Nach 1945 erschienen in der Reihe

Beiträge zur Erforschung steirischer Geschichtsquellen

folgende Bände:

- Neue Folge XIII: Adalbert Krause: Aus Adalbert von Muchars Briefen an seinen Freund Benno Kreil. 1949, 52 Seiten, 1 Tafel, S 12.—.
- Neue Folge XIV: Alexander Graf: Die Reuner Annalen. Festgabe für Andreas Posch mit einer Würdigung des Jubilars und seiner Bibliographie von B. Sutter. 1958, 72 Seiten, 3 Tafeln, S 30.—.
- Neue Folge XV: Ferdinand Tremel: Das Handelsbuch des Judenburger Kaufmannes Clemens Körbler 1526—1548. 1960, XL + 128 Seiten, 2 Tafeln, 6 Abbildungen im Text, S 96.—.
- Neue Folge XVI: Manfred Straka: Die Pfarrenzählung des Jahres 1782 in der Steiermark. 1961, 174 Seiten, 1 Karte, S 120.—.

Mitglieder des Vereines erhalten 20 Prozent Ermäßigung!

Zeitschrift des Historischen Vereines für Steiermark Jahrgang 60 (1969)

Beiträge zu einer Handelsgeschichte Leobens in der frühen Neuzeit

Von FERDINAND TREMEL

Die Handelsgeschichte der Stadt Leoben war im Spätmittelalter und in der frühen Neuzeit durch zwei Momente charakterisiert: einmal war es die Lage der Stadt an der Italienstraße, die Wien mit Venedig verband, und an der Leoben zu einem Rastplatz inmitten eines fruchtbaren Beckens an der Einmündung eines Nebentales — des Tales des Vorderberger Baches — und eines Saumweges — des Diebsweges — herangewachsen war, dann war es die Nähe der wertvollsten Eisenvorkommen innerhalb des Ostalpenraumes. Das Eisen wurde denn auch die bevorzugte Handelsware für die Bürger der Stadt.

Der Handel auf der Venezianerstraße entwickelte sich lange Zeit hindurch parallel zur Wertschätzung des Eisens. Im Gefolge der Kreuzzüge sowie der Romzüge der Kaiser bildete sich eine neue Taktik der Kriegführung heraus, die eine zunehmende Verwendung des Eisens in der Bewaffnung der Krieger zur Folge hatte. Damit wuchs die Nachfrage nach dem Metall, mit ihr stieg die Produktion und nahm der Handel zu. Die Kreuzfahrer und die Romfahrer lernten aber auch auf ihren Fahrten neue Luxusgüter kennen, die sie dann in der Heimat nicht missen wollten; sie bezogen sie aus Venedig. Diese Luxusgüter, Spezereien aller Art und kostbare Textilien, wurden auf der Italienstraße aus der Lagunenstadt zur Donau geführt. Dazu kamen zwei Massengüter: Salz und Wein. Das Salz kam aus Aussee und ging — zum Teil ab Leoben auf der Mur — in die mittlere Steiermark, der Wein nahm — im 16. Jahrhundert hauptsächlich auf der Mur — den umgekehrten Weg.

Die erste Nennung des „forum“ Leoben — 1173¹ — und die Gründung des Hospizes am Semmeringpaß — 1160² — liegen nicht zufällig zeitlich so nahe beisammen. Leoben ist als Markt auch älter als Bruck³

¹ J. Zahn, Urkundenbuch des Herzogthums Steiermark (= ZUB), I. Bd., Graz 1875, S. 520.

² ZUB I, S. 394 f.

³ Bruck wird noch 1211 villa genannt. ZUB II, S. 170.

und Knittelfeld⁴, es war der Judenburg nächstgelegene Markt östlich dieser Stadt auf der zur Donau führenden Straße, die sich unterhalb der Burg Kapfenberg in zwei Arme teilte, von denen der eine in Krems, der andere in Wien endete⁵.

Auf das frühe Entstehen des Marktes Leoben dürfte der Diebsweg nicht ohne Einfluß gewesen sein⁶. Er schein sich gegenüber der Murenge zwischen Bruck und Röthelstein in einer Zeit, da man den festen Untergrund der Berge höher schätzte als die oft überschwemmten Niederungen an den Flüssen, bei den Säumern und Kraxenträgern gewisser Beliebtheit erfreut zu haben. Darauf deuten die Judensiedlungen von Judendorf bei Leoben und bei Gratwein hin⁷.

Das entscheidende Moment für das Aufblühen Leobens als Handelsplatz bildete aber doch das Eisen. Es darf heute als sicher gelten, daß der Erzberg zuerst vom Süden her abgebaut wurde. Die Bezeichnungen „vor dem Berg“ im Süden und „inner dem Berg“ im Norden des Erzberges wären nicht zu verstehen, wenn der Berg zuerst von Norden her abgebaut worden wäre. Ebenso weist die Zugehörigkeit des Eisenbezirkes zur Mutterpfarre Trofaiach bzw. zur Urfparre St. Michael ob Leoben⁸ darauf hin, daß das Christentum und wohl auch die Siedler vom Süden her in den Raum um den Erzberg eingewandert sind. Bei der Enge des oberen Vordernberger Tales und seiner Abgeschlossenheit von den Fernverkehrsstraßen konnte sich in ihm kein Handelsplatz entwickeln, der älteste Handelsplatz wurde vielmehr Trofaiach, das Sitz der Pfarre war und in einem breiten, früh besiedelten Becken lag⁹. Von Trofaiach verlief die älteste Eisenstraße über Edling nach Traboch. Erst mit dem Aufschwung des Verkehrs auf der Semmeringstraße lief Leoben Trofaiach den Rang ab.

Man wird freilich nicht übersehen dürfen, daß die Leobner Bürger zunächst nur den Nahhandel mit Eisen beherrschten, der Fernhandel lag in den Händen fremder Gäste. Der schon erwähnte Ort Judendorf

erinnert in seinem Namen an jüdische Händler, die zweifellos aus Italien gekommen waren, später, etwa seit der Babenbergerzeit, traten welsche Händler aus Venetien und Friaul auf, und seit dem Aufschwung der oberdeutschen Städte, seit der Wende des 14. zum 15. Jahrhundert, kamen Kaufleute aus Salzburg, Augsburg und Nürnberg nach Leoben. Sie brachten Tuche, Leinwand und Nordseefische mit, wofür sie Eisen, Stahl und Eisenwaren in unserer Stadt einkauften¹⁰.

Seit dem Beginn des 15. Jahrhunderts traten jedoch auch Leobner Bürger stärker im Eisengeschäft in Erscheinung. Der entscheidende Schritt war die Gründung der Leobner „Eisenhandelsgesellschaft“ im Jahre 1415¹¹. Sie beweist einen stark entwickelten Eisenhandel in Leoben, der zweifellos nicht auf das Verlagsgeschäft mit den Radmeistern von Vordernberg beschränkt war, sondern auch Fernhandel mit Roheisen und Stahl umfaßte. Wenn sich in dieser Gesellschaft das frühkapitalistische Streben nicht in gleicher Weise ausbildete wie in manchen oberdeutschen Städten oder auch im Edel- und Buntmetallhandel der Steiermark, so deshalb, weil der Landesfürst — zuerst Herzog Friedrich V., der nachmalige Kaiser Friedrich III., im Jahre 1439 — zugunsten der wirtschaftlich schwächeren Bürger eingriff und durch Beschränkung der Einlagenhöhe der Entfaltung eines Monopolkapitalismus entgegenwirkte¹².

Dieses Eingreifen des Landesfürsten in das Eisengeschäft erfolgte von da an laufend und ist für das gesamte steirische Eisenwesen charakteristisch. Das ist festzuhalten, wenn der Eisenhandel der Leobner Bürger richtig verstanden werden soll.

Der Wohlstand der Leobner Bürger beruhte in erster Linie auf dem Verlagswesen. Die Leobner Eisenhändler verlegten die Vordernberger Radmeister, d. h. sie streckten diesen das Betriebskapital vor, das die Radmeister brauchten, um ihr Radwerk in Gang zu halten und ihre Arbeiter bezahlen zu können. Als Gegenleistung hatten die Radmeister eine bestimmte Menge Roheisen zu einem bestimmten Preis in bestimmter Zeit zu liefern. Die Festsetzung der Preise erfolgte durch landesfürstliche Beamte, im übrigen hatte der Rat der Stadt die richtige Auszahlung der Verläge und die Einhaltung der Lieferungen zu überwachen. Der Weiterverkauf des bezogenen Roheisens stand den Leobner Bürgern frei, und in der Ausnützung der Differenz zwischen dem Einkaufspreis, der feststand, und dem Verkaufspreis, der von der jeweiligen Nachfrage abhing, lag die eine Quelle des Gewinnes, die andere lag darin,

¹⁰ F. Tremel, Die Entwicklung des Eisenwesens im Raum Leoben. Leobener Grüne Hefte 101, Wien 1967, S. 14 f.

¹¹ Wie Anm. 10, S. 15, und die dort angeführte Literatur.

¹² F. Tremel, Der Frühkapitalismus in Innerösterreich, Graz 1954, S. 102 ff.

⁴ Knittelfeld ist 1224 als Markt bezeugt. S. A. Hammer, Aus Knittelfelds Vergangenheit, Knittelfeld 1959, S. 38, ZUB II, S. 313.

⁵ Eine Klärung der Stellung Kapfenbergs — Burg und Markt — in dieser Frühzeit steht noch aus. S. F. Mörth, Kapfenberg im Wandel der Zeiten, Kapfenberg 1949, S. 64.

⁶ R. Maier, „Diebsweg“ oder „Tiefeneck“, Bl. f. Hk. 5/1927, S. 57 f. K. Kniely, Der „Diebsweg“ bei Leoben, Bl. f. Hk. 6/1928, S. 62 ff.

⁷ Vgl. F. Popelka, Der Name Judendorf in den österreichischen Alpenländern und seine handelsgeschichtliche Bedeutung, Bl. f. Hk. 13/1935, S. 57 ff.

⁸ H. Pirchegger, Erläuterungen zum Historischen Atlas der österreichischen Alpenländer, hrsgg. v. d. Akademie der Wissenschaften in Wien, II, 1, Wien 1940, S. 70 ff.

⁹ H. Ebner, Trofaiach, Geschichte des Marktes und seines Umlandes. In: Ä. Reiter, Trofaiach, Altes Kulturzentrum im steirischen Erzgebiet, o. O. o. J.

daß sich die Geschäfte mit den Eisenkäufern in Form des Baratts¹³ abspielten, wobei der Eisenkäufer für das bezogene Eisen andere Waren im großen lieferte, deren Verkauf im kleinen dem Kaufmann weiteren Gewinn eintrug.

Es ist nicht möglich, im Rahmen dieses Aufsatzes auf die einzelnen Eisenhändler in Leoben näher einzugehen. Nur einige Zahlen seien gebracht. Um die Mitte des 16. Jahrhunderts trieben 14 bis 18 Bürger der Stadt Eisenhandel und Rauheisenverlag¹⁴. Die untere Grenze von 14 Rauheisenverlegern entspricht genau der Zahl der Radwerke in Vordernberg. Wir wissen aber, daß manche Rauheisenverleger nur ein halbes Radwerk verlegten. Das ist ein Zeichen dafür, daß allzu weites Ausgreifen des Kapitals den Intentionen des Landesfürsten widersprach, und außerdem auch dafür, daß die großen Vermögen in Leoben doch nicht allzu häufig waren. Bekannt ist auch, daß einige Bürger der Stadt selbst ein Radwerk in Vordernberg besaßen, andere besaßen ein Hammerwerk unweit von Leoben.

Genau unterrichtet sind wir über die Zahl der Rauheisenverleger in der Mitte des 18. Jahrhunderts¹⁵. Sie betrug 20, hat sich also gegenüber dem 16. Jahrhundert nur ganz unwesentlich vermehrt. Unserer Quelle entnehmen wir auch die angesehene Stellung der Rauheisenverleger, wenn wir in unserer Steuerliste lesen, daß sie durchwegs mit dem Titel „Herr“ angeführt werden, ein Titel, der sonst nur ganz selten verwendet wurde. „Herren“ waren außer den Rauheisenverlegern der Arzt, der Apotheker, der k. k. Salzlieferant, fünf Bürger „ohne Gewerbe“, die also von ihren Renten lebten, drei Handelsleute, drei Wirte und ein Kürschner. Dabei weist die Steuerliste 112 bürgerliche Häuser in der Stadt und 40 in der Vorstadt auf.

Deutlich wird die angesehene Stellung unserer Eisenherren aus den bürgerlichen Ehrenämtern, die sie im 16. Jahrhundert, als diese Ämter noch durch freie Wahl vergeben wurden, innehatten. Unter den 60 Bürgermeistern, die wir seit der Bewilligung des Bürgermeisteramtes für Leoben (1541) bis 1600 kennen, waren 35 nachweislich Eisenhändler, bei einigen anderen steht es zu vermuten¹⁶. Ähnlich ist das Verhältnis bei

¹³ F. Tremel, Das Handelsbuch des Judenburger Kaufmannes Clemens Körbler, Beiträge zur Erforschung steirischer Geschichtsquellen NF. XV, Graz 1960, S. XVI.

¹⁴ M. Loehr, Leoben, Werden und Wesen einer Stadt, Baden b. Wien 1934, S. 122 ff.: Häuserbuch, nach Aufzählung der hausgesessenen Bürgerschaft 1542 bzw. gemainer Stadt Leoben Grundbuch 1561.

¹⁵ Steuerliste 1749, A. Leoben LA, Sch. 130, H. 477.

¹⁶ Liste der Bürgermeister von der Schaffung des Bürgermeisteramtes an bei J. Freudenthaler, Eisen auf immerdar, ³Leoben 1954, S. 170 f.

den Stadtrichtern. Die Verwaltung der Stadt lag weitgehend in den Händen der Eisenherren.

Die Quellenlage zur Geschichte des Leobner Handels in der frühen Neuzeit ist bei weitem keine so günstige wie etwa die zur Geschichte des Judenburger Handels. Wir beschränken uns bewußt auf die aus Leoben selbst stammenden Quellen, insbesondere auf die Mautbücher, die immerhin gewisse Rückschlüsse zulassen, aber keineswegs gestatten, eine umfassende oder gar abschließende Geschichte des Leobner Handels zu schreiben. Es werden also nur Bausteine zu einer solchen sein, die mit diesem Aufsatz geboten werden.

In Leoben wurde eine doppelte Maut eingehoben. Die eine Maut war die landesfürstliche Maut, deren Bestand bis in das Hochmittelalter zurückreicht, ist sie doch schon im landesfürstlichen Urbar aus babenbergischer Zeit (1220/1230) erwähnt¹⁷. Daneben bestand das „Büchselgeld“, eine städtische Abgabe, die einzuheben der Stadt von Herzog Albrecht im Jahre 1373 gestattet worden war¹⁸. Das Büchselgeld wurde folgendermaßen bemessen: von einem ganzen Wagen vier Pfennige, von einem halben Wagen zwei Pfennige, von einem Saum ein Helbling oder ein halber Pfennig. Verpflichtet zur Abgabe war jedes Kaufmannsgut, auch Wein, das durchgeführt wurde. Die Stadt hatte dieses Recht auf Bitten der Bürger erhalten, weil sie „an allen Enden fast baufällig und zur Wehr nicht zugerichtet“ wäre. Der Ertrag sollte demnach zur Wiederherstellung der Befestigungsanlagen verwendet werden¹⁹.

Mautbücher liegen für die folgenden Jahre vor: 1570 (nur bruchstückweise, und zwar für die Zeit vom 1. Jänner bis 13. Februar, vom 25. Februar bis 11. März, vom 25. März bis 3. Juni, vom 19. Juli bis 12. August, vom 9. September bis 4. November und vom 19. November bis 16. Dezember, d. s. 32 Wochen), 1573 (vollständig), 1583 (bruchstückweise, und zwar für die Zeit vom 1. Jänner bis 14. Jänner, 29. Jänner bis 22. April, 7. Mai bis 17. Juni, 2. Juli bis 29. Juli, 13. bis 26. August, 16. September bis 2. Dezember, d. s. 38 Wochen), 1585 (bis 2. Dezember, d. s. 48 Wochen), 1596 (ab 1. Juli geschlossen). Diese Mautbücher sind sehr ausführlich, sie geben genau an, wann wer was vermautete. Weniger günstig liegt die Situation für das 17. Jahrhundert. Mautbücher liegen nur für die Jahre 1629 (bruchstückweise, und zwar für die Zeit vom 18. November bis 31. Dezember) und 1632 (für die Zeit vom

¹⁷ A. Dopsch und A. Mell, Die landesfürstlichen Gesamturbare der Steiermark aus dem Mittelalter. Wien—Leipzig 1910, S. 47.

¹⁸ Archiv Leoben im Steiermärkischen Landesarchiv (= A. Leoben LA), Sch. 3, H. 15.

¹⁹ A. Leoben LA, Sch. 3, H. 15, 1461.

21. März bis 17. April, vom 13. Juni bis 10. Juli, vom 3. Oktober bis 27. Oktober und vom 12. bis 31. Dezember) vor. Dazu kommen Gesamtübersichten über die Einnahmen aus den Jahren 1645, 1658, 1659 und 1669.

Aus dem 18. Jahrhundert endlich liegen vor: Einnahmenverzeichnisse für das Jahr 1712 (14tägige Abrechnungen), 1723 (vollständig, nach Monaten und Waren geordnet), 1731 (wie 1723, jedoch nur für die Monate Mai und Juli bis Oktober), 1733 (vollständig wie 1723), 1734 (wie 1723, jedoch nur für die Monate Juni bis Oktober und Dezember), 1746 (Quartalsumme für das 2. Quartal), 1748 (Summen für das 1. bis 3. Quartal und Oktober und November), 1750 (nur Februar, dieser ausführlich nach Waren und Frächtern) und 1751 (Verzeichnis der eingegangenen Mautgefälle)²⁰.

Zu den Mautbüchern kommen noch einige Aufzeichnungen: ein Bericht über die Eisenlieferungen 1543/44, Büchselfeldverzeichnisse der Jahre 1543/44 und 1557, beide mit Angaben über die Eisenaufgabe von Kaufleuten, Verzeichnisse der Mauteinnahmen der Jahre 1576, 1593, 1595, 1597 und 1599, des Eisenausganges in den Jahren 1543/44, 1557, 1595, 1597 und 1599 sowie Verzeichnisse über die Warensendungen von Wiener Kaufleuten aus den Jahren 1570, 1597, 1608 bis 1613 und Mautbestandsrechnungen der Jahre 1674/75 und 1681 bis 1690²¹.

In erster Linie interessieren die Güter, die in Leoben vermautet und daher auch in Leoben gehandelt wurden. An der Spitze unter allen Gütern steht, wie natürlich, das Eisen. Von der Menge des gehandelten Eisens läßt sich eine ungefähre Vorstellung bilden, wenn man erfährt, daß in der Zeit von Pfingsten 1543 bis Pfingsten 1544, das war in 50 Wochen, allein von den Kaufleuten 5069 Saum Eisenzeug — ohne das Rauheisen! — aufgegeben wurden. Rechnet man den Saum mit drei Pfundzentnern oder 168 kg, was beim Eisen entsprechen dürfte, so ergibt dies rund 850 Metertonnen. Die nächsten Zahlenangaben liegen aus dem Jahr 1557 vor (52 Wochen). In diesem Jahr wurden von den Eisenhändlern 4100 Saum geschlagenes Eisen und Nägel abgerechnet, das sind knapp 690 Metertonnen, also erheblich weniger als 1543/44. Im Jahre 1595 wurden nur noch 446 Saum oder kaum 80 Tonnen Eisen und Mock von Leobner Eisenhändlern durch die Maut geführt und im Jahre 1597 waren es gar nur 395 Saum oder 66.5 Tonnen.

Woher dieser auffallende Rückgang? Zunächst ist festzustellen, daß sich aus verschiedenen Gründen, auf die hier nicht näher einzugehen ist,

²⁰ A. Leoben LA, Sch. 131, 132.

²¹ A. Leoben LA, Sch. 136, 141; Sachabt. Hofkammer, Carton 56, H. 1.

im letzten Drittel des 16. Jahrhunderts eine starke Unwürde im Eisenwesen beobachten läßt²². Allein so schlimm war die Unwürde wieder nicht, vor allem nicht auf der Leobner Seite. Ein zweiter Grund, der mit der Länderteilung von 1564 zusammenhängt, liegt darin, daß dem Leobner Eisen ein wichtiger Abnehmer verlorengegangen war, Tirol mit dem Sudwerk Hall und den Bergbauen von Schwaz und Kitzbühel. Noch im Jahre 1557 waren nicht weniger als 1898.5 Saum Eisen nach Tirol verkauft worden, also fast das Fünffache des gesamten im Jahre 1597 aus Leoben verhandelten Eisens²³. Doch wichtiger noch scheinen mir andere Momente, vor allem eine Zunahme des direkten Verkaufs seitens der Hammerherren an die Fertigwarenerzeuger. Nicht zu verkennen aber bleibt eine Abnahme des Leobner Eisenhandels.

Auf den Eisenhandel zwischen Leoben und Tirol hat schon vor bald hundert Jahren *H. J. Bidermann* hingewiesen²⁴. Seine Studie hat ihren Wert noch immer nicht verloren. Bidermann konnte aus Tiroler Quellen nachweisen, daß das Leobner Eisen seit dem Anfang des 16. Jahrhunderts das böhmische, oberbayerische und fränkische Eisen, das bisher den Tiroler Markt beherrschte, von diesem verdrängte, und daß insbesondere die Haller Saline eine regelmäßige Abnehmerin des Leobner Eisens war. Die von ihr bezogenen Mengen — 1523: 125 Saum, 1528: 403 Saum, 1547: 608 Saum — fielen für Leoben stark ins Gewicht. Es handelte sich vor allem um Blech, Nägel, Stahl und geschlagenes Eisen, Waren, die im Pfannhaus gebraucht wurden. Weiteres Eisen benötigte das Innsbrucker Zeughaus, insbesondere die dortige Plattnerie²⁵. Die Geschütze und Kugeln, die zunächst geschmiedet wurden, lieferte Sebald Pögl in Thörl²⁶, dessen Ware den Weg über Leoben nahm und daher in Leoben vermautet wurde. Als aber die gegossenen Kugeln die geschmiedeten verdrängten, bezog das Innsbrucker Zeughaus seine Kugeln von anderer Seite²⁷. Das traf den Leobner Handel sehr hart. Andererseits wurden, um der seit 1532 deutlich fühlbar werdenden Bedrohung Österreichs und der Steiermark durch die Türken begegnen zu können, nahe der gefährdeten Ostgrenze neue Gußhütten errichtet, so in Graz und Laibach und vor-

²² H. Pirchegger in Pirchegger-Töpfer, Eisen immerdar, Steirisches Eisen in Vergangenheit und Gegenwart. Graz—Wien—München 1951, S. 24 ff.

²³ S. Anm. 12, S. 110.

²⁴ H. J. Bidermann, Die Verkehrsbeziehungen der Stadt Leoben zu den westlichen Alpenländern vom 16. bis zum 19. Jahrhundert. Graz 1873.

²⁵ Bidermann, a. a. O., S. 7 f.

²⁶ E. Egg, Der Tiroler Geschützguß 1400—1600. Tiroler Wirtschaftsstudien 9. Innsbruck 1961, S. 56.

²⁷ Sebald Pögl verlor seine Privilegien im Jahre 1539. Egg, S. 103.

übergehend auch in Cilli, die zu einem erheblichen Teil Leobner Eisen verarbeiteten, doch fehlen darüber zahlenmäßige Angaben²⁸.

Gegen die Wende des 16. zum 17. Jahrhundert tauchen in Tirol neue Eisenerzbergbaue auf, als wichtigster der bei Fügen im Zillertal²⁹. Diese Erze waren zwar arm, wurden aber, wie zu vermuten steht, aus politischen Gründen abgebaut, um das Land von der Einfuhr aus dem Ausland unabhängig zu gestalten. Diese Maßnahmen richteten sich natürlich in erster Linie gegen das Leobner Eisen, obwohl dieses zugegebenermaßen viel besser war³⁰. Darunter litten aber nicht nur die Leobner, sondern auch die Tiroler Eisenhändler, und diese waren es auch, die im Jahre 1666 die Erlaubnis erhielten, 25 Prozent des benötigten Eisens aus dem „Ausland“, wozu man die Steiermark einschloß, zu beziehen³¹. So gelangte das Leobner Eisen doch wieder nach Nordtirol. Südtirol war ja dem steirischen Eisen stets offen gestanden. Dorthin gelangte es über Murau, das eine wichtige Eisenniederlage besaß³², und weiter über Tamsweg, Gmünd und Oberdrauburg. Darüber soll jetzt nicht gehandelt werden.

Kehren wir zu unserer Hauptquelle, den Mautbüchern zurück! Lassen wir die unvollständigen Mautbücher, die einen wirklich brauchbaren Vergleich nicht zulassen, weg und beschränken wir uns auf die beiden vollständigen oder doch fast vollständigen Mautbücher von 1573 und 1585, so ergibt sich folgendes Bild: Im Jahre 1573 wurde an Eisen durch die Maut geführt: 773 Wagen Rau- oder Roheisen, 2700.5 Zentner geschlagener Zeug, 641 Zentner Graglach und außerdem 260 Saum geschlagener Zeug nach Schwaz. Läßt man zum Vergleich mit den früher genannten Zahlen das Roheisen, das zu den verschiedenen Hammerwerken geführt wurde, und das Graglach, das als „Proviantsorte“ in die Getreide- und Viehmärkte ging, weg, so bleiben 1160 Saum oder rund 200 Metertonnen geschlagener Zeug, der durch die Maut ging, über. Das ist eine Menge, die annähernd zweieinhalbmal so groß ist wie die im Jahre 1595 durchgeführte Menge, aber nicht einmal ein Drittel der 1557 verhandelten Menge ausmacht. Zwölf Jahre später wurden (bis 2. Dezember)

²⁸ Über das städtische Zeughaus in Graz bringt F. Popelka, Geschichte der Stadt Graz, II. Bd., Graz 1935, S. 64 ff., wertvolle Angaben, aber keine über die Herkunft des Metalls.

²⁹ H. R. v. Srbik, Überblick des Bergbaues von Tirol und Vorarlberg in Vergangenheit und Gegenwart. Berichte des Naturwissenschaftlich-Medizinischen Vereins in Innsbruck 41. Innsbruck 1929, S. 113—279.

³⁰ O. Stolz, Geschichtskunde des Zillertales. Schlern-Schriften 63. Innsbruck 1949, S. 179 ff.

³¹ Bidermann, a. a. O., S. 13 f.

³² F. Tremel, Die Niederlage der Stadt Murau 1490 bis 1740, Ein Beitrag zur Handelsgeschichte Südostdeutschlands. Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, 36. Bd., 1943, S. 33—56.

1194 Wagen Roheisen, 1256 Zentner geschlagener Zeug und 687 Zentner Graglach durch die Maut geführt. Gesäumte Ware findet sich nicht mehr verzeichnet. Das sind also rund 70 Tonnen geschlagener Zeug oder — rechnet man für den Dezember 10 Prozent hinzu, denn der Verkehr war im Dezember stärker als in anderen Monaten — dasselbe, was für 1595 festgestellt wurde. Der Rückgang des Handels Leobner Bürger mit geschlagenem Zeug ist damit ganz augenscheinlich.

Wir könnten zum Vergleich noch die Zahlen für das zweite Halbjahr 1596 heranziehen. In diesem halben Jahr wurden 582 $\frac{1}{4}$ Wagen Rauheisen, dazu 254.5 Zentner geschlagener Zeug zu Lande und 216 Zentner zu Wasser sowie 2692 Zentner Graglach durch die Leobner Maut geführt. Nun läßt sich diese Zahl natürlich nicht einfach verdoppeln, um eine Jahresmenge zu erhalten, weil, wie schon erwähnt, der Handel in den einzelnen Monaten ganz verschieden war. Zum Vergleich eignet sich wiederum nur eine zweite Jahreshälfte, das sind die Zahlen aus dem Jahr 1573. Im zweiten Halbjahr 1573 wurden 367.5 Wagen Roheisen durch die Leobner Maut geführt, dazu 220 Zentner geschlagenes Eisen zu Lande und 1117.5 Zentner zu Wasser sowie 212 Zentner Graglach. Der Vergleich zwischen den beiden Halbjahren ergibt demnach ebenfalls ein erhebliches Ansteigen der Durchfuhr von Roheisen und Graglach, hingegen eine starke Abnahme der Durchfuhr von geschlagenem Eisen.

Wir halten also fest: im letzten Viertel des 16. Jahrhunderts stieg die Rauheisenproduktion auf dem Berg an, und zwar um rund 60 Prozent. Auch die Produktion von Graglach nahm zu, wenn auch aus dem exorbitanten Unterschied zwischen den Jahren 1573 und 1596 nicht auf einen ebenso starken Trend zu schließen ist. Hingegen nahm die Durchfuhr von geschlagenem Eisen durch die Maut Leoben ab. Woher dieser Unterschied? Er erklärt sich m. E. daraus, daß das geschlagene Eisen von den Hämmern direkt zu den Verbrauchern geführt wurde und deshalb Leoben nicht mehr passierte. Das heißt, daß die Leobner Eisenhändler den Zwischenhandel mit dem geschlagenen Zeug weitgehend verloren haben, und es heißt weiters, daß die Mürztaler Hämmer ihre Ware über Bruck murabwärts sandten, während die westlich und nordwestlich von Leoben gelegenen Hämmer ihre Erzeugnisse nach Südtirol, Salzburg und Oberdeutschland verkauften. So ist auch der auffallende Rückgang des Eisentransportes auf der Mur zu verstehen. Anders steht es mit der gewaltigen Zunahme des Mautvolumens bei Graglach. Das Graglach konnte von den Radmeistern frei verkauft werden, sie waren daher daran interessiert, möglichst viel Graglach herzustellen, das sie an ihre Proviantlieferanten im Mürz- und oberen Murtal verkauften. Die Opfer

dieses direkten Gütertausches waren wiederum die Leobner Eisenhändler, die also doppelt geschädigt waren, einmal durch die Zunahme des direkten Handels zwischen Hammerherren und Fertigwarenproduzenten, dann durch die Produktion von Proviantsorten auf Kosten der Maßen.

Die Mautbücher des 17. Jahrhunderts lassen keine Vergleiche mit denen des 16. Jahrhunderts zu, wohl aber können die Mautbücher von 1723 und 1733 wenigstens hinsichtlich des Roheisens zum Vergleich herangezogen werden. Im Jahre 1723 wurden 1033.5 Wagen Rauheisen abgerechnet, zehn Jahre später nur $983\frac{1}{8}$ Wagen. Ein Wagen, auch „gleicher“ Wagen genannt, wurde einem Gewicht von 25 Pfundzentnern oder 14 Meterzentnern gleichgesetzt. Der Unterschied zwischen den beiden Jahren ist zu geringfügig, als daß er weiterreichende Schlüsse zuließe. Für die Monate August, September und Oktober besitzen wir auch aus den Jahren 1731 und 1734 Angaben. Stellen wir diese drei Monate der genannten vier Jahre zusammen, so ergeben sich folgende Reihen:

Jahr:	Wagen:	Metertonnen:
1723:	$218\frac{1}{2}$	306
1731:	$223\frac{1}{8}$	312
1733:	$205\frac{7}{8}$	288
1734:	192	269

Daraus läßt sich nun doch ein leichter Rückgang der Roheisenproduktion zwischen 1723 und 1734 erkennen; allerdings scheint das vorliegende Material zu spärlich, um einen längerfristigen Trend feststellen zu können.

Hingegen ist in den anderthalb Jahrhunderten zwischen 1573 und 1723 eine deutliche Zunahme der Rauheisenfuhren nach Leoben zu erkennen:

Jahr:	Wagen:	Metertonnen:
1573:	773	1082
1723:	1033.5	1447

Eine merkwürdige Entwicklung weist der Salzhandel in der Stadt Leoben auf. Im Jahre 1573 wurden laut Mautbuch 65.289 Fuder auf Wagen oder Schlitten und 8494 Saum Salz durch die Maut geführt. Setzt man, wie das Mautbuch angibt, einen Saum gleich vier Fuder, so ergibt dies alles in allem 99.265 Fuder. Im Jahre 1585 (bis zum 2. Dezember) waren es 76.642 Fuder auf Wagen oder Schlitten und $5565\frac{1}{4}$ Saum, zusammen also 98.903 Fuder. Zählt man für den Dezember wieder

10 Prozent der bisherigen Jahressumme hinzu, was eher wenig gerechnet ist, so ergibt dies für das ganze Jahr 1585 eine Menge von rund 109.000 Fuder, also nicht unerheblich mehr als im Jahre 1573. Außerdem fällt auf, daß der Wagenverkehr zugenommen hat, der Saumverkehr aber ab-

Ziehen wir auch beim Salz das 2. Halbjahr 1596 zum Vergleich heran, so erhalten wir folgende runde Zahlen für das zweite Halbjahr: 1573: 44.200 Fuder, 1585: 45.000 Fuder, 1596: 67.100 Fuder, also eine Tendenz zum Steigen. Wie erklärt sie sich? Im Jahre 1575 hob Erzherzog Karl alle bisherigen Beschränkungen im Salzhandel auf und gab den Handel mit Ausseer Salz allen Fuhrleuten, Säumern und Schlittlern, kurz allen Untertanen auf dem Land und in den Städten und Märkten frei³³. Nun nahm der Salzhandel tatsächlich zu, vor allem gingen größere Mengen des „weißen Goldes“ als bisher nach dem Süden und Osten unseres Landes und wahrscheinlich auch nach Ungarn.

Die Mautbücher des 18. Jahrhunderts bemaßen das Salz nicht mehr nach Fudern, sondern nach Wagen. Leider ist es nicht möglich festzustellen, wieviel Fuder ein Wagen faßte. Gelegentliche Angaben in den Aufzeichnungen — 30 bis 40, meist 32 bis 36 Fuder — variieren so sehr, daß sich daraus kein verläßlicher Schluß ziehen läßt; wahrscheinlich waren die Wagen sehr verschieden beladen. Im Jahre 1723 wurden 6310 Wagen durch die Maut geführt, 1733 dagegen nur 4614. Der Rückgang beschränkte sich jedoch auf die erste Hälfte des Jahres, es scheint sich also nicht um einen Trend, sondern lediglich um eine vorübergehende, vielleicht witterungsbedingte Erscheinung gehandelt zu haben. Ein Vergleich zwischen der zweiten Hälfte des 16. und der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts ist aus der angeführten Verschiedenheit der Bemessungsgrundlage nur mit größter Vorsicht und allem Vorbehalt zu treffen.

Srbik meint, daß ein Fuder im Jahre 1523 höchstens 75 Pfund gewogen habe und bis zum Jahre 1750 allmählich auf ein Gewicht von 60 bis 70 Pfund abgesunken sei³⁴. Keinesfalls waren die Fuder immer gleich schwer, denn einmal waren nicht alle gleich „dürr“, d. h. ausgetrocknet, dann waren die Wipfel des Fuders sehr stark dem Abreiben und Zerfallen ausgesetzt. 75 Pfund entsprechen 42 Kilogramm, auf dasselbe Gewicht kommt man, wenn man den Saum mit drei Zentnern annimmt. Nun wog aber der Saum meist nicht drei, sondern nur zweieinhalb Zentner, das ergäbe ein Fudergewicht von 35 Kilogramm. Dieses Gewicht ist für die erste Hälfte des 18. Jahrhunderts als Höchstgewicht eines

³³ H. R. v. Srbik, Studien zur Geschichte des österreichischen Salzwesens. Forschungen zur inneren Geschichte Österreichs, Heft 12, Innsbruck 1917, S. 204.

³⁴ Srbik, a. a. O., S. 170, Anm. ².

Fuders anzunehmen. Der Wagen hätte dann, da ein Wagen 32 bis 36 Fuder faßte, ein Gewicht von 1000 bis 1200 Kilogramm getragen, was durchaus üblich war. Unter dieser Annahme kommen wir auf eine Menge von rund vier Tonnen Salz, die 1573 und 1585 jährlich durch die Leobner Maut geführt wurden.

Im 18. Jahrhundert war die Menge des durchgeführten Salzes nicht unwesentlich höher. Nimmt man ein Durchschnittsgewicht je Wagen von 1100 Kilogramm an, so betrug die Salzmenge, die die Maut passierte, im Jahre 1723 rund sieben Tonnen, im Jahre 1733 rund 5.1 Tonnen.

Nimmt man im 16. Jahrhundert in Aussee eine Erzeugung von rund 200.000 Fuder an, so würde sich daraus ergeben, daß fast die Hälfte der Produktion ihren Absatz über Leoben fand. Das ist außerordentlich viel, da ja doch das Salz in das Ennstal, das obere Murtal und nach Kärnten nicht über Leoben ging.

Die Ursache für diese auffallende Zunahme des Leobner Salzhandels zu Anfang des 18. Jahrhunderts liegt wohl nicht so sehr in einer Vermehrung des Salzkonsums in der Steiermark, obwohl auch dieser, wenn auch in viel geringerem Maße, infolge der Vermehrung der Bevölkerung und besonders wegen der Vermehrung des Viehstandes zugenommen hat, sondern „in der Verdrängung des fremden Wettbewerbes, des Halleiner Salzes, des türkischen, dann ungarischen Steinsalzes und des Meer-salzes“³⁵.

Als drittes Massengut nach Eisen und Salz ist der W e i n zu nennen. Nach Leoben gelangten zwei Sorten, „Landwein“ oder „Markwein“ und „welscher“ oder „süßer“ Wein. Ersterer ist der steirische Wein, „Markwein“ genannt, weil er aus der unteren Mark stammte.

Das Normalmaß für den steirischen Wein war das Startin, das 525 Liter faßte³⁶. Zwei Startin entsprachen einem Faß. Startinwein wurde, soweit er nicht auf Schiffen muraufwärts nach Leoben kam³⁷, auf Wagen geführt. Die Weinwagen waren von verschiedener Größe. Der kleinste Wagen, es war ein von einem Pferd gezogener Karren, hatte ein Startin geladen. Zweispännige Wagen belud man mit zwei oder zweieinhalb Startin, dreispännige Wagen konnten drei Startin tragen. War der Weg nicht befahrbar, so wurde die Fracht auf ein Saumtier verpackt. Der Wein wurde dann in zwei kleine, ovale Fäßchen gefüllt, sogenannte Lagel, die dem Pferd auf den Rücken gebunden wurden, eines links und eines rechts. Ein Lagel faßte etwa 50 Liter, ein Saum daher 100 Liter. Ein

³⁵ Srbik, a. a. O., S. 212.

³⁶ R. Baravalle, Zur Geschichte der steirischen Maße. Zeitschrift des Historischen Vereines für Steiermark XXIX/1935, S. 90.

³⁷ F. Tremel, Schifffahrt und Flößerei auf der Mur. Graz 1946, S. 14.

drittes immer wieder genanntes Maß war der Püttrich, das war ein Fäßchen von 30 bis 35 Liter Inhalt³⁸. Es entsprach annähernd einem halben Wiener Eimer oder einem Radkersburger Eimer.

Nach den Aufstellungen der Mautbücher wurden im Jahre 1573 5535 Startin, 2274.5 Saum und 520 Püttrich in die Leobner Maut gebracht, im Jahre 1585 waren es 6480 Startin, 1140 Saum und 40 Püttrich. Das ergibt für 1573 rund 34.000 Hektoliter, für 1585 sogar über 36.000 Hektoliter.

Die Mautbücher des 18. Jahrhunderts verzeichnen ausschließlich Startinweine. Ob kein Wein mehr gesäumt wurde oder ob die Saumweine sich unter den übrigen gesäumten Waren versteckten, ist nicht zu erkennen, jedenfalls spielten sie mengenmäßig nur eine untergeordnete Rolle. Im Jahre 1723 wurden 8102.5 Startin oder 42.538 Hektoliter gezählt, im Jahre 1733 etwas weniger, nämlich 7003.5 Startin oder 36.768 Hektoliter.

Es erhebt sich die Frage, ob zwischen dem Startinwein und dem Saumwein ein Qualitätsunterschied bestand. Diese Frage läßt sich kaum beantworten, wenngleich anzunehmen ist, daß der Startinwein, der ja auf der Straße oder dem Fluß nach Leoben kam, aus der Gegend um Radkersburg und Luttenberg stammte, während der Saumwein mindestens zu einem erheblichen Teil aus der westlichen Steiermark über die Alm nach Leoben getragen wurde. Die starke Abnahme des Saumweines, die schon im 16. Jahrhundert einsetzte, hängt aber gewiß nicht mit einer Änderung des Geschmacks zusammen, sondern nur damit, daß die Straßen besser wurden und daher der Transport in Wagen billiger kam als der auf Saumpferden.

Welscher Wein war teurer, süßer Luxuswein aus dem Süden. Er wurde stets in Lageln gebracht, nur der Muskateller wurde in „Yhrn“, d. h. Urnen, geführt. Die Größe einer Urne läßt sich schwer bestimmen; nach dem Habsburger Urbar faßte eine carrada (= Startin) zwölf Urnen, danach wäre eine Urne 43.75 Liter³⁹. Zieht man den Mautsatz zum Vergleich heran, so wäre eine Urne einem halben Saum oder einem Lagel gleichzusetzen, d. h. 50 Liter.

Aus den Leobner Mautbüchern läßt sich weder die Art noch die Menge des nach der Stadt geführten Welschweines erkennen. Hier hilft ein wenig die Judenburg Maut. Das Mautbuch des Jahres 1542⁴⁰ gibt an, daß in dem genannten Jahr von Bauern aus dem oberen Murtal drei

³⁸ Baravalle, a. a. O., S. 95.

³⁹ Baravalle, a. a. O., S. 81.

⁴⁰ Archiv Judenburg LA, Sch. 7, H. 44.

halbe Ampfer Malvasier nach Leoben geführt wurden. Ein Ampfer (= amphora) entspricht einem Saum, also 100 Liter. Das ergibt für das ganze Jahr 150 Liter, also sehr wenig. Der Malvasier, ein Levantiner Wein, war eben ein sehr teurer Wein, der nur auf den Tischen der reichsten Bürger kredenzt wurde. Gleiches gilt für den früher genannten Muskateller, von dem das Mautbuch von 1585 34 Yhrn verzeichnet, das sind rund 15 Hektoliter; das ist viel, doch wurde ein Teil davon wahrscheinlich nur durch die Stadt durchgeführt. Auch der Muskateller gehörte zu den Spitzenweinen.

Zu den Massengütern, die durch Leoben geführt wurden, zählte weiters das Getreide. Das Mautbuch aus dem Jahre 1573 verzeichnet 327.5 Grazer Viertel und 4299 Saum, hingegen das Mautbuch aus dem Jahre 1585 zuzüglich 40 Prozent der in den letzten vier Wochen verzeichneten Menge 1287 Viertel und 4762 Saum. Das bedeutet eine gewaltige Zunahme gegenüber 1573, die wohl auf den verschiedenen Ernteertrag dieser Jahre zurückzuführen ist.

Ein Grazer Viertel entsprach nach *Baravalle* 78.72 Liter⁴¹, den Saum haben wir mit 100 Liter angenommen. Gegen diese Maße sprechen aber die Mautgebühren, die bei einem Saum Getreide vier, bei einem Viertel aber nur einen Pfennig ausmachten. Eine gewisse Höherbewertung des Saums mag sich daraus erklären, daß beim Saum das Pferd mitgerechnet wurde, allein es gibt noch eine andere Erklärung für die Verschiedenheit der Berechnung der Viertel, und diese würde auch den auffallenden Unterschied zwischen den Jahren 1573 und 1585 erklären. Da der Saum feststeht, muß der Fehler beim Viertel liegen. Der Ausdruck „Grazer Viertel“ ist nur 1573 erwähnt, manchmal heißt es auch „alte Viertel“. Sollte nicht doch im Jahre 1585 das Leobner Viertel gemeint sein, das ungefähr die Hälfte des Grazer Viertels ausmachte, nämlich 36.9 Liter? Dann würden sich die nach Viertel gemessenen Getreidemengen für das Jahr 1585 auf die Hälfte vermindern und die durchgeführten Getreidemengen würden dann — abgerundet und mit allem Vorbehalt — folgende sein: 1573: 4557 Hektoliter, 1585: 5237 Hektoliter. Feststeht, daß der Getreidehandel starken Schwankungen ausgesetzt war.

Bemerkt sei noch, daß unter dem Getreide nur „resches“ Getreide verstanden wurde, also Roggen und Weizen. Hafer wurde nur gelegentlich erwähnt, er wurde stets in Startin gemessen.

Die Mautbücher des 18. Jahrhunderts führen das Getreide nicht gesondert an, sie können daher nicht zum Vergleich herangezogen werden.

⁴¹ A. a. O., S. 62 ff.

Einen weiteren großen Posten bilden die Kaufmannsgüter. Dazu zählte man im 16. Jahrhundert Nürnberger Ware, welsche Ware, beschlagenes Gut, gemeine Saum, gemeine Wagen, gemeine Zentnerware. Unter den Wagen unterschied man je nach der Größe vier Arten, solche, die mit 8, andere, die mit 12, weitere die mit 16 und wieder andere, die mit 18 Pfennigen Maut veranschlagt waren. Das hing mit der Größe der Wagen bzw. mit der Zahl der Pferde, die vorgespannt waren, zusammen.

Was „beschlagenes Gut“ ist, hat *Herbert Klein* festgestellt⁴²: Es waren Ballen mit wertvollen Gütern, die mit Baumwolle ausgepolstert und darin eingeschlagen waren, Spezereien vor allem, kostbare Gewürze wie Safran, Ingwer, Pfeffer, Gewürznelken, Muskatnuß, Muskatblühe, Zimt, ferner gehörten teure Gewebe zum beschlagenen Gut. Da es in Zentnern gemessen wurde, ist sicher, daß es nicht gesäumt, sondern auf der Venezianerstraße in Wagen nach Leoben geführt wurde.

Die „gemeine Ware“ umfaßte im Gegensatz hiezu die billigeren Gewürze, dann Zucker, Farbstoffe, Weihrauch, Galläpfel und vor allem Südfrüchte, kurz alles, was man unter dem Begriff „Venezianer Waren“ verstand, soweit sie nicht in Ballen verpackt waren und nicht unter das „beschlagene Gut“ fielen. Sie wurden teils in Wagen geführt, das war die sogenannte „Zentnerware“, teils gesäumt.

Die durch Leoben durchgeführten Mengen zeigt die folgende Tabelle (Dezember 1585 berechnet):

	Beschlagenes Gut		Gemeine Ware					
	Saum	Zentner	Saum	Zentner	Wagen zu Pf.			
					8	12	16	18
1573:	14.5	41.5	333	757.5	66	285	—	333
1585:	8.5	210	208	1856	166	116	93	287

Rechnet man den Saum mit zweieinhalb Zentnern, was bei dieser Art Güter entspricht, so ergeben sich folgende Mengen:

	Beschlagenes Gut	Gemeines Gut	Wagen
1573:	77.75	1590 Zentner	684
1585:	230.75	2376 Zentner	662

⁴² H. Klein, Beschlagenes Gut, Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 40/1954, S. 327 ff. Beiträge zur Siedlungs-, Verfassungs- und Wirtschaftsgeschichte von Salzburg, Salzburg 1965, S. 549 ff.

Für eine Umrechnung der Wagen in Zentner fehlt jede Grundlage. Doch auch so ergeben sich bemerkenswerte Ausblicke. Zunächst ist festzuhalten, daß der Handel mit diesen Gütern zwischen den beiden Jahren eine Zunahme erfahren hat. Die Zunahme entfällt jedoch ausschließlich auf die Zentnerware, d. h. auf die auf Wagen geführte Ware, während die gesäumte Ware abnahm. Aus diesem Rückgang des Saumverkehrs ist auf eine Verbesserung der Straßenverhältnisse zu schließen, vielleicht auch auf eine Zunahme des Verkehrs auf der Mur.

Die Mautner des 16. Jahrhunderts waren sehr genau und gewissenhaft, sie verzeichneten vielfach auch die einzelnen Waren, die sie zu vermauten hatten. Da gab es Eisenwaren, nämlich Messer, die in Lageln verpackt waren, Hacken, die man nach ihrem Wert berechnete, Pfannen, die nach Schock, Sensen, die nach Stück gezählt wurden, Draht, den man nach dem Gewicht in Zentnern, Blech, das man nach Saum maß, und schließlich die „Nürnberger Ware“, worunter man feine Messer, Zinn-, Messing- und Kupfergeschirr verstand⁴³. Dann gelangten Textilien in das Mauthaus, Tuche, Leinwand und Samt, die teils nach Stücken, teils nach der Elle berechnet wurden. In großer Zahl (1573: 2170) scheinen Hüte, das waren Filzhüte, auf, weiters Barette, Schleier und Handschuhe. Von Norden kamen Heringe und Fischschmalz in Tonnen, wie kleine Fäßchen mit kreisförmigem Querschnitt genannt wurden, sowie Stockfische, die in Ballen zusammengebunden waren, aus dem Osten kam Honig, der in Startinfässern befördert wurde, aus dem Süden wurden Spezereien und Glas nach Leoben geführt. Das Glas hieß „Waldglas“, weil es von den Glashütten aus dem „Wald“ — wohl dem Bachern — stammte. Man transportierte es in Truhen oder trug es auf dem Rücken auf den Markt.

Die beiden Mautbücher aus dem 18. Jahrhundert gehen bei weitem nicht so ins Detail wie die des 16. Jahrhunderts. Sie verzeichnen lediglich „Güterwagen“, und zwar für das Jahr 1723: 3429, für das Jahr 1733: 3360, sowie „Roß- und Ochsenraum“, und zwar für 1723: 5512, für 1733: 3079. Nach der Mautgebühr zu schließen, wurde ein Wagen vier Saum gleichgestellt, was mengenmäßig kaum entsprechen kann. Bleibt man aber bei dieser Rechnung, so ergeben sich folgende Mengen, in Wagen ausgedrückt: 1723: 4807 bzw. 1733: 4130. Das ist etwa die vierfache Menge dessen, was 150 Jahre vorher geführt worden war.

Auch Vieh war der Maut unterworfen. Vor allem waren es Pferde und Ochsen, die in den Mautbüchern aufscheinen, in ganz geringer Zahl

⁴³ H. A m m a n n, Nürnbergs industrielle Leistung im Spätmittelalter. Wirtschaftliche Probleme der gewerblichen Entwicklung, hrsgg. v. F. L ü t g e. Stuttgart 1968, S. 8.

auch Schweine. Bei Pferden und Ochsen wurde unterschieden, ob sie „durch das Land“ getrieben wurden — das war wohl ungarisches Vieh bzw. Pinzgauer Pferde, die den Erz- und Eisenwagen vorgespannt wurden — oder „aus dem Land“, also heimisches Vieh, wobei gemeint war, daß sie „aus dem Land“ stammten, nicht aus dem Land hinausverkauft wurden. Im Jahre 1573 wurden 189 Pferde und 296 Ochsen „durch das Land“ und 10 Pferde und 130 Ochsen „aus dem Land“ zur Maut gebracht.

Einen kleinen Ersatz für die fehlenden Angaben in den Mautbüchern gibt die „Gegenstrazza“ für den Monat Februar des Jahres 1750⁴⁴. Sie verzeichnet neue Genußmittel, wie Tabak, Schokolade, Kakao, Kaffee und Tee, Muscheln und Austern, ferner Pulver für die Bergwerke und feine Stoffe, wie Musselin, Aachener Tuche und feinen Seiden, „kram“.

Der Vergleich zwischen 1723 und 1733 weist eine geringfügige Abnahme auf. Er rundet das Bild einer schrumpfenden Wirtschaft ab, das schon aus dem Verkehr mit Roheisen, Wein und Salz zu erkennen war.

Einen beachtlichen Posten im Leobner Handel stellten H ä u t e u n d F e l l e dar. Im einzelnen wurden Pferde-, Kuh- und Ochsenhäute sowie Kalb- und Schaffelle genannt. „Geirchte“ Felle waren gegerbte Felle, für die höhere Maut gezahlt werden mußte. Im Jahre 1573 wurden 689 Häute und Felle, darunter 150 geirchte Felle im Mautbuch verzeichnet. Ein besonderer Artikel war das B e u t e l l e d e r, feines Leder, wahrscheinlich Ziegenleder, das der Herstellung von Beuteln diente; das Mautbuch von 1573 verzeichnet 2600 Stück Beutelleder. Auch K u h h a a r kam in die Maut.

A n d e r e W a r e n, die der Maut unterworfen waren, waren Bier, das in Kufen gefüllt war, Branntwein, der in Lageln gesäumt wurde, Kotzen, von denen man je nach der Güte ganze, d. h. solche, für welche die volle Maut, und halbe, für die nur die halbe Maut zu zahlen war, unterschied, Mühlsteine, Mauerziegel und Hausrat.

Unsere Vorstellung vom Verkehr im Leoben des 16. Jahrhunderts wäre unvollständig, würden wir die vielen Kraxen- und Buttenträger übersehen. Allein im Jahr 1573 kamen 84 Kraxenträger und Wanderkrämer in die Stadt, die mit allen möglichen Waren, Spezereien und Gewürzen, Häfen und Sieben, Leinen- und Baumwollstoffen beladen waren⁴⁵.

So ergibt sich ein recht buntes Bild vom Handel und Wandel in der Stadt. Freilich darf man den Verkehr nicht mit modernen

⁴⁴ A. Leoben LA, Sch. 132, H. 483.

⁴⁵ F. L e s k o s c h e k, Der Wanderhandel in Steiermark vom Mittelalter bis zum 19. Jahrhundert. Jahresbericht der Handelsakademie in Graz. Graz 1940.

Maßstäben messen, allein drei bis vier Güterwagen täglich — sieht man von den Sonn- und Feiertagen ab — im 16. Jahrhundert, 15 bis 20 Wagen in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts, dazu noch die Säumer und Wanderkrämer, sind gar keine geringe Zahl. Die Pferde mußten gewechselt und gefüttert, die Wagen und Saumtiere ab- und wieder beladen werden; damit waren viele Menschen beschäftigt. Die Fuhrleute hielten sich in der Stadt mindestens durch Stunden, meist durch Tage auf, davon lebten die vielen Gastwirte. Die Fuhrleute waren aber auch die Zeitungen der frühen Neuzeit, sie trugen die neuesten Nachrichten von Ort zu Ort und waren daher gern gesehen. Es war auch nicht so, daß stets alle gewünschten Waren in der Stadt lagernd waren; ein Wagen mit neuen Stoffen lockte Zuschauer und Käufer an, noch mehr ein Wagen mit Südfrüchten und Spezereien.

Ein nicht näher meßbarer, aber nicht unerheblicher Teil der Ware kam auf der Mur nach Leoben⁴⁶. Schon seit dem Spätmittelalter war eine *Schiffahrt* flußaufwärts von Radkersburg nach Leoben eingerichtet, die bis 1620 bestand und hauptsächlich dem Transport von Wein aus dem Unterland ins Oberland diente. Man unterschied zwei Fahrtzeiten oder „Ziele“ im Jahr: das Lanzingziel im Frühjahr, das je nach dem Beginn der wärmeren Jahreszeit am Ende des Monats März oder zu Beginn des Monats April einsetzte, und das Herbstziel, das sogleich nach der Weinlese begann. Ein Ziel umfaßte zwölf bis sechzehn Fahrten in zwei bis drei Monaten, eine Fahrt von Leoben bis Spielfeld dauerte zwei Tage, die Rückfahrt zehn bis zwölf Tage. Neben der Schiffahrt und lange nach ihr besaßen *Flößerei* und *Plättenfahrt* eine bedeutende Rolle im Verkehr der frühen Neuzeit. In Leoben saßen stets zwei bis drei Floßmeister, denen der Salztransport die Existenzgrundlage bot. Sie saßen in der Langgasse, die im 16. Jahrhundert „Scheffgasse“ hieß. Neben dem Salz wurde viel Eisen murabwärts gefloßt, darauf wurde schon verwiesen. Das dritte Massengut, das flußabwärts gefloßt wurde, war das Holz, doch dürfte Leoben dafür nur Durchgangsplatz gewesen sein, da der Holzbedarf im Herzen des Eisenbezirkes ein zu großer war, als daß aus ihm Holz wegverkauft worden wäre. Wohl aber gingen von Leoben leere Weinfässer, die „Assacher“, auf der Mur ins Unterland, um gefüllt wieder zurückzukehren.

Zum Fernhandel kam noch der *Nahhandel*, der Gütertausch zwischen Stadt und Land. Schon im Jahre 1305 hatte Leoben das Recht der *Banmeile* für Schankwirte, Fleischhauer und Bäcker erhalten⁴⁷, das

⁴⁶ Wie Anm. 37, S. 6 ff.

⁴⁷ F. Popelka, *Schriftdenkmäler des steirischen Gewerbes*, Graz 1950, S. 34.

diese Gewerbetreibenden vor der ländlichen Konkurrenz schützte. Im Jahre 1357 verfügte Herzog Albrecht II., daß zwischen Knittelfeld und Bruck an der Mur nur in Leoben Leder verarbeitet und verhandelt werden dürfe⁴⁸. Ebenso war Leoben im Weinhandel privilegiert⁴⁹.

Besonders lebhaft war das Treiben zur Zeit der *Märkte*. Ein Wochenmarkt hatte sich schon frühzeitig, noch vor der Stadtgründung, aus dem Bedürfnis der Bewohner heraus entwickelt. Markttag war anfangs der Montag, doch verlegte König Ferdinand I. auf Bitten der Bürger im Jahre 1521 den Markt auf Samstag. Auf ihm erschienen vor allem die Bauern der Umgebung, um ihre Produkte anzubieten und sich mit dem einzudecken, was sie selbst nicht erzeugen konnten. Für den Handel im großen kam der Wochenmarkt nicht in Betracht, ihm dienten die Jahrmärkte. Der älteste Jahrmarkt ist zweifellos der zu St. Jakob (25. Juli), dem Patron der alten Pfarrkirche. Im Jahr 1521 bewilligte Ferdinand I. einen zweiten Jahrmarkt zu St. Andrä (30. November)⁵⁰. Jeder dieser Märkte dauerte vier Wochen, je 14 Tage vor und 14 Tage nach dem Festtag. Während der Marktzeit wurde die doppelte Maut eingehoben. Bedeutung für den Fernhandel besaßen die Leobner Märkte nicht, sie standen hinter denen von Bruck an der Mur oder von Graz weit hinten an. Wir können sie daher übergehen.

Doch auch abgesehen von den Marktzeiten verteilten sich Handel und Verkehr ungleichmäßig über das Jahr. Soweit das den Verkehr auf der Mur betraf, hing er vom Wasserstand des Flusses und von Witterungserscheinungen ab; im Winter ruhte er. Aber auch auf den Straßen war der Verkehr ungleichmäßig über das Jahr verteilt. Da als Frächter oder „Führer“, wie sie genannt wurden, hauptsächlich Großbauern und Wirte der Umgebung in Betracht kamen, ruhte der Verkehr in der Zeit der dringendsten Erntearbeiten im Sommer weitgehend. Eine andere Zeit geringen Verkehrsvolumens war die Zeit der Schneeschmelze, wenn die Straßen und Saumpfade aufgeweicht und schwer zu befahren oder zu begehen waren. Hingegen war der Winter, wenn die Straßen festgefroren und die Straßendecke daher sehr tragfähig war, und obendrein die Bauern mit der landwirtschaftlichen Arbeit nicht ausgelastet waren, eine Zeit lebhaften Verkehrs.

Berechnungen über die Verteilung des Verkehrs durch die Leobner Maut nach den einzelnen Vierteljahren ergaben für die drei wichtigsten Massengüter den in der folgenden Tabelle verzeichneten durchschnitt-

⁴⁸ F. Popelka, a. a. O., S. 48 f.

⁴⁹ F. Popelka, a. a. O., S. 67.

⁵⁰ Privilegien der Stadt Leoben nach der Beschreibung von 1666. A. Leoben LA, Sch. 3, H. 15, Nr. 9.