die besten Sicherheiten zunichte. Was half die Verschreibung des gesamten Gutes, wenn dieses — wie bei Jörg Schiffer zu Aspang — durch die Türken verbrannt und geplündert wurde. «Ist nichtz verhandn gwessn mer,» schließt Michel Herman 1541 Schiffers Konto, das einen offenen Betrag von 90 lb. d ausweist, und fügt als Begründung hinzu «durch den Tyrggn zwaymall verprendtt wordn und daß sein gnomen wordn.»[127] Zinsen werden in den Geschäftsbüchern der Firma Funck weder für Bar- noch für Warenkredite berechnet, weil diese in einem eigenen «Wucherpiechle»[128] als «Wuchergellt»[129] verzeichnet wurden.

Die Formen der Bezahlung waren außerordentlich mannigfaltig. Meist bezahlte der Schuldner persönlich oder übersandte das Geld durch seine Frau, seine Diener, Knechte, Fuhrleute oder sonstige Beauftragte. Häufig begegnet auch der sogenannte Überkauf, das heißt, daß der zur Zahlung Verpflichtete einen Dritten, der bei ihm selbst in Schuld ist, mit der Begleichung der Schuld beauftragt oder

124 Pickl, *Ältestes Geschäftsbuch* (wie Anm. 2), S. 98 bzw. Text S. 217.
125 Ebenda S. 98 bzw. Text S. 288.
126 Ebenda S. 98 bzw. Text S. 229.
127 Ebenda S. 98 bzw. Text S. 319.
128 Ebenda S. 98 bzw. Text S. 141.
129 Ebenda S. 98.

Michel Herman an diesen verweist.[130] Gelegentlich übergaben einzelne Debitoren Michel Herman auch Anweisungen und Verschreibungen, die es ihm ermöglichten, die darin genannten Summen selbst oder durch Geschäftsfreunde zu kassieren. Herr Gabriel, der Vogt zu Enzesfeld, stellte zum Beispiel wiederholt Anweisungen von je 100 lb. d auf die Stadtsteuer der Reichsstadt Kempten aus und ließ 1527 eine Schuld von 450 lb. d durch die Höchstetter zu Augsburg bezahlen.[131]

Die Schriftlichkeit des Geschäftsverkehrs war im ersten Viertel des 16. Jahrhunderts nicht nur für die Großhandelsfirmen, sondern weitgehend auch schon für die Krämer eine Selbstverständlichkeit. Das zeigt unsere Quelle mit aller nur wünschenswerten Deutlichkeit. Sie widerlegt damit die Meinung, daß nördlich der Alpen während des ganzen Mittelalters die Kunst des Lesens und Schreibens «nur einem Bruchteil der Berufshändler vertraut gewesen sei,»[132] ganz entschieden. Sofern die Krämer nicht persönlich ins Funck-Gewölbe kamen, bestellten sie die gewünschten Waren schriftlich. Das Gegenteil stellte wohl die Ausnahme von der Regel dar, denn Michel Herman bemerkt einmal: «darumb hab ich kain schreibn von ym, sunder sein Anderle hatt mierß mynttlich anzeiggt.»[133] Im allgemeinen übersandte Michel Herman dem Besteller die gewünschten Waren «nach lautt seins schreibns»,[134] wobei er in seinen Geschäftsbüchern genau vermerkte, wem er sie übergeben hatte. In der Regel legte man der Sendung einen Zettel bei, auf dem Menge und Preis der Ware vermerkt waren.[135] Sehr wahrscheinlich mußte der Bote den Empfang der darin angeführten Güter auf einer Zweitschrift bestätigen. Vereinzelt hören wir davon, daß über den Abschluß umfangreicherer Geschäfte ein sogenannter Spanzettel ausgestellt wurde.[136] Dabei handelte es sich um ein Blatt Papier, auf dessen beiden Enden die verhandelten Waren und deren Preis sowie allfällige weitere Vereinbarungen in gleichlautenden Texten aufgezeichnet wurden. Zuletzt schnitt man den Zettel in der unbeschriebenen Mitte ornamentartig auseinander, so daß die beiden Teile jederzeit als ein ursprünglich zusammengehörendes «Gespan» zu erkennen waren.

Seine ständigen Kunden, vor allem die Wiederverkäufer, informierte Michel Herman von Zeit zu Zeit in sogenannten Auszügen — die etwa den heutigen Kontoauszügen entsprachen — über ihren augenblicklichen Kontostand. Die

130 Ebenda S. 99 bzw. Text S. 179, 254 usw.
131 Ebenda S. 99 bzw. Text S. 178.
132 Werner Sombart, *Der moderne Kapitalismus*, Bd. I, München, 1919³, S. 298.
133 Pickl, *Ältestes Geschäftsbuch* (wie Anm. 2), S. 99 bzw. Text S. 232.
134 Ebenda S. 99 bzw. Text S. 327.
135 Ebenda S. 99 bzw. Text S. 238.
136 Ebenda S. 100 bzw. Text S. 199.

periodischen Abrechnungen erfolgten ebenfalls schriftlich und wurden entweder von beiden Teilen festgehalten, worauf Bemerkungen wie «verraitt mitt ym selbs am [...] alß ers selb awch auffgmerckt hatt» hinweisen,[137] oder Herman stellte seinem Schuldner darüber einen «raidtzedyll» aus.[138]

Den Empfang größerer Summen bestätigte Michel Herman, indem er darüber eine Quittung ausfertigte.[139] Jedenfalls hören wir immer nur bei größeren Summen, daß ihr Empfang quittiert wird. Es wäre aber doch möglich, daß auch kleinere Zahlungen bestätigt wurden, ohne daß dies einen Niederschlag in den Geschäftsbüchern fand. Eine weitere Möglichkeit, geleistete Zahlungen zu bestätigen, bestand darin, dem Schuldner seinen Schuldbrief auszufolgen, was regelmäßig beim betreffenden Konto vermerkt wird.[140]

Gewinne. Die großzügige Kreditgewährung, über die wir vorhin gesprochen haben, wurde der Firma Funck offenbar durch entsprechend hohe Gewinne erleichtert. Während das Handlungsbuch des Judenburger Kaufmanns Clemens Körbler keine diesbezüglichen Angaben enthält,[141] können wir aus den Angaben unserer Geschäftsbücher bei einer Reihe von Waren die Spanne zwischen Einkaufs- und Verkaufspreis und damit den Bruttogewinn feststellen.[142] Im Großhandel betrug der Bruttogewinn: bei Zinn (1519) 2,5%, bei Honig (1518–1523) 4 bis 20%, bei Heringen 6 bis 10%, bei Weinstein 5 bis 21% und bei Seife 5 bis 22%.[143]

Allerdings ist zu berücksichtigen, daß die meisten der hier aufgezählten Waren in Form des Stichgeschäfts eingetauscht und jedenfalls bereits mit Gewinn eingetauscht waren. Die Krämer der Buckligen Welt beispielsweise lieferten für die aus dem Funck-Gewölbe bezogenen Tuche und Gewürze zum Teil Weinstein. Wie hoch die Gewinnspanne bei Tuchen und Gewürzen war, wissen wir leider nicht. Der Weinstein aber konnte in Wien mit Gewinnen bis zu 21% gegen Zinn und Heringe verhandelt werden, bei deren Absatz weitere Gewinne bis zu 10% erzielt wurden.

Wesentlich höher war die Gewinnspanne im Kleinhandel. Sie konnte bei Seife über 100% und bei Armbrustbogen bis zu 56% betragen.[144] Diese Zahlen beweisen einmal mehr, warum auch Großhandelsfirmen es nicht verschmähten, neben dem Groß- und Fernhandel auch den Nah- und Detailhandel in großem Ausmaß

137 Ebenda S. 100 bzw. Text S. 231.
138 Ebenda S. 100 bzw. Text S. 179.
139 Ebenda S. 100 bzw. Text S. 179, 193 usw.
140 Ebenda S. 100 bzw. Text S. 211, 217 usw.
141 Tremel, *Körbler* (wie Anm. 2), S. XVII.
142 Pickl, *Ältestes Geschäftsbuch* (wie Anm. 2), S. 100.
143 Ebenda S. 400f.
144 Ebenda S. 101 bzw. S. 400f.

zu betreiben; konnten sie doch gerade dabei die höchstmöglichen Gewinne erzielen.

Zahlungs- und Geschäftsmoral. Daß die Zahlungs- und Geschäftsmoral schon im Mittelalter den strengen Vorschriften des kanonischen Rechts nicht mehr entsprach, ist heute allgemein bekannt. Wie der Kaufmann an der Wende vom Mittelalter zur Neuzeit darüber dachte, zeigt das Paumgartnersche Buch der «Welthandelsbräuche» äußerst anschaulich. Es enthält mehrfach Anweisungen, wie man in den verschiedenen Ländern den geforderten Zoll durch «Contrabanda» umgehen könne[145] und erklärt bis in alle Einzelheiten, wie in Portugal die hohen Einfuhrzölle am besten hinterzogen werden. Das entsprechende Kapitel führt die bezeichnende Überschrift: «Contrabando: nutz mit sorgen.» Man riskierte bei diesem nächtlichen Abenteuer, das nur unter Mithilfe eines bestochenen königlichen Beamten gelingen konnte, zwar Leib und Gut, konnte dadurch aber immerhin einen Gewinn von 16% des Warenwertes erzielen.[146] Angesichts des beträchtlichen Wertes der gehandelten Waren war der Anreiz zum Betrug jedenfalls groß.

Betrug drohte dem Kaufmann aber auch von seinen Geschäfts- und Handelspartnern, weshalb Alexius Funck und Michel Herman im allgemeinen durchaus auf der Hut und von gesundem Mißtrauen erfüllt waren, was sie aber trotzdem nicht immer vor Schaden bewahren konnte. Einmal lieferte 1520 der Olmützer Bürger Hans an Pegg Alexius Funck verbrannte Heringe, und die Fässer mit Honig, die der Aspanger Krämer Erich Schiffer ihm lieferte, enthielten mehrfach nicht das angegebene und verrechnete Quantum Honig, sondern zum Teil Wasser. In einem anderen Fall wiederum lieferte der Mürzzuschlager Eisen- und Waffenproduzent Peter Hofkirchener Eisen in so schlechter Qualität, daß man froh sein mußte, es ohne Gewinn an einen Wiener Eisenhändler verkaufen zu können.

Auch bei den Letztverbrauchern unter seinen Gewölbekunden war Michel Herman vor bösen Überraschungen nicht sicher. Immer wieder fanden sich schlechte Münzen unter dem Geld, doch wurde das «pöß geltt» konsequent zurückgewiesen.[147] Es waren aber keineswegs die Ärmsten, die bisweilen versuchten, sich ihrer Zahlungsverpflichtungen wenigstens teilweise zu entziehen, im Gegenteil. Je höher der Stand der Schuldner, desto größere Vorsicht war geboten, denn gegen Adel und Geistlichkeit waren selbst eindeutige Ansprüche weit schwieriger durchzusetzen als gegen Bürger und Bauern — von Dienern, Knechten und Mägden gar nicht zu sprechen, weil man sich in diesem Fall einfach an deren Herrn wenden konnte. Gar mancher Schuldner erklärte nach einer letzten Zahlung, den

145 Müller, *Welthandelsbräuche* (wie Anm. 71), S. 200 (=Ungarn), S. 294 (=Portugal).
146 Ebenda S. 294f.
147 Pickl, *Ältestes Geschäftsbuch* (wie Anm. 2), S. 102 bzw. Text S. 325, 327.

verbleibenden Restbetrag nicht zahlen zu können oder zu wollen. Sofern es hierbei um keine allzu große Summe ging — meist liegen die Beträge unter 1 lb. d — vermerkt Michel Herman resigniert «Wils also zalt habn».[148] Doch einmal handelte es sich um einen Betrag von 7 lb. 6 ß 14 d, der immerhin einem heutigen Geldwert von etwa 9.000 Schilling oder rund 1.300 DM entspricht. Es war der Bischof Dietrich Cramer von Wiener Neustadt, der 1528 von einer Schuld, die 112 lb. 6 ß 14 d betrug, bloß 105 lb. d bezahlte und Michel Herman persönlich erklärte, daß er den Rest nicht zu zahlen gewillt sei: «hatt er abprochen und will also zaltt habn», schließt die betreffende Eintragung.[149] Was sollte der Kaufmann in diesem Fall sonst auch tun als verzichten? Er konnte seinen Bischof deswegen ja nicht gut vor Gericht zerren. Daß übrigens nicht einmal die Gerichte in jedem Fall imstande waren, ausständige Gelder einzubringen, ist bereits an anderer Stelle gezeigt worden.[150]

Die Laibacher-Straße

Daß die von den Häfen der Oberen Adria quer durch Krain, Slowenien und Oberslawonien nach Ungarn führende Karst- oder Laibacher-Straße im 15. und 16. Jahrhundert zu den wichtigsten Fernhandelswegen Europas zählte, war bis um 1970 auch den Fachleuten unbekannt. Die um 1965 im «Atlas Östliches Mitteleuropa» erschienene Karte «Wirtschaft und Verkehr im späten Mittelalter um 1500» wurde von einem hervorragenden Fachmann bearbeitet, verzeichnet aber trotzdem keinen der Fernverkehrswege, die von der nördlichen Adria nach Ungarn führten.[151] Wir konnten 1970 zeigen, daß die Laibacher-Straße in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts zu einem internationalen Fernhandelsweg erster Ordnung wurde. Die am Kreuzungspunkt mit der Draulinie gelegene Stadt Pettau/Ptuj entwickelte sich dadurch zum Hauptumschlagplatz für ungarisches Schlachtvieh und Ochsenhäute und damit zu einem internationalen Handelsplatz. Seine Jahrmärkte hatten, wie die in Pettau ausgestellten Wechselverschreibungen auf die Bank von Venedig, auf die Frankfurter und Nördlinger Messen sowie die auf Pettau bezogenen Wechsel beweisen, absolut internationale Bedeutung.[152]

148 Ebenda S. 102 bzw. Text S. 227.
149 Ebenda S. 103 bzw. Text S. 299, vergleiche oben den Text zu den Anmerkungen 130–133.
150 Vergleiche oben den Text zu den Anmerkungen 131 und 132.
151 Pickl, «Auswirkungen der Türkenkriege» (wie Anm. 12), S. 73.
152 Othmar Pickl, «Pettau — ein internationaler Handelsplatz des 15. und 16. Jahrhunderts», *Zeitschrift des Historischen Vereins für Steiermark* 72, 1971, S. 87–109. Die Handschrift 1 des Steiermärkischen Landesarchivs enthält eine offenbar von einem Pettauer Schreiber zusammengestellte Sammlung von Urkundenformularen, darunter auch die verschiedenen Wechselverschreibungen, abgedruckt bei Pickl, «Stellung der Steiermark» (wie Anm. 5), S. 202.

Für die Häute und das ungarische Vieh (Ochsen und Kastraun) verhandelten die Pettauer Kaufleute ihren Geschäftspartnern große Mengen westeuropäischer und oberitalienischer Tuche, die sie direkt auf den Frankfurter und Nördlinger Messen bzw. in Oberitalien en gros kauften und von Spittal bzw. Villach auf der Drau nach Pettau flößten.[153] In der Gegenrichtung wurden auf dem drauaufwärts (von Maribor/Marburg über Muta/Hohenmauten, Dravograd/Unterdrauburg, Völkermarkt und Villach) führenden Königsweg nicht nur die untersteirischen Weine, sondern auch große Mengen ungarisches Vieh in die Bergbaugebiete Tirols transportiert bzw. getrieben.

Auf der gleichen Route ließ die Fugger-Thurzo-Gesellschaft von 1495–1504 die beachtliche Menge von 42.279 q (=Pfundzentner), das heißt 2.367 Tonnen Rohkupfer im Wert von 160.749 fl ung. aus dem Neusohler Kupferrevier über Pettau in ihre Saigerhütte in der Fuggerau bei Arnoldstein transportieren und dort zu den in Venedig handelsüblichen Kupfersorten verarbeiten.[154]

Zu dieser Zeit (um 1500) wurden vom ungarischen Warenverkehr nach Westen im weiteren Sinn noch etwa 33,3% über die slawonischen Dreißigstämter und von dort weiter auf der Laibacher-Straße in Richtung Italien abgewickelt.[155]

Wie neue Arbeiten slowenischer (F. Gestrin und J. Zontar) und deutscher (Haller von Hallerstein, R. Klier) Historiker sowie eigene Forschungsergebnisse zeigen, konnten sich die Bürger von Ljubljana/Laibach und Ptuj/Pettau besonders erfolgreich in diesen Handelsverkehr einschalten und zu beachtlichem Reichtum gelangen.[156] Das kommt zum Beispiel in der bemerkenswerten Tatsache zum Ausdruck, daß von den neun reichsten Bürgern Nürnbergs um 1490 nicht weniger als drei aus Ptuj/Pettau stammten — nämlich Heinrich und Peter Meichsner sowie Hans Thumer. Die beiden Letztgenannten waren zwischen 1474 und 1477 mit ihrem Vermögen aus Ptuj/Pettau nach Nürnberg übersiedelt. Die Brüder Heinrich und Peter Meichsner verfügten dort um 1480 über ein Vermögen von zusammen 70.000 fl, und Hans Thumer, den seine Nürnberger Mitbürger «den Reichen»

153 Richard Klier, «Beziehungen Nürnbergs zu Pettau im 15. Jahrhundert», *Südostdeutsches Archiv* 10, 1967, S. 83–101 und Pickl, *Behaim-Handelsbriefe* (wie Anm. 1).

154 Götz von Pölnitz, *Jakob Fugger*, Bd. 2, Tübingen, 1952, S. 99f.

155 Berechnet nach den Angaben von Erik Fügedi, «Der Außenhandel Ungarns am Anfang des 16. Jahrhunderts», in Bog, *Außenhandel* (wie Anm. 7), S. 56–85.

156 Ferdo Gestrin, *Der Handelsverkehr zwischen Innerslowenien und den Küstenstädten der Adria vom 13. bis zum 16. Jahrhundert* (slowenisch), Ljubljana, 1965 und Josip Zontar, «Villach — Nürnberg und der Südosten» in *Neues aus Alt-Villach: 1. Jahrbuch des Stadtmuseums Villach*, Villach, 1964, S. 89–100. Die andere Literatur zitiert bei Pickl, «Auswirkungen der Türkenkriege» (wie Anm. 12), S. 76, Anm. 15.

nannten, verfügte über das absolute Nürnberger Spitzenvermögen von 100.000 Gulden.[157]

Es ist klar, daß diese nicht nur für österreichische Verhältnisse geradezu unerhörten Vermögen aus dem Handel stammten. Verwunderlich erschien dagegen zunächst, daß sie in der kleinen südsteirischen Stadt Pettau/Ptuj erworben wurden. Verständlich wurde dies erst, seitdem wir wissen, welche entscheidende Stellung Pettau im Handel von Ungarn nach Italien einnahm.[158]

Kaiser Maximilian I. war sich der Bedeutung Pettaus für den Handel von Ungarn nach Italien durchaus bewußt und bestätigte der Stadt am 14. August 1503 zugleich mit Laibach ihr weitreichendes Niederlagsrecht. Dieses bestimmte, daß alle ausländischen Kaufleute, die Häute und andere Waren aus Ungarn nach Pettau brachten, diese dort niederlegen und erst am nächsten freien Jahrmarkt, das heißt zu Pfingsten oder um den St.-Oswalds-Tag (5. August), frei an andere Gäste verkaufen durften. Den Bürgern Pettaus hingegen, ob sie nun Deutsche oder Italiener waren, durften sie ihre Waren jederzeit verhandeln.[159] Dieses Privileg räumte den Bürgern Pettaus ein Zwischenhandelsmonopol im Handel von Ungarn nach Italien ein, wie es in ähnlicher Weise nur der Stadt Wien im Handel von und nach Ungarn zustand.[160]

Diese Vorzugsstellung Pettaus mußte die Konkurrenten — das waren die Kaufleute von Ljubljana/Laibach, Triest und St. Veit am Pflaum/Rijeka/Fiume — auf den Plan rufen. In diesem Kampf um Pettaus Niederlagsrecht stellte sich Erzherzog Ferdinand ab 1522 ganz entschieden auf die Seite seiner gegen die Pettauer Privilegien ankämpfenden landesfürstlichen Städte und erreichte es, daß deren Kaufleuten der «tägliche Handel» in Pettau gestattet wurde. Gerade weil aber das strikte Zwischenhandelsmonopol der Bürger Pettaus auf diese Weise gebrochen wurde, konnte die Stadt ihre überragende Stellung im Ungarnhandel behaupten und sogar weiter ausbauen.[161] Noch vor 1526 ließen sich die Vertreter großer italienischer Handelsgesellschaften in Pettau nieder,[162] um auf diese Weise in den Genuß des Niederlagsrechtes und jener Privilegien zu kommen, die nach wie vor nur den Bürgern Pettaus zustanden, wie zum Beispiel die Mautfreiheit. Zu den Mitgliedern so reicher und weitverzweigter italienischer Kaufmannsfamilien wie

157 Klier, «Pettau» (wie Anm. 153), besonders S. 86–98 und Helmut Haller von Hallerstein, «Größe und Quellen des Vermögens von 100 Nürnberger Bürgern um 1500», *Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte Nürnbergs* 1, 1967, S. 117–176.

158 Othmar Pickl, «Geadelte Kaufherren: Untersuchung zum Übertritt reicher steirischer Kaufherren des 15./16. Jahrhundert in den Adelstand», *Blätter für Heimatkunde* 44, 1970, S. 20–28.

159 Pickl, «Auswirkungen der Türkenkriege» (wie Anm. 12), S. 77f.

160 Ebenda S. 78.

161 Ebenda S. 78f.

162 Ebenda S. 80.

der Regall, Moscon und Lantheri, die schon vor 1513 in Pettau ansässig gewesen waren,[163] kamen nun neue; so etwa die Martinengo, Moffet, Farest und Defendt de Leidi.[164] Das aber bedeutete dank der weitreichenden Handelsverbindungen dieser Familien und ihrer enormen Kapitalkraft nur eine weitere Steigerung der handelspolitischen Bedeutung Pettaus. Der von diesen reichen italienischen Kaufmannsfamilien in Richtung Italien betriebene Schlachtviehhandel, der in der Gegenrichtung durch teure venetianische Waren, Tuche, Gewürze und Nürnberger Waren ausgeglichen wurde, erlebte durch die türkischen Feldzüge der Jahre 1526, 1529 und 1532 natürlich einen vorübergehenden Rückschlag. Da das ungarische Schlachtvieh ab 1530 jedoch «wie von altersher» nur auf der Route Pettau-Laibach-Görz, sonst aber auf keiner anderen Straße ins «Venedigische» getrieben werden durften,[165] stieg der Handel auf der Laibacher-Straße kontinuierlich an und erreichte 1560 einen ersten Höhepunkt. 90% der ungarischen Exportgüter in Richtung Italien dürften Schlachtvieh und Ochsenhäute ausgemacht haben, während in der Gegenrichtung als Importgüter um 1550 jährlich 10.000 Saum Kaufmannswaren aus Italien — das heißt vor allem oberitalienische Tuche und venetianische Waren — den slawonischen Dreißigst in Richtung Ungarn passierten.[166] Eine empfindliche Erhöhung der Dreißigst- und Aufschlaggebühren auf Ochsenhäute um 1555 bewirkte jedoch eine Verlagerung der Handelswege für diese leicht transportable Ware auf türkisches Gebiet. Die Häute wurden fortan über Pozega, durch Bosnien, die Neretva abwärts nach Makarska und Dubrovnik/Ragusa verhandelt. Von dort wurden sie auf dem billigen Seeweg zu den Hauptumschlagplätzen Venedig und Ancona verfrachtet.[167] Dieser neue Handelsweg umging sowohl die ungarischen Dreißigst- als auch die innerösterreichischen Aufschlagämter.

Da im Handel jener Zeit das Prinzip des Gegenverkehrs noch von entscheidender Bedeutung war, verlagerte sich auch der Handel mit den ungarischen Importgütern aus Italien, das heißt mit Tuch, Seide, Samt und sonstigen Kaufmannswaren, die als Gegenware bisher größtenteils auf der Laibacher-Straße nach Ungarn verfrachtet worden waren, in immer stärkerem Maße über das Meer nach Ragusa und Makarska.

Von dort gingen die Waren durch Bosnien und Serbien in die Handelsstädte

163 Ebenda S. 80.

164 Steiermärkisches Landesarchiv (=LA), Graz, Stadt Pettau, Schuber 1, Heft 2 (Ex-Handschrift 410) fol. 38 und 39.

165 Othmar Pickl, «Der Viehhandel von Ungarn nach Oberitalien vom 14. bis zum 17. Jahrhundert», in Ekkehard Westermann (Hg.), *Internationaler Ochsenhandel (1350–1750)* (=*Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte* 9), Stuttgart, 1979, S. 39–81, hier besonders S. 46f.

166 Ebenda S. 48f.

167 Pickl, «Auswirkungen der Türkenkriege» (wie Anm. 12), S. 93f.

des türkisch besetzten Ungarn. Das waren vor allem Pozega und Osijek/Esseg, wo starke Kolonien ragusanischer Kaufleute lebten. Ab 1566 bewirkten die schweren Kämpfe, die um Sziget südlich des Plattensees tobten, eine Verlagerung der Viehhandelswege in das Gebiet nördlich des Plattensees. Die Türkengefahr bewirkte überdies, daß viele der bisher in Pettau ansässigen italienischen Großhandelskaufleute diese Stadt verließen.[168] An ihrer Stelle suchte nun die venezianische Fleischbänke-Gesellschaft («Compagnia del partido della beccharia»), die für die Fleischversorgung der Lagunenstadt zuständig war, den Handel mit dem ungarischen Schlachtvieh in die Hand zu bekommen. Sie erreichte dies durch die massive Behinderung aller übrigen Viehhändler mit recht zweifelhaften Methoden, so daß sich Erzherzog Karl II. von Innerösterreich am 8. April 1572 dazu entschloß, den venezianischen Vieheinkäufern — entgegen den uralten Privilegien der Städte Pettau und Laibach — den Vieheinkauf direkt auf den ungarischen Viehmärkten zu gestatten. Dank ihrer Kapitalkraft und ihrer rücksichtslosen Geschäftspraxis konnten die Venezianer die alteingesessenen Pettauer und Laibacher Großkaufleute bzw. Viehhändler innerhalb kürzester Zeit völlig aus dem Feld schlagen. Um 1580 trieb Lucas Bazin, der Vieheinkäufer der venezianischen Fleischbänke-Gesellschaft, alljährlich an die 22.000 Stück ungarisches Schlachtvieh in Richtung Venedig. Dadurch erreichten die Einnahmen des Mautamtes Laibach um 1583 einen absoluten Höhepunkt. Allerdings wurde die Struktur des quer durch die Herzogtümer Steiermark und Krain laufenden Handelsverkehrs zwischen Ungarn und Italien durch die Monopolstellung, die die venezianische Fleischbänke-Gesellschaft in den siebziger und achtziger Jahren im Viehhandel errungen hatte, entscheidend verändert. Die italienischen Kaufleute — größtenteils aus dem Gebiet um Bergamo stammend —, die sich in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts in Ptuj/Pettau und Ljubljana/Laibach niedergelassen hatten und bisher Träger des Handels zwischen Ungarn und Italien gewesen waren, wurden durch diese Entwicklung schwer getroffen. Sie zogen sich nicht bloß vom Italienhandel auf dieser Route, sondern zum Teil auch aus Ptuj/Pettau und Ljubljana/Laibach zurück.[169] Dies hatte natürlich einen empfindlichen Rückgang des Handels mit Italienwaren (insbesondere mit italienischen Tuchen) auf der Laibacher-Straße in Richtung Ungarn zur Folge. Die venezianische Fleischbänke-Gesellschaft bezahlte nämlich den größten oder zumindest einen erheblichen Teil ihres auf den ungarischen Viehmärkten aufgekauften Schlachtviehs nicht mit Tuchen, sondern in barem Geld.[170] Diese Barzahlungen der venezianischen Fleisch-

168 Ebenda S. 95f.
169 Ebenda S. 98f.
170 Ebenda S. 109f.

bänke-Gesellschaft trugen offenbar nicht unerheblich zu dem Exportüberhang des ungarischen Außenhandels nach dem Westen bei, der für das 16. Jahrhundert und insbesondere dessen zweite Hälfte typisch ist.[171] Für die ungarischen Viehhändler und Viehzüchter in den von den Türken eroberten Gebieten war Bargeld aber deshalb geradezu eine Existenznotwendigkeit, «weil sie ihr Leben jeden Tag von Türken und Tataren, von deutschen und eigenen Grenzsoldaten mit großen Summen und teuren Geschenken erkaufen mußten» (Szakály).[172]

Dies alles bewirkte einen starken Rückgang des Transithandels mit Italiengütern auf der Laibacher-Straße in Richtung Ungarn. Diese Tatsache wird auch durch die Auswertung eines Mautbuches von Vransko/Franz (westlich Celje/Cilli an der Grenze des einstigen Herzogtums Steiermark zum Herzogtum Krain) bewiesen, das uns durch Zufall erhalten geblieben ist. Es verzeichnet alle zwischen dem 1. Mai 1584 und dem 30. April 1585 hier durchgeführten Tiere und Waren,[173] so daß wir genau feststellen können, welche Mengen an Vieh und Gütern im Laufe dieses vollen Jahres auf der Laibacher-Straße transportiert wurden.[174] Hatten um 1570 Bergamasker Kaufleute auf dieser Route pro Jahr noch rund 500 Saum Tuche nach Ungarn befördert, waren es 1584/85 nur noch 27 Saum, das heißt 5% der seinerzeitigen Tuchmenge, die in Vranzko/Franz vermautet wurden. Den Großteil der Mautgüter machten Massenverbrauchsgüter (Salz, Getreide und Wein) bzw. Lokalhandelsgüter aus, die 1584/85 bei der Maut Franz 13.170 Saum und 3 Wagen umfaßten, was rund 88% des gesamten Warendurchgangs entsprach.[175]

Die Organisation des Schlachtviehhandels. In den zeitgenössischen Quellen werden die Schlachtrinder generalisierend als Ochsen bezeichnet. Tatsächlich aber bestanden die für Oberitalien bestimmten ungarischen Rinderherden stets nur zu einem Bruchteil aus Ochsen, die große Mehrheit der Rinder waren hingegen Terzen (das heißt dreijährige Rinder) und Stiere[176] (vergleiche Figur 2).

Um den Rinderherden unterwegs sowohl gute Weidemöglichkeiten als auch Tränken zu bieten, mußte etwa die Hälfte aller Herden auf der parallel zur Laibacher-Straße verlaufenden Adelsberger Straße Richtung Görz getrieben werden. Als ab etwa 1580 die Mehrzahl der Rinder von Györ/Raab und später, nach dem

171 Ebenda S. 105f.

172 Ferenc Szakaly, «Zur Kontinuitätsfrage der Wirtschaftsstruktur in den ungarischen Marktflecken unter der Türkenherschaft», in Pickl, «Auswirkungen der Türkenkriege» (wie Anm. 12), S. 235–272. Das Zitat auf S. 265.

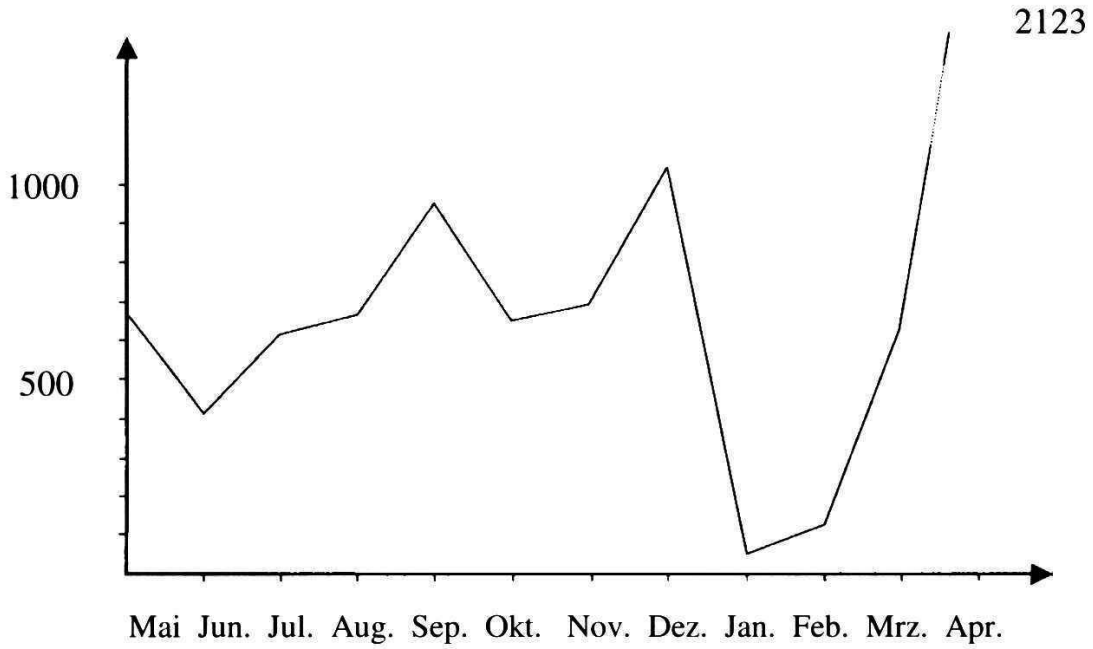
173 Pickl, «Mautbuch Vransko/Franz» (wie Anm. 3).

174 Ebenda S. 307f.

175 Ebenda S. 310f. Vergleiche dazu auch Othmar Pickl, «Der Handelskrieg der Herzogtümer Steiermark und Krain 1572–1592», *Blätter für Heimatkunde* 4/46, 1972, S. 19–24.

176 Pickl, «Viehhandel» (wie Anm. 165), S. 57.

Figur 2:
Durchgang der Ochsenherden bei der Maut Franz 1584/85



Ausbruch des Fünfzehnjährigen Krieges (1592-1606), von den Viehmärkten nördlich der Donau (Trnovo/Tyrnau bzw. Senec/Wartberg) nach Venedig getrieben wurden, gab es auf dieser Strecke von 650–700 km nur eine Ausfallsquote von 3–4%. Von den oben genannten Viehmärkten wurde das Schlachtvieh in Herden von durchschnittlich 140–160 Stück in etwa 4 Wochen über Pettau-Laibach nach Görz getrieben, was — ohne die Rasttage — einem durchschnittlichen Tagesmarsch von ca. 30 km entsprach.[177] Die Hauptsaison für den Export ungarischer Rinder nach Venedig war der Herbst; um 1580/85 wurden in den Monaten September bis Dezember durchschnittlich 50–65% der jährlichen Schlachtviehmenge durch Innerösterreich getrieben.[178] Es handelte sich hierbei jedenfalls um das auf den Sommerweiden gemästete Vieh. Weil der Fleischbedarf im venezianischen Karneval offenbar besonders hoch war, wurde der Viehtrieb durch Winter und Schnee keineswegs unterbrochen; ja Dezember und Fastenmonate brachten auf der Laibacher-Straße und in Görz stets einen Höhepunkt des Viehtriebs.[179] Im Jänner und Februar war der Viehtrieb meist schwach, erreichte aber im April in der Regel einen neuen Höhepunkt.[180] Mußte doch der nach der Fastenzeit zu Ostern besonders große Fleischbedarf der Lagunenstadt gedeckt wer-

177 Ebenda S. 56f.
178 Ebenda S. 57f.
179 Pickl, «Mautbuch Vransko/Franz» (wie Anm. 3), Diagramm auf S. 321. Im April 1584 gingen zum Beispiel 2.123 Rinder, das waren 25% des Jahrestriebes, durch die Maut Franz.
180 Vgl. dazu Figur 2 «Durchgang der Ochsenherden bei der Maut Franz 1584/85».

den. Um 1590 hören wir davon, daß ein Teil der im Frühjahr nach Venedig getriebenen ungarischen Rinder in Westungarn oder in der Untersteiermark bzw. in Slowenien überwintert hatte.[181]

Über die vermutlichen Gewinne der venezianischen Fleischbänke-Gesellschaft gibt es interessante Berechnungen aus den Jahren 1589 und 1596. Als 1589 der Fleischpreis in Venedig um 1 Pfennig pro Pfund Fleisch erhöht wurde, berechnete die Grazer Hofkammer die vom venezianischen Viehaufkäufer Martinon de Riva dadurch zusätzlich erzielten Gewinne aus dem Verkauf von 20.000 Rindern auf 25.000–33.333 Gulden pro Jahr. Das Durchschnittsgewicht pro Rind war dabei mit 300 Pfund (=168 kg) Schlachtgewicht angenommen worden.[182] Auf der Basis dieser Berechnung müßte eine neuerliche Erhöhung des Fleischpreises in Venedig um 2/3 Kreuzer pro Pfund im Jahr 1593 von 20.000 Rindern (à 600 Pfund Lebendgewicht bzw. 300 Pfund Schlachtgewicht) einen weiteren Gewinn von mindestens 66.000 Pfund ergeben haben.[183]

1596 schätzte der Grazer Hofkammer-Rat Dr. Ferdinand Treydswein den «Nutzen», den Lukas Bazin aus dem Abtrieb von 20.400 Rindern pro Jahr erzielte, auf 80.800 Gulden, wobei die Dreißigst- und Aufschlaggebühren bereits abgezogen, die 1593 erfolgte Erhöhung des Fleischpreises in Venedig allerdings noch nicht berücksichtigt war.[184] Von ihrem Gewinn hatten die Viehaufkäufer allerdings nicht bloß die Kosten des Viehtriebes und die keineswegs geringen Risiken des Handels an der Türkengrenze[185] bzw. mit Händlern aus den türkischen Territorien,[186] sondern auch die unerläßlichen Bestechungsgelder zu bestreiten.[187] Der Reingewinn der Fleischbänke-Gesellschaft blieb angesichts des hohen Kapitaleinsatzes und des gleichfalls hohen Risikos daher zweifellos erheblich unter diesen Berechnungen.

Auch in der Ausnahmesituation des Fünfzehnjährigen Krieges beherrschten

181 Schon 1569 hatte der Laibacher Aufschlagbeamte H. Holtzer erklärt, daß in Steiermark und Slowenien viele Bauern im Herbst ungarisches Vieh kaufen, es überwintern und im Frühjahr an venetianische Metzger verkaufen (Sta. Ljubljana/Laibach Ständ. Arch. 8A/2).

182 Pickl, «Viehhandel» (wie Anm.165), S. 58.

183 Ebenda.

184 Ebenda.

185 1588 wurden Martinon de Riva von den Türken fünf Diener mit 460 Talern in bar gefangen genommen: als Ranzion (=Lösegeld) mußte Martinon de Riva 1400 Gulden bezahlen. Lukas Bazin entkam 1594 bei der Eroberung von Raab/Györ den Türken nur mit knapper Not und verlor in Raab sein Haus mit allen Fahrnissen im Wert von 5.000 Gulden. Im gleichen Jahr nahmen die kaiserlichen Söldner Bazin 300 Rinder ab (HK Graz 1596-VIII-4).

186 1596 berichtete Bazin, daß er 1594 «ettlichen Siebenbürgischen kaufleuten an die 4000 Taler bares geld» vorgestreckt habe, damit sie ihm dafür in Siebenbürgen Vieh kaufen und dieses ihm zutreiben sollten (Brief vom 8. August 1596, HK Graz 1596-VIII-4). Er hatte jedoch weder Vieh noch Geld noch die Kaufleute wiedergesehen.

187 Aufstellung des Martinon de Riva aus dem Jahr 1589, wonach er «ettlichen ungarischen Herren» 2.566 fl hatte zahlen müssen (HK Graz 1589-VII-83).

die Viehaufkäufer der venezianischen Fleischbänke-Gesellschaft um 1596 den Handel auf den westungarischen Exportviehmärkten nach wie vor monopolartig, so daß sich daraus in Wien und Süddeutschland ein drückender Fleischmangel ergab. Das zwang Kaiser Rudolf II. 1597/98 dazu, den Venezianern den Vieheinkauf auf den ungarischen Viehmärkten zu verbieten.[188] Als Folge dieser kaiserlichen Verfügung trat das ein, was selbst die Türkenkriege im Verlauf von 120 Jahren nicht bewirkt hatten: nämlich eine weitgehende Verlagerung der Viehhandelswege von Ungarn nach Venedig auf türkisches und kroatisches Territorium. Die neue Route des Viehtriebes verlief von Legrad an der Mur über die kroatischen Domänen der Grafen Zriny zu deren Adriahäfen Bakar/Buccari, Kraljevica/Porto Rè und Zadar/Zara. Damit begann ein neuer Abschnitt des Viehhandels von Ungarn nach Oberitalien,[189] auf den wir aber nicht mehr eingehen können.

Die Organisation des Handels mit Massenverbrauchsgütern. Nach dem Mautregister von Franz/Vransko entfielen von den rund 15.000 Saum Gütern (=45.000 Zentner oder 2.520 t), die 1584/85 die Maut Franz passierten, rund 88% auf die Massenhandelsgüter Salz (7.244 Saum), Getreide (4.013 Saum) und Wein (1.767 Saum); dazu kamen noch 8.641 Stück Schlachtvieh.[190]

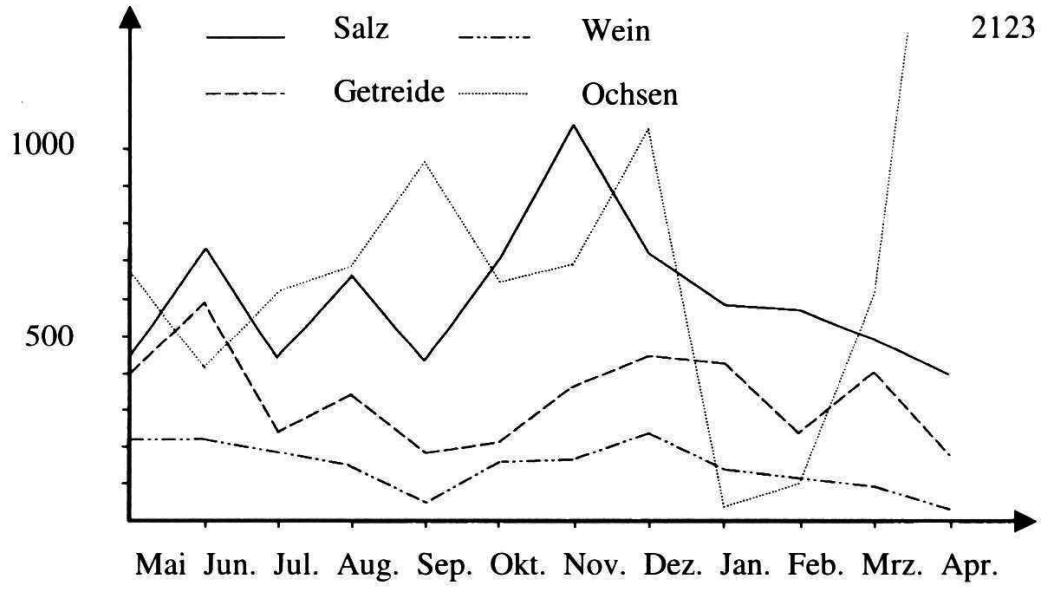
Die Auswertung des Mautbuches von Franz ermöglicht es uns, die Organisation von Handel und Verkehr mit den Massenverbrauchsgütern eingehender darzustellen. Der Handel mit Getreide und Salz wurde fast ausschließlich von Bauern des Herzogtums Krain betrieben. Er vollzog sich in der Form des Tauschhandels. Die Krainer Bauern brachten ihr Getreide auf Saumpferden ins venezianische bzw. ins istrische Küstenland und tauschten es dort gegen Salz ein, womit sie das Gebiet bis zur Drau versorgten.[191] Getreide passierte die Maut Franz daher wohl überwiegend in Richtung Südwesten, das Salz ausschließlich in Richtung Nordosten. Dieser Tauschhandel war einerseits davon abhängig, ob die Getreideernte gut oder schlecht ausgefallen war; andererseits wurde er auch entscheidend vom Salzpreis bzw. von der Höhe der Mauten, Zölle und Aufschläge für Salz beeinflußt.

Gerade die Jahre 1584 und 1585 waren für den Handel mit den Massenverbrauchsgütern Salz und Getreide nicht eben günstig. Als Folge einer Dürre herrschte großer Mangel an Heu, so daß der Saumhandel mit Getreide nach dem Süden und mit Salz in der Gegenrichtung in diesem Jahr schwächer als sonst be-

188 Pickl, «Viehhandel» (wie Anm. 165), S. 64.
189 Ebenda S. 94f.
190 Pickl, «Mautbuch Vransko/Franz» (wie Anm. 3), S. 316f.
191 Ebenda S. 323.

trieben wurde. Zudem war der Einkaufspreis für ein Achtel Salz in den Jahren 1584/85 auf 20–24 Kreuzer angestiegen; das bedeutete gegenüber dem Einkaufspreis in den vorhergehenden Jahren (12–14 Kr) beinahe eine Verdoppelung. Diese enorme Erhöhung des Salzpreises am Einkaufsort bewirkte, daß die Säumer für das Getreide, das sie ins Venezianische brachten und dort verkauften, keine volle Saumlast Salz mehr erwerben konnten. Ohne volle Gegenfuhr aber war der Salzwechsel (das heißt der Tausch Getreide gegen Salz) nicht mehr rentabel, so daß viele Krainer Bauern nun die Saumfahrt unterließen.[192] Tatsächlich wurden im Rechnungsjahr 1584/85 beim Mautamt Franz bloß 4026 Saum Getreide, aber 7244 Saum Salz verzollt. Dies entspricht einem Verhältnis von 5:9 und zeigt, daß beinahe doppelt soviel Salz in das Herzogtum Steiermark verhandelt wurde wie Getreide nach Krain bzw. Istrien.

Figur 3:
Durchgang der Massenhandelsgüter bei der Maut Franz 1584/85



In welchen Quantitäten untersteirische Landweine einerseits über Franz nach Krain und umgekehrt Krainer Weine ins Herzogtum Steiermark transportiert wurden, ist nicht festzustellen, weil der Mautsatz für beide Weinsorten je ½ Solidus pro Saum betrug. Hingegen wurden die wälischen Weine mit 1–2 Solidi, der Malvasier sogar mit 4 Solidi pro Saum verzollt. Wie unsere Figur 3 zeigt, fallen die Spitzenwerte des Wein-Durchganges in die Monate Mai, Juni und Dezember 1584.[193]

192 Ebenda S. 323.
193 Ebenda S. 323.

Um die Infrastruktur des Handels mit den Massenverbrauchsgütern erkennbar werden zu lassen, wurde in Diagrammen der Tagesdurchgang von Salz, Getreide und Wein dargestellt.[194] Das führt zu bemerkenswerten Erkenntnissen. Im Salzhandel ist zum Beispiel die Erscheinung zu beobachten, daß jeweils am Freitag Spitzenwerte des Salzdurchgangs festzustellen sind. Offenbar wurde das von Krainer Säumern aus Istrien herbeigesäumte Salz in Slowenien am Sonntag bei den Kirchen zum Kauf oder zum Tausch gegen Getreide angeboten. Darüber hinaus zeigen diese Salz-Spitzenwerte sehr deutlich einen vierzehntägigen Rhythmus, der in den Monaten Juni, August, November und Dezember besonders deutlich ausgeprägt ist. In diese Monate fällt auch der stärkste Salzhandel, denn es sind die Jahreszeiten unmittelbar vor (Juni) bzw. nach der Ernte (August) sowie die für die Landwirtschaft «toten» Monate November und Dezember, in denen nach der Vollendung des Herbstanbaues den bäuerlichen Händlern ihre Pferde für die Saumfahrten zur Verfügung standen (vergleiche Figur 4).[195]

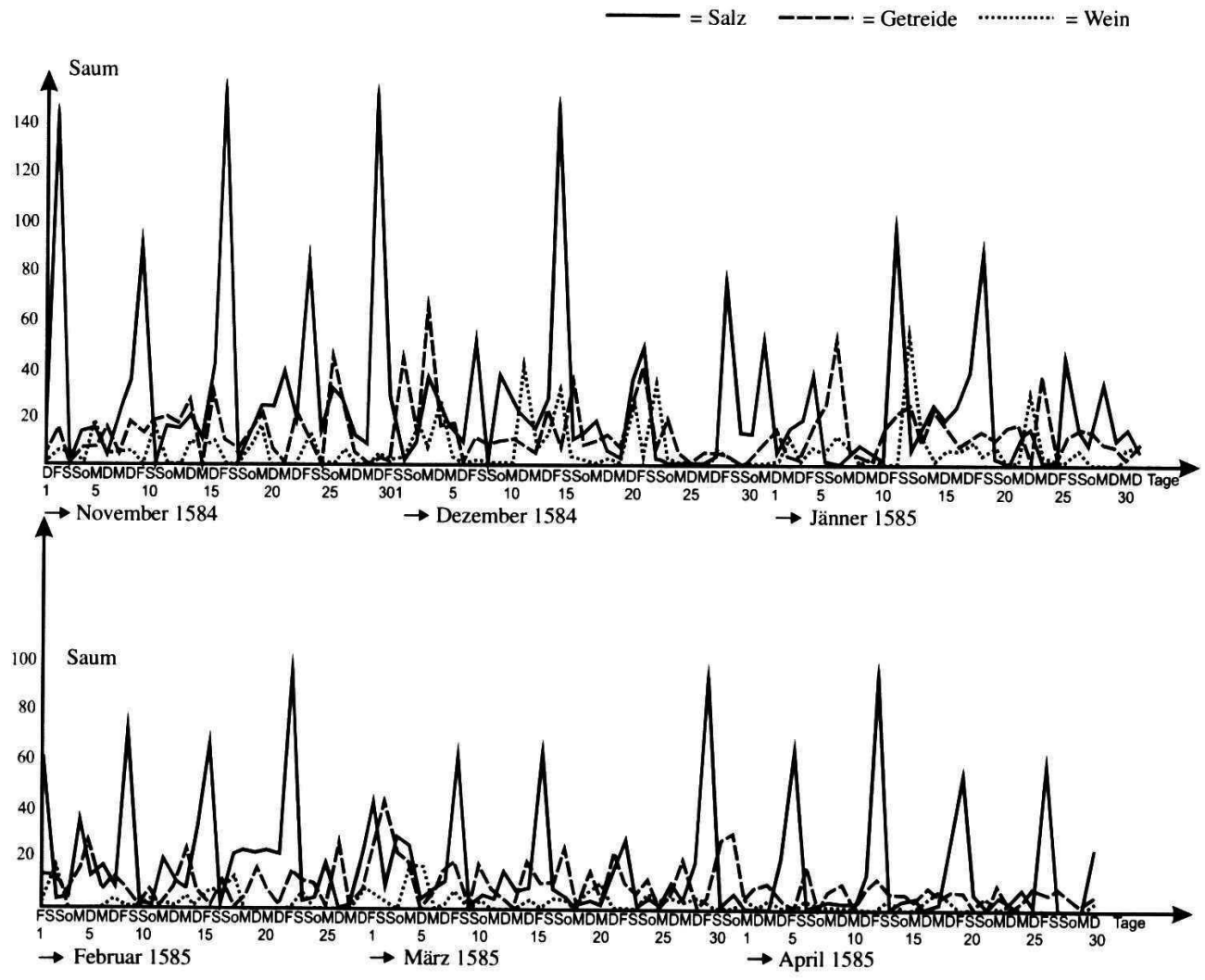
Die Spitzen des Getreidehandels fallen im Juni und August mit den Spitzen des Salzhandels zusammen. Im Spätherbst ergibt sich gegenüber dem Salzhandel eine Verschiebung auf Dezember, und es ist bemerkenswert, daß im Jänner und im März nochmals Spitzenwerte des Getreidehandels erreicht werden. Auch für den Getreidehandel läßt sich aus den Tagesdiagrammen eine gewisse Regelmäßigkeit ablesen. Auffällig ist, daß die Getreidespitzen sehr häufig am Sonntag oder Montag auftreten. Das waren offenbar die Tage, an welchen die Krainer Säumer, die am Freitag mit Salz in die slowenische Steiermark gezogen waren, mit dem Getreide, das sie gegen ihr Salz eingetauscht hatten, wieder nach Hause zurückkehrten.

Die geringsten Schwankungen zeigt der Weinhandel (vergleiche Figur 4). Der Spitzenwert im Dezember liegt mit rund 230 Saum nicht allzu hoch über den Durchschnittsmonaten, in denen etwa 180 Saum Wein den Zoll zu Franz passierten. Weniger als 100 Saum hingegen wurden lediglich im September, März und April registriert. Im Gegensatz zum Salz- und Getreidehandel lassen die Tagesdiagramme keinen eindeutigen Rhythmus im Weinhandel erkennen.[196]

Mautpflichtige der Platscher Straße. Da uns das Zollregister von Vransko/Franz die Namen der Mautpflichtigen leider nicht nennt, bilden die von Oktober 1585 bis Dezember 1586 erhalten gebliebenen Aufzeichnungen über die Maut

194 Ebenda S. 321.
195 Ebenda S. 324f.
196 Diagramme ebenda S. 324f.

Figur 4:
Tagesdurchgang der Massenhandelsgüter durch die Maut Vransko/Franz vom 1.11.1584 bis 30.4.1585



am Platsch («von der undtern Maut» = Ober St. Kunigund/Zg. Kungota nahe der heutigen Grenze Sloweniens zu Österreich) eine ausgezeichnete Ergänzung.[197]
Ein Vergleich der beiden Mautregister läßt eine Reihe von Gemeinsamkeiten erkennen. Walische Waren zum Beispiel begegnen uns auch am Platsch — wie bei der Maut Franz — ausschließlich in den Monaten September bis März. Das Platscher Mautbuch der Jahre 1585/86 verzeichnet allerdings auch die Namen der Mautpflichtigen. Im Rahmen dieser Untersuchung interessieren uns allerdings bloß jene Mautpflichtigen, die Walische Waren oder Weine über den Platsch transportierten. Es ist nämlich bemerkenswert und muß daher besonders hervorgehoben werden, daß diese Warengruppen (walische Waren und Weine) fast ausschließlich von Laibacher/Ljubljaner Kaufleuten bzw. Frächtern über den Platsch in Richtung Graz und darüber hinaus zum Teil auch nach Wiener Neustadt und Wien befördert wurden. Die größten Mengen an walischen Waren wurden vom Oktober 1585 bis März 1586 von folgenden Laibachern vermautet:[198]

1. Jacob Gäschabitz	82 Saum und (offenbar als Rückfracht) 10 Saum Häute (auf fünf Fahrten);
2. Primus Plemmich	49 Saum (auf zwei Fahrten);
3. Georg Lasch	45 Saum (auf zwei Fahrten);
4. Gregor Seytz	38 Saum und 15 Saum Häute (auf drei Fahrten);
5. Achaz Nabägt	36 Saum und als Rückfracht (?) 20 Fässer Heringe (auf drei Fahrten).[199]

Die hier an der Platscher Maut namentlich genannten Laibacher haben ihre walischen Waren zweifellos auf der Laibacher-Straße und damit durch die Maut Franz nach Norden transportiert; in der Gegenrichtung verfrachteten sie offenbar unter anderem auch Heringe in Fässern nach Süden. Wir lernen auf diese Weise aus den Platscher Mautakten zumindest einen Teil jener Kaufleute und Frächter kennen, die uns das Maut-Register von Vransko/Franz verschweigt.

197 Ferdinand Tremel «Verkehr über den Platsch in der frühen Neuzeit», *Zeitschrift des Historischen Vereins für Steiermark* 48, 1957, S. 108–144.
198 Pickl, «Mautbuch Vransko/Franz» (wie Anm. 3), S. 326f.
199 Ebenda S. 327.