

**ALTENEUE  
SPURENWEGE**  
00. Landesausstellung 2013



# ALTENEUE SPURENWEGE

0Ö. Landesausstellung 2013

Amt der Oberösterreichischen Landesregierung  
Direktion Kultur  
(Hrsg.)

Band 1

*t.*

TRAUNER VERLAG

## IMPRESSUM

Katalog zur Oberösterreichischen Landesausstellung 2013

ISBN 978-3-99033-158-3

© 2013 Linz, Amt der Oberösterreichischen Landesregierung –  
Direktion Kultur, Promenade 37, 4021 Linz sowie Autorinnen und Autoren

Verlag:

TRAUNER VERLAG + BUCHSERVICE GmbH, Linz

Redaktion:

Dietmar Leitner und Norbert Loidol

Grafische Gestaltung:

Matern Creativbüro

Druck:

TRAUNER DRUCK GmbH & Co KG, Linz

Gedruckt auf säurefreiem, chlorfrei gebleichtem Papier – TCF

Mit zahlreichen (teilweise farbigen) Abbildungen

Printed in Austria 2013

Cover: Barockschuhe. 1730. Schuhmuseum im Schloss Neu-Augustusburg in Weißenfels



Die Direktion Kultur des Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung dankt den Sponsoren der Oberösterreichischen Landesausstellung 2013:

Energie AG Oberösterreich

Oberösterreichische Versicherung AG

Raiffeisen Landesbank Oberösterreich AG

Braucommune Freistadt

## Inhalt

### Band 1

Vorwort Kreishauptmann

Vorwort Landeshauptmann

Christoph Benedikter, Elisabeth Gruber,  
Andrea Scheichl, Karl Vocelka

#### „Alte Spuren – neue Wege“

1. Landesausstellung Oberösterreich–Südböhmen  
in Bad Leonfelden, Český Krumlov, Freistadt,  
Vyšší Brod / „Dávné stopy – nové cesty“

Reinhold Kräter

#### Alte Spuren. Neue Wege

Herausforderungen bei der Vorbereitung einer  
grenzüberschreitenden Landesausstellung

Bernhard Rihl

#### 500 Jahre Grenzbeziehungen, Handel, Handwerk und Medizin in Bad Leonfelden

Die Perspektive der Ausstellungsgestalter

Erich Woschitz

#### Die andere Seite

Die Gestaltung der Ausstellung aus der Sicht  
des Architekten

Robert Wacha

#### Schlamm, Staub und Bruchstein

Die Baudenkmale der Landesausstellung 2013  
in Bad Leonfelden und Freistadt und ihre  
Sanierung im Sinne des Denkmalschutzes

### A) Themen

Ludwig Wurzinger

#### Die naturräumlichen Gegebenheiten im Raum Mühlviertel und Südböhmen

8

49

9

Erich Reiter

#### Neue Spuren im kristallinen Grundgebirge Oberösterreichs: Junge Sedimente auf alten Graniten der Böhmisches Masse

13

55

Ein kleiner Beitrag zur Geologie des Freistädter Raumes

Karl Hohensinner

#### Die Siedlungsgeschichte im nördlichen Oberösterreich

19

63

Robert Šimůnek

#### Die Siedlungsentwicklung in Südböhmen

73

Elisabeth Gruber

#### Verkehrswege und Handelsbeziehungen zwischen Oberösterreich und Südböhmen

25

81

Roman Sandgruber

#### Drei Wege nach Böhmen

91

Stefan Scholz

#### Die Verbindungen Südböhmens mit Oberösterreich als ein Prozess von langer Dauer

33

103

Maria Theisen

#### Zwischen Moldau und Donau – Überregionale kulturelle Verbindungen Südböhmens

41

Adel, Klöster und Städte vom 9. bis zum  
15. Jahrhundert

117

Martin Haltrich		Jiří Pesek	
<b>Die Klöster als Akteure im Mühlviertel und in Südböhmen</b>	125	<b>Die NS-Herrschaft im Protektorat Böhmen und Mähren und die Aussiedlung der Deutschen nach 1945</b>	211
Elisabeth Gruber		Eagle Glassheim	
<b>Städtische Zentren nördlich der Donau: Linz, Grein und Freistadt</b>	131	<b>Reconciling Austrian, Czech and German Views of the Expulsion of the Sudeten Germans</b>	219
Robert Šimůnek		Niklas Perzi	
<b>Städte in Südböhmen</b>	139	<b>Zwei (Lebens-)Welten? Österreich und die Tschechoslowakei 1945–1989</b>	223
Jarmila Hansová		Milan Znoj	
<b>Die Bierbrauerei in Südböhmen</b>	149	<b>Das Atomkraftwerk Temelín</b>	
Klaus Birngruber		Ein schwieriges Thema in den tschechisch- österreichischen Beziehungen	237
<b>Die Stadt und ihr Umland: Mühlviertel Die Anfänge – das Früh- und Hochmittelalter</b>	155	Wolfgang Kromp	
Dana Štefanová		<b>Optionen zukunftsfähiger Energieversorgung für Oberösterreich und seine Nachbarregionen im Lichte der Fukushima-Katastrophe</b>	243
<b>Die Stadt und ihr Umland: Südböhmen</b>	163	Bruno Buchberger	
Peter Becker		<b>JKU Softwarepark Hagenberg: Vision einer „IT-Salzstraße“</b>	253
<b>Josef Penn: Ein Müller rettet die Welt Ländliche Selbstverwaltung im 19. Jahrhundert</b>	173		
Christoph H. Benedikter			
<b>Der Nationalitätenkonflikt in den böhmisches Ländern bis zum Zerfall der Monarchie</b>	179		
Milan Hlavačka			
<b>Tschechisch-deutsche Konfliktgemeinschaft 1848–1939</b>	193		
Beginn des tschechisch-deutschen nationalen Streites		Fritz Fellner	
Peter Wassertheurer		<b>Freies Burgrecht für freie Leute</b>	259
<b>Historische Grundlagen zur Vertreibung der Sudetendeutschen</b>	201	Die Geschichte der Stadt Freistadt	
		Fritz Fellner	
		<b>Das Bierbrauen ist eine vornehme und nützliche Beschäftigung</b>	273

## B) Ausstellungsorte

Felix Manzenreiter		Jiří Franc	
<b>Aus der Geschichte Bad Leonfeldens</b>	283	<b>Das Reliquiar „Zawisch-Kreuz“ – splendor mysticus</b>	333
Erste Besiedlung: Am Schnittpunkt zweier Handelswege			
Martina Birngruber – Norbert Frühmann		Jiří Franc	
<b>Von der Badstube zum Kur- und Wellness- Resort</b>	293	<b>Vyšší Brod / Hohenfurth. Das bewegte Schicksal der Kunst im Zentrum an der Peripherie</b>	347
Die geschichtliche Entwicklung des Tourismus in Bad Leonfelden			
Ivan Slavík		<b>Anhang</b>	361
<b>Wege ohne Spuren</b>	303		
Die nicht realisierten Projekte von Schifffahrtskanälen und Eisenbahnlinien zwischen Moldau und Donau		<b>Band 2</b>	
Ivan Slavík		<b>Rundgang durch die Ausstellung</b>	
<b>Krumau / Český Krumlov im Wandel der Zeit</b>	315	<b>Ausstellungsdokumentation</b>	
Ivo Janoušek – Jan Palkovič		<b>Anhang</b>	
<b>4 Fotografen – 2 Länder – 1 Region</b>			
Landesausstellung Oberösterreich– Südböhmen 2013	327		

Vorwort Kreishauptmann

folgt





**„Alte Spuren – Neue Wege“  
Oö. Landesausstellung 2013**

**Liebe Besucherinnen und Besucher!  
Sehr geehrte Damen und Herren!**

Nach der äußerst erfolgreichen grenzüberschreitenden Landesausstellung im Jahr 2012, die wir gemeinsam mit dem Freistaat Bayern in Braunau, Burghausen und Mattighofen ausgetragen haben, gibt es auch dieses Jahr wieder eine Ausstellung über die Grenzen hinweg.

Unser nördliches Nachbarland, der heutige Kreis Südböhmen, ist mit Oberösterreich seit vielen Jahren in naturräumlicher, wirtschaftlicher und kultureller Hinsicht eng verbunden. Der Transport des Salzes vom Salzkammergut nach Böhmen, auf der ehemaligen Salzstraße, das Entstehen der historischen Städte und Märkte entlang dieser Route, das Wirken von Dichtern wie Adalbert Stifter und Karel Klostermann, all das hat viele Spuren in unserer gemeinsamen Geschichte hinterlassen.

Mit der Brauerei von Freistadt, dem aus dem Mittelalter stammenden Bürgerspital von Bad Leonfelden samt seinen Nebengebäuden, dem Zisterzienserkloster von Hohenfurth sowie dem Regionalmuseum und der ehemaligen Synagoge von Krumau wurden Ausstellungsstandorte ausgewählt, die die historischen Verbindungen zwischen Oberösterreich und Südböhmen auf eindrucksvolle Weise widerspiegeln.

Doch diese grenzüberschreitende Landesausstellung reflektiert nicht nur auf die weiter zurück liegende Vergangenheit, sie setzt sich auch mit der Zeitgeschichte und gegenwärtigen Entwicklungen auseinander. Sie zeigt sozusagen, wo auf alten Spuren neue Wege entstanden sind.

Bei all dem dürfen wir natürlich nicht vergessen, dass es im historischen Verhältnis zwischen Oberösterreich und Südböhmen auch so manch dunkles Kapitel gibt: Die Ver-

treibung von Tschechen in der NS-Zeit und von Sudetendeutschen unter Benes gehören genauso dazu, wie der Eiserne Vorhang; jene Menschen verachtende Grenze, die jahrzehntlang den Lebensraum zwischen Donau und Moldau durchschnitten hat. Auch in Fragen der zivilen Nutzung der Kernkraft decken sich unsere Auffassungen nicht, und dennoch: Im Wissen um das Gemeinsame und das Trennende in unserem nachbarschaftlichen Verhältnis bietet diese Landesausstellung mit ihren kostbaren Exponaten und ihren ansprechenden Inszenierungen die einmalige Chance, mit einem kulturellen Großereignis Brücken zu bauen und das gegenseitige Verständnis der Völker im gemeinsamen Haus Europa zu fördern.

An der Vorbereitung und der Umsetzung dieser Landesausstellung haben zahlreiche Menschen in der Ausstellungsregion, der Tschechischen Republik und in Österreich mitgewirkt, denen ich hiermit meinen ganz besonderen Dank aussprechen möchte.

Ich freue mich, dass Sie, sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser, den Katalog zu dieser grenzüberschreitenden Landesausstellung zur Hand genommen haben und wünsche Ihnen einen spannenden, abwechslungsreichen und ebenso informativen Besuch der Ausstellung.

Dr. Josef Pühringer  
Landeshauptmann



Elisabeth Gruber

## Verkehrswege und Handelsbeziehungen zwischen Oberösterreich und Südböhmen

Mobilität, Interaktion und Kommunikation in spätmittelalterlichen Gesellschaften sind zentrale Voraussetzungen für Handelsbeziehungen. Sie stehen in engem Zusammenhang mit der Frage nach dem Verlauf und der Gestaltung mittelalterlicher Verkehrswege. Herrschaftliche und städtische Entwicklungsstrategien in Verbindung mit gezielter Wirtschafts- und Verkehrspolitik hatten erheblichen Anteil an der Etablierung von effizienten Verkehrsnetzen. Geografische, wirtschaftliche, politische und soziale Faktoren beeinflussen Mobilität, Interaktion und Kommunikation. Handelswege ergeben sich genauso wie Kommunikations- und Kapitalwege vielfach aus naturräumlichen und wirtschaftspolitischen Vorgaben. Der Ausbau des lokalen Wegenetzes begleitete die Binnenkolonisation; Siedlungen und Klosteranlagen wurden in das Erschließungskonzept miteingebunden oder an funktionierende Verkehrsverbindungen angebunden. Gut nutzbare Verkehrsverbindungen in Verbindung mit etablierten Marktplätzen und Versorgungseinrichtungen förderten den regionalen und vor allem überregionalen Handel.

Die bereits seit der Römerzeit bestehenden großen Handelswege durch das heutige Österreich verloren auch im Mittelalter nicht an Bedeutung. Davon zeugt das einzige, in einer mittelalterlichen Kopie des 12. bzw. frühen 13. Jahrhunderts überlieferte Exemplar einer spätrömischen Straßenkarte, die Tabula Peutingeriana. Die graphische Übersicht über die großen Straßenverbindungen des Römischen Reiches in Form einer etwa 6,7 Meter langen Schriftrolle gibt nicht nur einen Einblick in die Verkehrssituation zwischen

Adria und Donau, sondern des gesamten Raumes vom Atlantik bis nach Indien. Straßenverläufe und Straßenstationen sind mit Namen und Entfernungsangaben versehen und vermitteln den Eindruck eines weit verzweigten und gut organisierten Verkehrssystems. Nicht ganz geklärt sind die antiken Entstehungszusammenhänge dieser Karte, möglicherweise basiert sie auf dem Itinerarium Antonini, einem Handbuch der wichtigsten Straßenverbindungen mit Angaben von Orten, Stationen und Entfernungsangaben aus der Zeit um 300 nach Christus. Die Tabula Peutingeriana gilt als die älteste Übersicht über die Verkehrsverbindungen in unserem Raum.

Einen ersten Hinweis über die Dimensionen mittelalterlicher Handelspraxis im oberösterreichischen Raum gibt die Zollordnung von Raffelstetten, die zu Beginn des 10. Jahrhunderts angefertigt wurde. Unsichere Rechtsverhältnisse machten die Beschreibung der wichtigsten Handels- und Umschlagplätze mit den jeweiligen Zoll- und Mauttarifen notwendig. Raffelstetten, der ehemalige Donauhafen des Klosters Sankt Florian, ist der Ausstellungsort dieses Dokumentes. Hier finden wir erste Hinweise auf einen regen Handel mit den nördlichen Nachbarn. Wichtigstes Handelsgut ist Salz, das zum Teil auch als Zahlungsmittel für die Maut angegeben wird.

Für die Verbindung des Landes ob der Enns mit den italienischen Handelszentren des Mittelalters war die wichtigste Handelsstraße die Tauern-Pyhrn-Straße. Sie führte von Sankt Veit in Kärnten über Friesach, den Triebener Tauern und den Pyhrnpass nach Wels und Linz und folgte damit einer alten römertil-

chen Straßenanlage. Bereits 1128 wird sie als *Via Regia* / Königsstraße bezeichnet. Die Bedeutung dieser Verkehrsverbindung für den oberösterreichischen Handel lässt sich an der seit 1290 nachzuweisenden Einrichtung einer Unterkunft für Pilger und Handelsreisende – Spital am Pyhrn – ablesen. Auch diese Route geht auf eine römische Straßenführung zurück. Mit dem Aufblühen der Wirtschaft Böhmens erlangte die Strecke im 13. Jahrhundert große Bedeutung. Durch die Etablierung der Nord-Südverbindung Wien – Venedig über den Semmering erwuchs der oberösterreichischen Route allerdings bereits im 14. Jahrhundert eine starke Konkurrenz. Somit war es nur mehr den sieben landesfürstlichen Städten ober der Enns gestattet, diese Route für den Warenverkehr zu nutzen.

Weniger begünstigt waren die Wege, die nördlich der Donau durch den Nordwald nach Böhmen führten. Hier führte die *Via Regia* oder Krumauer Reichsstraße entlang der Rodl über Neufelden Richtung Norden. Bis ins 19. Jahrhundert stellte sie unter der Bezeichnung „Krumauer Reichsstraße“ ein Hauptverkehrsweg der Monarchie dar und wurde erst mit dem Bau der Mühlkreisbahn und der Rohrbacher Straße am „Saurüssel“ von dieser Funktion abgelöst. Die Abzweigung Richtung Ulrichsberg wurde als Schöfweg bezeichnet. Der vom Gelände am meisten begünstigte Handelsweg nach Böhmen verlief entlang des Haselgrabens über Leonfelden und den Roßberg an die Moldau. In der Belehnung Gundakers von Starhemberg 1198 mit Wildberg wird er bereits als *via antiqua behomia* bezeichnet. Über einen Nebenweg durch den Haselgraben, ebenfalls Schefweg genannt, konnte man über den Kuhnöder Berg nach Helfenberg und weiter über den böhmischen Ort Mautstatt nach Netolitz gelangen. Der dritte Hauptweg führte durch die Feldaistsenke, wo sich vor Freistadt ein alter, von Linz her über Gallneukirchen kommender Handelsweg einfügte. Aus Böhmen kam man über Unterhaid – Oberhaid, von Wittingau-Schweinitz und Grazen-Strobnitz über Deutsch-Beneschau – Lichtenau nach Freistadt.

Eine wesentliche Bedeutungsverlagerung vollzog sich im frühen Mittelalter hinsichtlich der West-Ost-Verbindungen. Die Donaulinie wurde von einer alten, nach Norden hin gerichteten Grenze zu einer der wichtigsten Handelswege der Region. Dies wirkte sich auch auf die wirtschaftliche und politische Funktion der Übergangsorte aus: Linz, Mautern / Krems, Tulln und (Kloster-)Neuburg.

Die Handelswege nach Osten dienten ebenfalls dem Salz- und Eisenhandel, hauptsächlich jedoch dem Viehtrieb aus Ungarn nach Deutschland. Von Niederösterreich führten Wege über Groß Gerungs und von Arbesbach über Weitersfelden nach Freistadt, die sogenannte Ochsenstraße. Sie führte weiter nach Leonfelden und mündete in Haslach in die Haupthandelsstraße des oberen Mühlviertels ein, die von Böhmen über Haslach, Rohrbach zur Donau verlief.

Bei der Errichtung und Instandhaltung der mittelalterlichen Verkehrswege spielten die wirtschaftlichen Interessen des Straßenerhalters eine größere Rolle, als seine Funktion es fordern würde. Zahlreiche Abgaben, die an Mautstätten eingehoben wurden, Vorschriften zur Nutzung bestimmter Straßen sowie verschiedene handelslenkende Maßnahmen wie die Verlegung von Straßen oder der Bau von Brücken wurden im Mittelalter zielsicher eingesetzt. Die Erhaltung der Straßen selber ließ jedoch vielerorts zu wünschen übrig. Wenn nicht römische Pflasterreste zur Verfügung stehen, so dienten ausgefurchte Erdbahnen der Wegführung. Die schlechten Zustände machten eine Regelung notwendig und fanden bereits im Sachsen- und im Schwabenspiegel Erwähnung. Doch erst Mitte des 18. Jahrhunderts wurde eine praktikable Fahrbahnbreite angeordnet – und zumindest großteils umgesetzt.

Der Schutz der Reisenden auf den Landstraßen – zunächst eine königlich garantierte Sicherheit – wurde rasch an die regionalen Hierarchien abgegeben, die sich dies durch Geleitegelder abgelten ließen. Und auch die städtischen Stapel- und Niederlagsrechte beeinflussten die Reisenden, denen Handel und Transport von Waren oblag.



Karte der Salzstraßen von Linz bzw. Mauthausen nach Böhmen.  
Foto: Hofkammerarchiv, Wien

Die Marktfunktion ist eines der wichtigsten Merkmale jeder mittelalterlichen Stadt. Das allgemeine

Recht, Wochen- oder Jahrmärkte abzuhalten, oder speziellere, die Handelsbedingungen beeinflussende Privilegien wie Maut-, Niederlags- und Stapelrechte stellen nicht nur für die wirtschaftliche Situation einer Stadt einen wichtigen Faktor dar. Die landesfürstlichen Jahrmarktprivilegien richteten sich an die städtische Gemeinschaft, explizit angesprochen mit dem Bürgermeister, dem Stadtrichter und dem Stadtrat. Sie bildeten seit dem späten Mittelalter den Kern der kommunalen Verwaltung und übten die niedere und hohe Gerichtsbarkeit aus, beaufsichtigten die korrekte Ausübung der städtischen Marktfunktionen und der verschiedenen Bereiche der städtischen Wirtschaft sowie die Administration der innerstädtischen Angelegenheiten. Um eine möglichst umfassende Rechtssicherheit zu erlangen, erbaten die städtischen Gemeinden von jedem ihrer Stadtherrn erneut eine Bestätigung ihrer Rechte.

Ein für die wirtschaftliche Entwicklung der oberösterreichischen Städte äußerst wichtiges Recht für eine erfolgreiche Handelspolitik war die Nutzung des direkten Wegs nach Venedig über den Pyhrnpass. Diese Bevorrechtung kam sowohl den landesfürstlichen Städten als auch dem Landesfürsten als Stadtherrn entgegen: Durch die Monopolisierung einer direkten Verkehrsverbindung erlangten beide Seiten wirtschaftliche Vorteile. Die Mauten der Straßen, großen Wasserstraßen, Marktplätze und Städte nahmen eine Schlüsselstellung in den Einnahmen der landesfürstlichen Verwaltung ein. Eine gesicherte Existenzgrundlage der Stadt gewährleistete der Straßenzwang, der die Handelsreisenden dazu zwang, festgesetzten Routen zu folgen. Zum einen konnte so der Handelsverkehr den Inhabern von Zöllen nutzbar gemacht werden, zum anderen erlangte man aus den Einkünften der Bewirtung und Beherbergung der durchreisenden Kaufleute und aus dem Zwischenhandel Gewinn. Die Linzer Mautrechnung des Jahres 1627 zum Beispiel weist zum Beispiel Händler aus Nürnberg, Augsburg und Ulm aus, die 14.300 Ochsen von Ungarn entlang der Ochsenstraße Richtung Süddeutschland lieferten und entsprechende Mauterträge einbrachten. Die-



se Erträge machten den Landesfürsten bis zu einem gewissen Grad in finanzieller Hinsicht von der Wirtschaftskraft der Städte abhängig.

Ein weiteres städtisches Privileg stellte das Gebot der Weghemmung in Form des Niederlagszwanges oder Stapelrechtes dar. Diese Vorrechte wurden ebenfalls vom Landesfürsten verbrieft und galten nur für bestimmte Waren oder Warengruppen. Die Stadt hatte damit die Berechtigung, die durchziehenden Kaufleute zu zwingen, ihre Waren für drei Tage in der Stadt zu festgesetzten Preisen anzubieten. Erst dann wurde die Weiterreise gewährt. Alle diese Rechte führten jedoch zu häufigen Streitigkeiten zwischen den Städten. So waren zum Beispiel die Linzer Händler seit dem 14. Jahrhundert verpflichtet, das für den böhmischen Absatzmarkt bestimmte Salz den Freistädter Händlern zu verkaufen. Nur jene Mengen, die nicht von den Händlern aus Freistadt abgenommen wurden, durften auch donauabwärts verkauft werden. Die Freistädter Händler hingegen waren verpflichtet, die Hälfte des benötigten Salzes aus Linz zu beziehen und die entsprechenden Mautabgaben zu leisten.

Zu Beginn des 15. Jahrhunderts verfassten die sieben landesfürstlichen Städte im Land ob der Enns (Enns, Freistadt, Linz, Gmunden, Steyr, Vöcklabruck und Wels) eine Sammlung an Beschwerden hinsichtlich ihrer wirtschaftlichen Bevorrechtungen. Davon betroffen waren unter anderem die nicht privilegierte Handelskonkurrenz inländischer und ausländischer Provenienz und verschiedene Außenhandelsfreiheiten wie die Nutzung der Straße über den Pyhrnpass. Die Funktion der mittelalterlichen Stadt als zentraler Ort des Warenaustausches wurde zunehmend von geistlichen und weltlichen Adeligen und Klöstern in Frage gestellt. Ihnen war zwar die Handelstätigkeit im Rahmen der Deckung des Eigenbedarfs erlaubt, doch ihre Versuche, diese Möglichkeiten auf Kosten der städtischen Märkte auszuweiten, häuften sich zunehmend. Vor allem der Gäuhandel – der Handel auf dem Land – musste immer wieder explizit verboten werden.

Der 1465 verliehene Freistädter Paulimarkt fand während der letzten beiden Jännerwochen statt und er-

langte im 16. und 17. Jahrhundert Messecharakter. Er wurde von Händlern aus Böhmen, Mähren, Schlesien, Polen und dem gesamten bayerisch-österreichischen Raum besucht. Neben dem Handel mit Salz und Eisenwaren boten hier auch jene in und um Freistadt ansässige Handwerksbetriebe ihre Waren zum Verkauf an. Verschiedene Handwerkszweige, vor allem Leinenweberei, Bierbrauerei, Zwirnerzeugung und Eisenverarbeitung dominierten diesen Markt.

Durch seine geografisch begünstigte Lage an einer schiffbaren West-Ost-Verbindung in Kombination mit einer privilegierten Handelsstraße Richtung Norden konnte Linz seine Stellung als Handelsmetropole im Donaauraum sehr gut ausbauen. Erste Hinweise auf das Bestehen von größeren Märkten in Linz erfahren wir bereits aus dem Jahr 1362. Die Verleihung des Bannmeilenrechtes zusammen mit dem Pfand- und Inhaftierungsrecht ermöglichte es den einheimischen Bürgern, die Schulden eines auswärtigen Kaufmannes beim Stadtgericht einzuklagen und den Schuldner oder einen seiner Mitbürger bis zur Erstattung der Schuld gefangen zu nehmen. 1382 erteilte Albrecht III. der Stadt Linz das Recht, einen Jahrmarkt abzuhalten. Der zweite, als Bruderkirchweih- oder auch Ostermarkt bezeichnete Markt im Frühjahr ist seit seiner Nennung in einer Abrechnung der Pfarre Enns im Jahr 1437 bekannt. Während seines Bestehens wurde der Bruderkirchweih- oder Ostermarkt lediglich zweimal außerhalb der Stadt abgehalten. 1599 trafen sich die in- und ausländischen Kaufleute in Enns zum Bartholomäi-Markt. Im Jahr des oberösterreichischen Bauernkriegs 1626 verlegte man den Jahrmarkt ins steirische Bruck an der Mur.

Interessante Aufschlüsse über einen Teilbereich der Linzer Märkte gibt das Standgeld-Einnahme-Register des Jahres 1583. Hier scheinen jene Gewerbe des mittleren Preissegments auf, die im Einzelhandel ihre Waren anboten. Die Zusammenstellung der vermieteten Marktstände gibt einen – wenn auch singulären – Einblick in die Dimension der Linzer Märkte. Aufgelistet werden hier 32 verschiedene Gruppen von Hütten, die zumeist einzelnen Gewerben zugeordnet

sind, teilweise aber auch nur den Standort näher bezeichnen. Insgesamt sind 390 Hütten und Stände verzeichnet, die sich im gesamten Gebiet des Stadtplatzes, den umliegenden Gassen und entlang der Donau verteilen. Es sind vor allem die kleineren Gewerbe, deren Erzeugnisse für den unmittelbaren Konsum bestimmt sind, die hier angeboten werden. Dennoch weist das Register die große Anzahl von 390 Verkaufsständen aus. Da sich die Markthütten auf städtischem Grund befanden, war die Stadtgemeinde als Grundherr berechtigt, die Erlaubnis für die Nutzung zu erteilen und eine Gebühr einzuheben. In Linz konnten die Berechtigung als Leibgeding, als Leihe auf Lebenszeit, erworben werden. Zudem erlangten diese Plätze einen beachtlichen Kaufwert, der auch mit Hypotheken belastet werden konnte. Deshalb wurde die Nutzungsberechtigung für einen Marktstand in vielen Fällen explizit in den Testamenten angeführt. Dementsprechend werden auch die Standgebühren einer Bewertung der Qualität des Platzes angepasst. Die Bandbreite reicht hier von etwa 32 Pfennigen bei den Ständen der Löffler, Lebzelter oder Hafner bis hin zu 360 Pfennig bei den Gürtlern und Beutlern oder 480 Pfennig bei den Stockfischhändlern, um nur einige Beispiele zu nennen.

Wie bereits bemerkt wurde, ist die Quellenlage zu Umfang, Abwicklung und Reichweite der Märkte in Linz und Freistadt an der Wende vom Mittelalter zur Neuzeit nicht ergiebig genug, um genauere Aussagen treffen zu können. Lediglich einzelne verstreute Urkunden, Register und Aufzeichnungen können hier herangezogen werden. Detailliertere Einblicke gibt hingegen die Perspektive von außen. Hier sind die Forschungen zur Geschichte der Adelsfamilie der Rosenberger in Südböhmen besonders aufschlussreich. Die im Herrschaftsarchiv überlieferten Rechnungen über verschiedenste Einkäufe auf den Jahrmärkten in Linz geben sowohl einen Einblick in die Warenpalette des Einzelhandels als auch in die Dimensionen des Großhandels, der dort betrieben wurde.

Die Auswertung der Rechnungen aus der Rosenbergschen Kammer im Zeitraum zwischen 1590 und

1602 spiegelt die Warenpalette der Linzer Märkte im Bereich des Großhandels wider. Wichtig ist dabei zu bemerken, dass beinahe ausschließlich über die Vermittlung Prager Händler in Linz eingekauft und nicht das Angebot des Einzelhandels in Anspruch genommen wurde. Großhändler wie Francisco Muskan, Dionysius Bianco, Johann und Nyklas Teufel von Zielberg wurden hier tätig und lieferten Dekorationstextilien, Wein aus Italien, Frankreich, dem Rheinland und Spanien, Gewürze aus dem Orient und vom Balkan, Oliven, Zuckerbäckerwaren, Lebkuchen, Marzipan oder subtropisches Obst wie Orangen, Zitronen, Granatäpfel, Melonen, Pistazien und Weintrauben. Die Prager Großhändler besaßen bereits Ende des 16. Jahrhunderts ständige Lagerhäuser in Linz. Sie belieferten den kaiserlichen Hof in Prag und importierten die Ware für den weiteren Zwischenhandel. Doch auch der umgekehrte Weg etablierte sich. Die Errichtung einer eigenen Faktorei in Linz für den Zinnhandel durch einen Prager Großkaufmann ist ein Beispiel dafür.

Auch direkte Handelsbeziehungen wurden zu einigen Linzer Kaufleuten gepflegt, wie etwa zum Apotheker Eberstorfer oder zum Tuchhändler Hans Böhm.

Im Bereich der Luxusgüter und fremdartigen Lebensmittel ist die Tendenz zur Professionalisierung feststellbar. So kam es etwa zu Neuerungen im Transportwesen und bei der Beförderung von Waren. Fuhrleute agierten als selbständige Unternehmer etwa auf der Strecke Prag – Linz. Italienische, österreichische und süddeutsche Großhändler spezialisierten sich unter Ausnützung dieser schnellen Transportmittel auf den Verkauf von Nahrungsmitteldelikatessen, Obst und Gemüse. Dass dies eine offensichtliche Markterfordernis darstellte, zeigen verschiedene Klagen aus böhmischen und mährischen Adelshäusern. Bei den langen Transporten in den warmen Sommermonaten lösten sich etwa Zucker- und Sahnedekorationen der Süßwaren auf und verdarben.

Große Bedeutung hatten die Jahrmärkte etwa auch für den Einkauf von Gold- und Silberschmuck aus Italien und den Niederlanden oder von Kleidungsac-



Stammbuch des kaiserlichen Mautverwalters Wolfgang Schaubberger von Gmunden zu Linz (1592–1631); 1594–1631.

Foto: OÖ. Landesmuseen

cessoires wie Seidenstrümpfen, Textilverzierungen, Quasten, Bändern oder Schleiern. Auch wissenschaftliche Geräte erwarb die rosenbergische Kammer in Linz. Das Prager Ungelddbuch des Jahres 1597 weist 27 % aller eingeführten Waren als von Linz kommend aus.

Ende des 16. Jahrhunderts entwickelte sich Linz zu einem bedeutenden Zentrum des Zahlungs- und Kreditwesens. Eines der herausragenden Merkmale der hiesigen Märkte war die Möglichkeit der Bezahlung der Ware auf Ziel. Neue Ware konnte im Folgejahr wieder eingekauft werden, wenn die Vorjahresschuld beglichen wurde. Die Jahrmarkttermine wurden so auch zu einem einprägsamen Kreditablaufdatum. So beauftragt etwa Peter Wok von Rosenberg seinen Prager Großhändler Herkules de Nova, einem königlichen Goldschmied einen stattlichen Betrag für die Ausbildung eines Lehrlings zu bezahlen, den er ihm am nächsten Osterjahrmarkt in Linz zurückerstatten wird. Die früheste Nennung des Bartholomäi-Marktes als Zahlungstermin ist übrigens 1453 in einem Linzer Testament überliefert. Die Verwendung des Marktes als Zahlungstermin über den regionalen Gebrauch hinaus kann auch am Beispiel eines Kreditgeschäftes, das Ende des 16. Jahrhunderts abgewickelt wurde,

veranschaulicht werden. Zwischen dem aus Königgrätz stammenden Kaufmann David Lev und seinen Gläubigern kam es im Verlauf des Jahrmarktes zu einem Streit. Lev kaufte in Linz Waren ein, ohne die offenen Forderungen des Vorjahres bezahlen zu können. Aus dem daraus entstandenen Schriftverkehr erfahren wir, dass einer seiner Gläubiger, Hans Steinhäuser aus Salzburg, einen Vertrag im Fondaco dei Tedeschi abgeschlossen hatte. Ein anderer Gläubiger stammte aus Augsburg, ein weiterer aus Wien und aus Sankt Gallen. Alle trafen sich am Linzer Markt zur Abwicklung ihrer Geschäfte. Auffällig ist auch, dass die Geschäfte zwar während der Jahrmarktszeit abgeschlossen wurden, die Lieferungen jedoch auch außerhalb der Zeiten erfolgten – dies durchaus auch zu im Voraus festgelegten Terminen.

Ein Aspekt von kulturhistorischem Interesse soll an dieser Stelle ebenfalls nicht vernachlässigt werden, wenn auch die Informationen darüber sehr spärlich sind. Zu Beginn des 16. Jahrhunderts scheinen zwar bereits in Linzer Quellen Buchdrucker als Verkäufer auf den Linzer Märkten auf, dennoch werden sie für den böhmischen Markt erst zu Beginn des 17. Jahrhunderts zu einer ernst zu nehmenden Konkurrenz. Ein undatiertes Bücherkatalog aus den Beständen der Rosenbergschen Kammer weist einen Bartholomäus Helwig als Buchhändler in Linz und Oxensheim aus. Rechnungen eines Friedrich Cammerer aus Eferding für gelieferte Bücher oder des Heinrich Eder, Bürger und Buchführer von Linz, datieren aus den Jahren 1608 und 1609. Der Buchhändler Bartholomäus Helwig hatte seinen Verkaufsstand im Linzer Landhaus eingerichtet. Er verkaufte zum Bartholomäi-Markt 1608 22 Werke verschiedener Thematik in Quart- und Oktavformat zu einem relativ hohen Gesamtwert an Peter Wok.

Während im 15. und 16. Jahrhundert das Hauptbindeglied des Handels der Linzer Märkte das böhmische Tuch und donauaufwärts der Wein war, änderte sich diese Situation ab der Mitte des 16. Jahrhunderts. Linz bot für spezialisierte Großhändler die notwendige Infrastruktur für den Groß- und Einzel-



handel. Kredittransaktionen, Handel mit Luxus- und Gebrauchswaren konnten im großen Stil professionell abgewickelt werden.

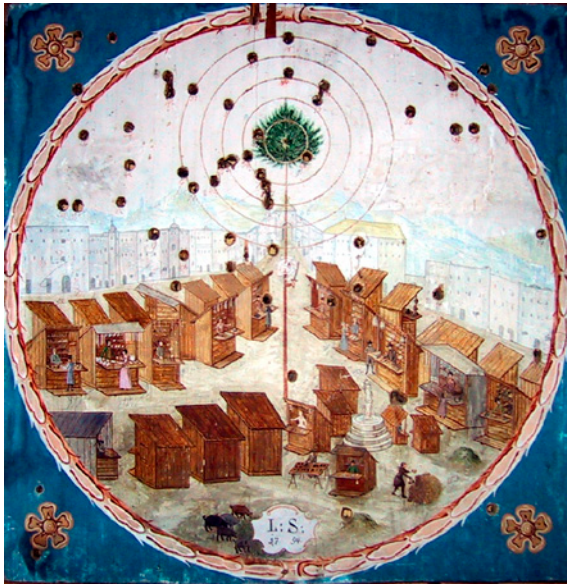
Mit der Privilegierung Freistadts als Zwischenhändler für den Absatzmarkt Böhmen erlebte die Stadt zu Beginn des 14. Jahrhunderts einen wirtschaftlichen Aufschwung, den auch der Streit mit dem benachbarten Markt Leonfelden um die Benützung der Straße über Freistadt nicht beeinträchtigen konnte. Freistadt war mit den ausschließlichen Rechten der Niederlage und der Straßennutzung ausgestattet worden, sodass alle Händler ihren Weg von Linz aus nach Böhmen über Freistadt nehmen mussten. Der viel kürzere und damit auch günstigere Weg über Leonfelden war ihnen verwehrt. Der 200 Jahre andauernden Auseinandersetzung um die Bevorrechtung dieser Wegführung setzte ein Generalmandat Ferdinands I. im Jahr 1558 ein Ende, in dem die Position Freistadts eindeutig bestätigt wird. Einen interessanten Hinweis auf die rechtlichen Auswirkungen dieser lange anhaltenden Rechtsunsicherheit gibt eine Handschrift aus dem Marktarchiv Leonfelden. Im zweiten Teil des Markturbars Leonfelden aus dem Jahr 1485 finden wir die deutsche Fassung einer fiktiven Prozessbeschreibung des Spätmittelalters, den „Processus Luciferi contra Jesum coram iudice Salomone“ des Jacobus de Theramo. Der Teufel vertritt dabei seine Interessen in „juristischer“ Sache, erscheint vor Gott und fordert, dass die Taten Jesu untersucht werden. Die ursprünglich lateinische Fassung wurde Anfangs des 15. Jahrhunderts in die Volkssprachen übersetzt und war in seiner deutschen Fassung weit verbreitet. Die volkssprachliche Version wurde vor allem von Laien verwendet und weist auf eine Rezeption des Werks als Vermittlungsinstanz des römisch-kanonischen Formalrechts in Kreisen halbgelehrter Rechtspraktiker (Notare und Prokuratoren) hin. Angesichts der über 200 Jahre andauernden Streitigkeiten zwischen dem grundherrlichen Markt Leonfelden und der landesfürstlichen Stadt Freistadt erscheint dieser Eintrag als ein höchst interessantes kulturhistorisches Dokument.

In der Periode der Beilegung dieses Streites änderten sich wesentliche Mechanismen des Salzhandels von Österreich nach Böhmen. Ferdinand I. beschränkte den Handel mit Salzburger Salz und versuchte damit seinem Kammergut und dem Gmundner Salz einen Marktvorteil zu verschaffen. Die Einrichtung einer eigenen Hofkammer in Wien und die Gründung eines Salzhandelsamtes in Prag stellen die institutionelle Basis dafür dar. Im Laufe des 17. Jahrhunderts wurde den Bürgern allgemein der Handel mit Salz entzogen und an die italienischen Unternehmer Chiesa und Binago verpachtet, die nach einem völligen Erliegen des Salzhandels nach Böhmen während der Auseinandersetzungen um 1620 den Absatz wieder erhöhen konnten. 100 Jahre später konnten jährlich bereits wieder 120.000 bis 130.000 Kufen Salz nach Böhmen verkauft werden. Die große Menge machte eine Änderung in Verpackung und Liefereinheit notwendig: Das Salz wurde nun in Fässern zu je 100 Kilogramm verpackt und auf Wägen mit jeweils sechs Fässern in den Norden transportiert. Damit verlagerte sich auch das Hauptgewicht der Freistädter Bürger vom direkten Salzhandel auf die Bereitstellung von Fuhrwerken, was bis zur Errichtung der Pferdeisenbahn im 19. Jahrhundert ein einträgliches Geschäft blieb.

Immer den Freistädter Kaufleuten vorbehalten blieb der Handel mit Eisenroh- und Eisenfertigprodukten. Ein Mautregister des Jahres 1555/56 gibt einen Einblick in die Mengen an exportierten Eisenwaren: 11.800 Zentner Eisensorten, 5.500 böhmische Sensen, 11.600 polnische Sensen, 9.400 Sichel, 17.000 Fässer Messer und 1.900 Strohmesser.

Böhmen und Mähren waren neben dem übrigen Gebiet des Heiligen Römischen Reiches bis an die Nord- und Ostsee und den östlichen Donauländern sowie Venedig der wichtigste Absatzmarkt auch für das am nördlichen Teil des Erzberges abgebaute steirische Eisen. Die Stadt Steyr war mit den entsprechenden Handelsprivilegien Hauptort des Eisenhandels, für den Zwischenhandel gewannen die Städte Krems, Freistadt und Wien die größte Bedeutung im österreichischen Raum.

Im Mittelalter machte die Ausfuhr von Roheisen und Halbfabrikaten den Hauptanteil des Handels aus. Die halbfertigen Eisenknüttel wurden erst in den Abnehmergebieten zu fertigen Waren ausgeschlagen. Aufgrund der Einflussnahme des Landesfürst nahm im 16. und 17. Jahrhundert der Export von Eisenfertigwaren laufend zu. Der Export von Halbfabrikaten wurde bereits 1501 untersagt. Die streng obrigkeitliche Beaufsichtigung von Produktion und Handel gewährleistete die Wahrung der landesfürstlichen Regalrechte. Freistadt wurde damit zum Hauptumschlagplatz für Sensen und andere Eisenfertigprodukte und stellte die Versorgung der Länder Böhmen, Mähren, Schlesien, Meißen, Sachsen, Brandenburg, Polen, Litauen und Russland mit den Erzeugnissen aus Steyr und Waidhofen sowie der Kirchdorf-Micheldorfer Produktion sicher.



Schützenscheibe: Jahrmarkt Freistadt, Schlossmuseum Freistadt, Inv. Nr. 7194. Foto: OÖ. Landesmuseen

Im Nachlassinventar des Freistädter Kaufmanns Ulrich Khainacher aus dem Jahr 1524 werden neben den üblichen nachgelassenen Warenbeständen, Mobilien, Immobilien, Geldwerten und Urkunden auch die ausstehenden Forderungen aus der Handelstätigkeit des Verstorbenen aufgelistet, die bis nach Krakau reichte. Schwerpunkt seiner Handelstätigkeit war der Sensenhandel: Sein Lagerbestand verzeichnet 1.500 böhmische und 4.300 polnische Sensen. Ulrich Kainacher war einer der kapitalkräftigsten Bürger Freistadts an der Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert. Seinen Nachkommen hinterließ er sieben Häuser in Freistadt, Hammerwerke in der Umgebung und weitere kleinere Lagergebäude. Auch das Nachlassinventar des Kaufmanns Hans Landshuter aus dem Jahr 1629 gibt Einblick in die Reichweite seiner Handelsbeziehungen, die ungewöhnlich weiträumig und ausgedehnt waren: Venedig, Hamburg, Krakau, Nürnberg und Wien sind die äußersten Punkte seiner Handelstätigkeit.

Die dabei anfallenden Kosten für den Transport der Waren lassen sich am Beispiel der Kosten für Mauten und Aufschläge aus dem Jahr 1664 für 1 Fass zu 800 Stück Sensen von Oberösterreich nach Breslau, Krakau und Thorn darstellen. Die Kosten, die für einen Transport von Steyr über Freistadt und Breslau nach Krakau anfielen, betragen rund 63 Gulden. Davon waren 17 Gulden Fuhrlohn von Freistadt nach Breslau und 15 Gulden weiter nach Krakau zu entrichten. Hingegen fielen an Transaktionskosten von Steyr über Krems nach Krakau lediglich 52 Gulden an. Auch hier musste man für den Fuhrlohn mit etwa 50 % der genannten Summe rechnen. Der Transport von Steyr nach Krems war auf der Enns und Donau jedenfalls schneller zu bewältigen und wurde mit drei Gulden auch sehr gering veranschlagt. Zudem fielen die steuerlichen Abgaben bei der Route über Krems erheblich geringer aus.

## Literatur:

Ralph Andraschek-Holzer: Darstellung von Verkehrswegen in topographischen Ansichten des 15. und 16. Jahrhunderts. In: Kornelia Holzner-Tobisch, Thomas Kühtreiber, Gertrud Blaschitz (Hgg.): Die Vielschichtigkeit der Straße. Kontinuität und Wandel im Mittelalter und der frühen Neuzeit. Internationales Round-Table-Gespräch, Krems an der Donau, 29. November bis 1. Dezember 2007, Wien 2012 (= Veröffentlichungen des Instituts für Realienkunde des Mittelalters und der Frühen Neuzeit 22; Sitzungsberichte der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, Philosophisch-Historische Klasse 826), S. 331–352.

Herta Awecker: Die Stadtwaage und das Waagamt in Freistadt. In: Freistädter Geschichtsblätter 3 (1952), S. 1–15.

Peter Csendes: Mittelalterliche Straßen in Österreich. In: Beiträge zur Verkehrsgeschichte Österreichs aus Anlaß des Jubiläums „150 Jahre Dampfeisenbahn in Österreich“, hrsg. von Karl Gutkas, Wien 1989 (Schriften des Instituts für Österreichkunde 53), S. 19–22.

Franz Fischer: Die Sensenausfuhr aus Österreich nach dem Norden und Osten 1450–1650. In: Der Außenhandel Ostmitteleuropas 1450–1650. Die ostmitteleuropäischen Volkswirtschaften in ihren Beziehungen zu Mitteleuropa, hrsg. von Ingomar Bog (Köln, Wien 1971), S. 286–319.

Elisabeth Gruber: Die landesfürstliche Stadt Freistadt / Oberösterreich und ihre Beziehungen zu Krakau vom 15. bis zum 17. Jahrhundert. In: Elita władzy miasta Krakowa i jej związki z miastami Europy w średniowieczu i epoce nowożytnej (do połowy XVII wieku) hrsg. von Zdzisław Noga (Kraków 2011), S. 169–180.

Elisabeth Gruber: Die Linzer Märkte um 1600. In: Des Kaisers Kulturhauptstadt. Linz um 1600. Eine Kooperation des Szépművészeti Múzeum Budapest und der Oberösterreichischen Landesmuseen. Katalog zur Ausstellung der Oberösterreichischen Landesmuseen im Schlossmuseum Linz vom 16. Mai 2012 bis 26. August 2012, Red.: Christina Schmid. Linz 2012. (Kataloge der Oberösterreichischen Landesmuseen, N.S., 130), S. 67–72.

Alfred Hoffmann: Der Oberösterreichische Städtebund im Mittelalter. In: Jahrbuch des oberösterreichischen Musealvereines Bd. 93 (1948), S. 107–145.

Josef Janáček: Die Handelsbeziehungen zwischen Prag und Linz im 16. Jahrhundert. Historisches Jahrbuch der Stadt Linz 1960 (1960), S. 55–80.

Peter Johaneck: Die Straße im Recht und in der Herrschaftsausübung des Mittelalters. In: Kornelia Holzner-Tobisch, Thomas Kühtreiber, Gertrud Blaschitz (Hgg.): Die Vielschichtigkeit der Straße. Kontinuität und Wandel im Mittelalter und der frühen Neuzeit. Internationales Round-Table-Gespräch, Krems an der Donau, 29. November bis 1. Dezember 2007, Wien 2012 (= Veröffentlichungen des Instituts für Realienkunde des Mittelalters und der Frühen Neuzeit 22; Sitzungsberichte der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, Philosophisch-Historische Klasse 826), S. 233–262.

Othmar Pickl: Die Stellung der Steiermark im europäischen Fernhandel vom 13. bis zum 17. Jahrhundert. In: 800 Jahre Steiermark und Österreich 1192–1992. Der Beitrag der Steiermark zu Österreichs Größe (Graz 1992), S. 167–212 (Forschungen zur geschichtlichen Landeskunde der Steiermark 35).

Othmar Pickl: Die Rolle der österreichischen Städte für den Handel mit Eisen und Eisenwaren. In: Stadt und Eisen, S. 171–195.

Alois Ruhri: Die Stadt Steyr als Zentralort der österreichischen Eisenverarbeitung in vorindustrieller Zeit. In: Stadt und Eisen, S. 141–158.

Johannes Seidl: Stadt und Landesfürst im frühen 15. Jahrhundert. Studien zur Städtepolitik Herzog Albrechts V. von Österreich (als deutscher König Albrecht II.), 1411–1439, Linz 1997.

Zdeněk Šimeček: Eisen im Handel der oberösterreichischen Kaufleute nach Böhmen im 15. und 16. Jahrhundert. In: Stadt und Eisen, hg. von Ferdinand Opll (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas 11, hg. vom Österreichischen Arbeitskreis für Stadtgeschichtsforschung, Linz/Donau 1992), S. 207–218.

Zdeněk Šimeček: Eisen im Handel der oberösterreichischen Kaufleute nach Böhmen im 15. und 16. Jahrhundert. In: Stadt und Eisen (Linz 1992), S. 207–218 (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas 11).

Adolf Wagner: Beiträge zu einer Geschichte des Salzhandels von Linz nach Böhmen. Historisches Jahrbuch der Stadt Linz 1961 (1962), S. 31–56; 1962 (1963), S. 85–104; 1963 (1964), S. 11–42.

Ekkehard Weber: Die Straßen der Römerzeit in Österreich und die Tabula Peutingeriana. In: Beiträge zur Verkehrsgeschichte Österreichs aus Anlaß des Jubiläums „150 Jahre Dampfeisenbahn in Österreich“, hrsg. von Karl Gutkas, Wien 1989 (Schriften des Instituts für Österreichkunde 53), S. 5–18.

