©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

Willibald Katzinger

Markt und Maut Mauthausen

Im Jahre 1985 feierte die Marktgemeinde Mauthausen 650 Jahre Markt und gab aus diesem Grunde zum zweiten Mal[1] ein Heimatbuch heraus.[2] Das Jubiläum bezog sich auf eine Eintragung im Urbar des Stiftes Baumgartenberg von 1335, die den Ort erstmals als Markt bezeichnet.[3] Bei genauerem Hinsehen entpuppt sich diese Textstelle jedoch als reine Ortsangabe und hat mit der Gesamtsiedlung Mauthausen nur bedingt zu tun. Schon gar nicht ist die Rede von einem „freien Markt", wie im Heimatbuch etwas übertreibend dargestellt wurde.[4] Angeführt sind vier Liegenschaften *ze Moethavsen*, von denen das Kloster zu Mariä Geburt Einkünfte erhielt, darunter *von dem Havs an dem marcht LX dn*. (= vom Haus am Markt 60 Pfennige).[5] Mit dem *marcht* ist hier allerdings die Örtlichkeit des Marktplatzes gemeint, wie beim zuvor angeführten Haus, welches *pei dem Tuern* lag, also beim Turm, wo immer der auch gestanden sein mag. Über den Status der Siedlung oder über die Privilegien der Bewohner wird hier nichts ausgesagt. Es handelt sich nur um ein Indiz, denn wenn ein Marktplatz vorhanden ist, sollte es auch eine Marktsiedlung geben. Dass Mauthausen 1335 längst eine Marktsiedlung gewesen ist,[6] wie sie in Bayern und Österreich seit dem 13. Jahrhundert typisch gewesen waren,[7] daran dürfte ohnedies kein Zweifel bestehen. Es gibt dafür, wie wir sehen werden, sogar wesentlich ältere Hinweise.

Doch war es für eine Zollstelle an der Donau, wie Mauthausen eine war, ohnedies zweitrangig, ob sie sich nun auch als Markt bezeichnen konnte oder nicht. Es spielte sich hier seit dem Ende des 12. Jahrhunderts das ganze Jahr über mehr ab, als vermutlich in allen Märkten des Mühlviertels zusammen. Wir kommen damit zu den Anfängen der historisch erfassbaren Geschichte von Mauthausen, die – wenn man den Quellen trauen kann – mit einer Katastrophe beginnt.

Es handelt sich – die Kundigen wissen es schon – um den Bericht vom dritten Kreuzzug, der am 11. Mai von Regensburg ausgehend die Donau herab-

1 Das erste von Josef Mayr erschien 1908.
2 Heimatbuch 1985.
3 Schiffman 1912, Bd. 3, 43; Hoffmann 1932, 169.
4 Heimatbuch 1985, 12.
5 Schiffman 1912, Bd. 3, 43.
6 Katzinger 1978, 100.
7 Katzinger 2006.

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

führte, zunächst bis auf eine Ebene bei der ungarischen Pforte in der Nähe von Preßburg, wo das Heer einige Zeit verweilte, um auf weiteren Zuzug zu warten. In Mauthausen hätten nun die Bewohner zu Unrecht Maut oder Zoll von den Kreuzfahrern verlangt. Daraufhin wurde der Ort auf Befehl Kaiser Friedrich Barbarossas[8] bis auf die Grundmauern niedergebrannt. So steht es bis heute in allen Geschichtsbüchern über das „fromme" Unternehmen und zur Geschichte des Handels in Österreich. Die unreflektierte Wiedergabe des Ereignisses ist ein dankbares Lehrstück über die Mängel positivistischer Geschichtsforschung, die sich an den wenigen Texten Wort für Wort abmüht, aber wenig darum kümmert, ob die überlieferten Nachrichten auch logisch sind.[9]

Man stelle sich die Situation einfach einmal praktisch vor: Da erscheint eine Armada von Donauschiffen mit mehreren Tausend Rittern und deren Tross an Bord vor Mauthausen. Am Ufer stellen sich ihnen die vielleicht 100 Bewohner der Siedlung entgegen und verlangen Maut von den geharnischten Recken. Sie tun das, obwohl sie ganz genau wissen, dass die Kreuzfahrer davon befreit sind. Die Streiter Christi fackeln auch nicht lange und legen Mauthausen in Schutt und Asche. So weit, so schlecht für den schönen Ort an der Donau.

Niemand hat sich bis jetzt daran gestoßen, dass es so nicht gewesen sein kann, weil die Mauthausner des Mittelalters ebenso wenig Maut kassieren durften wie die Schwechater heute am Vienna Airport. Das war und ist Aufgabe der Zöllner bzw. Mautner, die im Auftrag des „Staates" und in unserem Fall des Herzogs von Österreich handelten. Die Mauthausner waren schließlich keine ungesetzlichen Wegelagerer! Abgesehen von dieser kleinen Beckmesserei scheint die Angelegenheit insgesamt sehr hinterfragungswürdig zu sein. Schließlich ist bekannt, dass sich der Babenberger Herzog Leopold V. im Voraus verpflichtet hatte, die Kreuzfahrer auf ihrem Weg durch Österreich in jeder Hinsicht zu unterstützen. Er hatte auch allen Grund dazu, denn noch glaubte er, sich vor dem Kreuzzug drücken zu können.[10] Davon waren seine Amtleute in Mauthausen sicher informiert. Doch betrachten wir die insgesamt drei Quellen genauer, die uns Nachricht von den Ereignissen geben:

Die Textauszüge

Historia de expeditione Friderici (Quelle A)[11]
Fridericus Romanorum imperator victoriosissimus ordinatis expeditioni transmari-

8 Zu ihm vgl. zuletzt Görich 2011.
9 Darunter durchaus auch Katzinger 1978, 100.
10 Scheibelreiter 2010, 244–245.
11 Chroust 1928, 17.

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

ne necessariis et commnendatis filio suo illustri Romanorum regi Hainrico imperrii negotiis V. idus maii a Ratispona cum exercitu signatorum Christi et navigio secondo per danubii alveum usque Wiennam est transvectus, parte maxima exercitus terrestri itinere antea illo usque premissa. In ea navigatione vicum Muthusen dicitur, in ripa Danubii situm, iusto dedit incendio, quoniam cives eiusdem loci vectigal insolitum a transeuntibus peregrinis signatis videlicet Christi novo superbie fastu exegerant. A Wienna civitate profectus terram Vngaricam que extra portas dicitur, VIIII. Kal. Iunii cum exercitu domini intravit et in planitie camporum qui vulgo Vieruelde dicuntur, iuxta Bosonium urbem castra metati per quatuor dies ibi consederunt, donec omnis ibi peregrinorum exercitus adunaretur.

(= Der überaus siegreiche römische Kaiser Friedrich ist, nachdem er wegen des überseeischen Kreuzzuges alles Notwendige angeordnet und die Angelegenheiten des Reiches seinem berühmten Sohn Heinrich übertragen hatte, am 11. Mai mit einem Heer im Zeichen Christi und einem zweiten (?) Schiff am Donaustrom von Regensburg bis Wien gereist, wohin er zuvor den größten Teil des Heeres auf dem Landweg voraus geschickt hatte. Auf dieser Schifffahrt übergab er das Dorf Mauthausen, welches am Ufer der Donau liegt, einem gerechten Feuer, weil die Bürger dieses Ortes in einem Anflug von Stolz von den vorbeireisenden Pilgern, die freilich mit dem Zeichen Christi versehen waren, aus Übermut eine ungewöhnliche Gebühr einhoben. Von der Stadt Wien brach er in das Land Ungarn auf, welches vor den Toren genannt wird, und gelangte am 24. Mai mit dem Heer des Herrn auf eine Ebene von Feldern, die im Volksmund Vierfeld genannt werden. Bei der Stadt Preßburg ließen sie sich vier Tage in Feldlagern nieder, bis dort das gesamte Heer der Pilger zusammen war.

Historia peregrinorum (Quelle B)[12]

Interea serenissimus imperator Fridericus ignarus tanti sceleris a Ratspona descenderat navigio ad partes Austrie, exercitu cum equis et curribus per terram eunte, et oppidum Muthisin, situm in ripa Danubii, flamma vindice funditus everterat, eo quod habitatores illius vectigal indebitum a peregrinis indebitum[13] *transeuntibus arroganter presumpserant extorquere. Cum autem Winam pervenisset exercitus, lupoldus dux Austrie qui apud omnes liberalitatis preconio famosus et celebris habebatur, necessitate peregrinorum laudabiliter consuluit tum in ministratione mercati tum in rebus propriis hilariter largiendo. Inde progredientes in spaciosa camporum amplitudine, qui vulgo Uiriuelden vocantur, castra metati sunt secus Danubium perfluentum in opposite ripa Bosonium, quod Préspurc teutonice nuncupatur. Ibi*

12 Chroust 1928, 130.
13 Durch Unterpunktion gelöscht, vgl. Abb. 2, Spalte 1, Z. 10 u. 11.

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

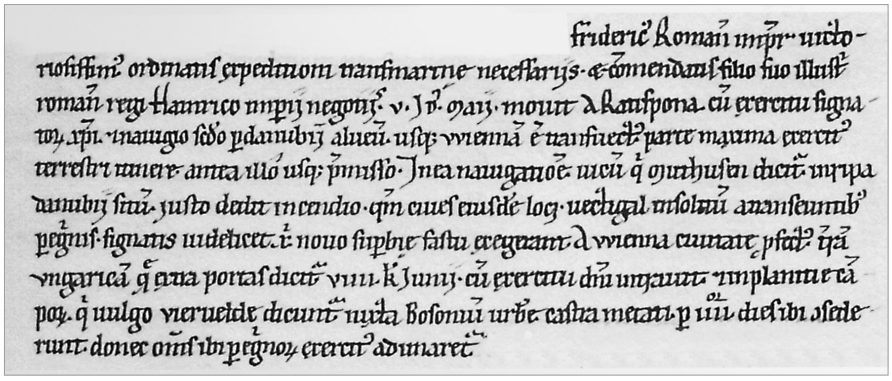

Abb.1: Handschrift der *Historia de expeditione Friderici* in der Universitätsbibliothek Graz, MS 411, fol. 145r (Ausschnitt)

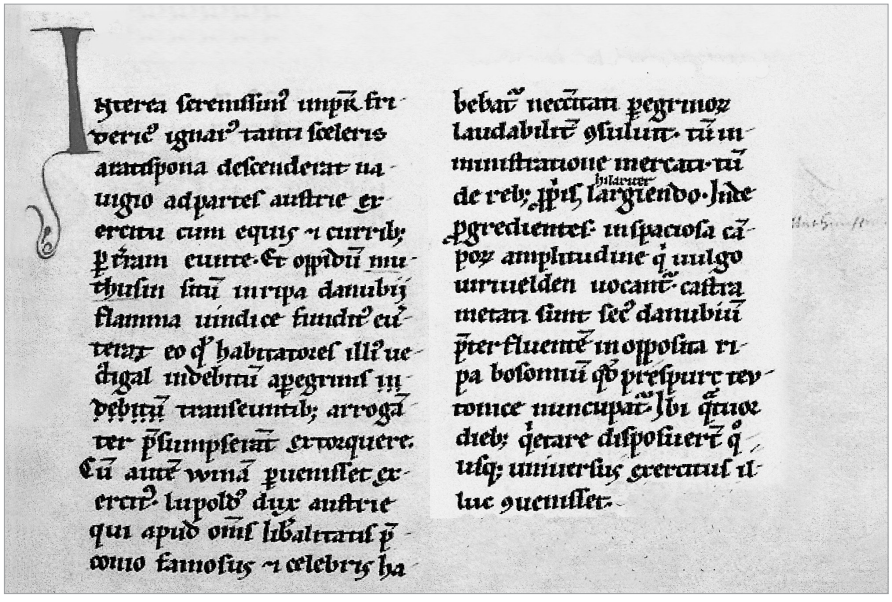

Abb.2: Handschrift der *Historia peregrinorum* in der Universitätsbibliothek Heidelberg, Codex Salemitanus IX, 29, 8r (Ausschnitt, rechte Kolumne nach unten verschoben und neu montiert).

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

quattuor diebus quietari disposuerunt, quousque exercitus universus illuc convenisset.

(Inzwischen war der strahlendste Kaiser Friedrich in Unkenntnis des so großen Verbrechens mit einem Schiff nach Österreich abgefahren, während das Heer mit den Pferden und Wagen über Land ging, und hatte die befestigte Siedlung Mauthausen, gelegen am Ufer der Donau, mit rächendem Feuer von Grund auf zerstört, weil sich seine Einwohner anmaßten, in hochfahrender Weise von den vorbeiziehenden Fremden eine ungebührliche Abgabe zu erpressen. Als das Heer aber nach Wien kam, hat Herzog Leopold von Österreich, der für seine Freigebigkeit bei allen berühmt und bekannt war, löblicherweise nach dem Bedürfnis der Pilger gefragt, ob es sich nun um Hilfe beim Einkauf oder um ein großzügiges Geschenk aus seinem Eigentum handelte. Von dort zogen sie weiter zu einer weitläufigen Ebene von Feldern, die im Volksmund Vierfeld genannt wird, und errichteten gegenüber von Bosonium, welches deutsch Preßburg genannt wird, unmittelbar an der vorbeifließenden Donau Lager. Dort beschlossen sie, sich vier Tage auszuruhen, bis das gesamte Heer dort zusammengekommen ist).

Lamberti parvi annales a. 1179–1189 (Quelle C)[14]
Fridericus imperator cum multitudine armatorum egreditur contra inimicos Christi in virtute magna, vicumque suum Reinesborch prohibentem transientum vastat et destruit;

(Kaiser Friedrich zieht mit einer großen Menge Bewaffneter und großem Mut gegen die Feinde Christi, verbrennt und zerstört sein Dorf *Reinesborch*, welches die Vorbeiziehenden behindert hat.)

Die Überlieferung

Die *historia de expeditione Friderici* (Quelle A) ist bruchstückhaft in zwei Handschriften überliefert, die beide bald nach dem Jahr 1200 geschrieben worden sind, die eine im Koster St. Lambrecht in der Steiermark und die andere im Kloster Mühlhausen im damaligen Böhmen. Erstere wird heute in der Universitätsbibliothek Graz aufbewahrt (Abb. 1)[15], die zweite in der Bibliothek des Prämonstratenserklosters Strahov in Prag.[16] Als Autor gilt ein – vermutlich ös-

14 Pertz 1859, 649.
15 Universitätsbibliothek Graz, MS 411, fol. 145r: Chroust 1928, IX-LXXXI (Einleitung).
16 Bibliothek des Prämostratenserklosters Strahov, Signatur DF III 1 (alt D.K. 123); Chroust 1928, IX–LXXXI.

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

terreichischer – Mönch namens Ansbert, der als Zeitzeuge während des Kreuzzuges Dienst in der Kanzlei Kaiser Friedrich Barbarossas verrichtete.

Von der *historia peregrinorum* (Quelle B) hat sich nur eine Handschrift erhalten, die um 1220 im Zisterzienserkloster Salem am Bodensee geschrieben worden ist. Sie befindet sich bis heute in der Universitätsbibliothek Heidelberg (Abb. 2).[17] Die zeitliche Nähe zum Ereignis und die relativ geringe räumliche Entfernung verführt uns zum vorsichtigen Schluss, dass es so oder so ähnlich gewesen sein könnte. Die Widersprüche aber bleiben.

Die *Lamberti parvi annales* (Quelle C), die das gleiche Ereignis erwähnen, allerdings mit einem anderen Ort, enden im Jahre 1193 und scheinen zeitlich dem Ereignis am nächsten zu liegen. Sie dürften in Lüttich (St. Jakob) geschrieben worden sein, weshalb wir annehmen können, dass der Schreiber mit der Geographie an der Donau wenig vertraut gewesen ist. Der Editor hatte ebenfalls Schwierigkeiten mit der Lokalität und identifizierte sie mit Regensburg und Fragezeichen, wohl wissend, dass dies ein Unsinn ist. Der Kaiser konnte nicht gleichzeitig von Regensburg aus am Weg sein und dann seinen Aufbruchsort zerstören. Das für Regensburg unbedingt notwendige Inlaut -g- konnte auch beim Abschreiben kaum verloren gegangen sein. Viel eher konnte es passieren, dass der Herausgeber das anlautende R mit einem H verwechselte, die sich in der Buchschrift am Beginn des 13. Jahrhunderts sehr ähnelten. Wenn diese Vermutung zutrifft, dann wird aus *Reinesborch* im Handumdrehen *Heinesborch*, welches als Hainburg a. d. D. unschwer zu identifizieren ist. Es lag unmittelbar neben dem Lagerplatz des Kreuzfahrerheeres, sodass sich ohne weiteres Misshelligkeiten ergeben hätten können. Außerdem war es Zollstätte wie Mauthausen. Es spricht also einiges für Hainburg, wenn es auch in klarem Widerspruch zu den Quellen A und B steht. Gegen die Stadt an der ungarischen Pforte ist einzuwenden, dass die Kreuzfahrer vorher in Wien mit allen Ehren empfangen wurden und nolens volens wohl gelitten waren. Die Hainburger Mautner hätten es sich drei Mal überlegt, bevor sie einen Händel begannen. Bei allem Für und Wider bleibt es ein Rätsel, wie Hainburg statt Mauthausen in die *Lamberti parvi annales* gelangen konnte.

Oppidum und *cives*

Doch betrachten wir lieber die Gemeinsamkeiten von A und B. Beide behaupten, dass die Einwohner von Mauthausen eine ungerechte Abgabe erhoben hätten. Dabei werden sie das eine Mal als *cives* = Bürger (A) und das andere Mal als

17 Universitätsbibliothek Heidelberg, Codex Salemitanus IX, 29, 8r: CHROUST, LXXXI–XCV (Einleitung).

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

habitatores = Bewohner (B) bezeichnet. Die Siedlung wird abwechselnd *vicus* = Dorf (A) und *oppidum* = befestigte Siedlung, Stadt (B) genannt. Man würde es gerade umgekehrt erwarten, die Bürger im *oppidum* und die Bewohner im *vicus*, wenngleich seit Neuerem bekannt ist, dass es im Mittelalter auch in Dörfern am Land Bürger gegeben hat. Ihre persönliche Stellung hing einerseits von der Leiheform ihres Grundstückes und andererseits von ihrer beruflichen Tätigkeit in Handel und Gewerbe ab.[18] Die *cives* von 1189 sind mit Sicherheit derselben Beschäftigung nachgegangen, wie die Marktbürger des 14. Jahrhunderts. Der Chronist des Klosters Salem vermittelt sogar den Eindruck, dass sie das in einer stadtähnlichen Siedlung getan haben. Wir wissen freilich nicht, ob er aus eigener Anschauung zu diesem Urteil kam, oder ob er den Ort nur vom Hörensagen kannte. Beide Begriffe sind jedoch zweifelsfrei als Indiz für eine Siedlung mit gewerblichem Charakter zu werten.[19]

Doch ob es sich nun um Bürger oder sonstige Bewohner gehandelt, sie werden in beiden Quellen beschuldigt, von den Kreuzfahrern eine ungerechte Abgabe eingefordert zu haben. Die Chronisten haben sich dabei der bis heute unter Journalisten üblichen Verkürzung des Sachverhaltes bedient und sind nach dem pars pro toto-Prinzip vorgegangen. Dass es der Mautner gewesen ist und keineswegs die gesamte Bevölkerung, wussten sicher auch sie. Sie mussten aber im Nachhinein begründen, warum auf Befehl des Kaisers alle Häuser von Mauthausen niedergebrannt worden sind. Die kollektive Bestrafung setzt ja eine kollektive Schuld voraus. Bemerkenswert ist, dass der Schreiber der *historia peregrinorum* (Quelle B) das Wort *indebitum* (= ungerecht, ungeschuldet) sogar zwei Mal geschrieben hat, als ob er keinen Zweifel darüber aufkommen lassen wollte, dass sie ihre Strafe verdient haben.

Abgesehen davon, ob es sich um einen oder mehrere Täter gehandelt hat, erhebt sich die Frage, von wem sie diese Abgaben denn eingefordert haben können. In beiden Quellen werden die potentiellen Opfer nämlich als *transeuntes peregrini* bezeichnet, als vorbeiziehende Pilger, die laut B sogar mit dem Zeichen Christi (*signatis videlicet Christi*) versehen waren, also einem Kreuz auf ihrer Kleidung. Sie sind – so legen es die Quellen nahe – gar nicht nach Mauthausen gekommen. Sie waren nämlich nicht auf der Donau, sondern am Lande unterwegs, mit Pferden und Wagen (*exercitu cum equis et curribus per terram eunte*), wie es in B ausdrücklich steht. Quelle A differenziert genauer und spricht von einem Großteil des Heeres (*parte maxima exercitus terrestri itinere*), welches vom Kaiser nach Wien zu Fuß bzw. Pferd vorausgeschickt worden war. Es soll sich um das größte Krezzugsheer gehandelt haben mit 3.000 gepanzer-

18 Brunner 2000, 97–109; Katzinger 2006, 232–236.
19 Scheibelreiter 2010, 245 spricht sogar von einer Stadt, freilich ohne eine Quelle dafür anzugeben.

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

ten Reitern und 12.000 Knappen, Schildträgern und Knechten.[20] Er selbst ist in diesem Fall mit einem zweiten Schiff nachgekommen. Auf dem ersten dürfte sich eine Art Vorhut befunden haben.

Dieses keineswegs unwesentliche Detail ist von den Historikern bisher kaum rezipiert worden, obwohl er sehr einleuchtend ist. Für Mauthausen aber hat es einen Haken: Wenn nun das gesamte oder der Großteil des Heeres am Lande unterwegs war, dann muss das südlich der Donau gewesen sein, auf der B 129 und der B1 (= alte Ochsenstraße), um über die Ennser Brücke nach Niederösterreich zu gelangen. Hier befand sich die dafür geeignete Straße, die bereits in der Raffelstetter Zollordnung genannte *strata legittima* (= rechtmäßige Straße, vgl. Abb. 3 Nr.5).[21] Außer der Vorhut und dem Kaiser selbst, die per Schiff ankamen, haben die Mauthausner also gar keinen Kreuzfahrer gesehen, geschweige denn, dass sie einen von ihnen um Maut angegangen hätten. Sie, bzw. ihr Mautner mussten schon nach Enns kommen, um die Gotteskrieger überhaupt belästigen zu können. Das könnten sie auch wirklich getan haben. Zumindest ist es eine denkbare Möglichkeit, um die vielen Widersprüche der Erzählung wenigstens ansatzweise zu lösen.

Die Ennser Jahrmärkte und die Fürfahrt in Mauthausen

Es fiel bisher kaum auf, dass sowohl A als auch B die Worte *teloneum* (= Zoll) oder muta (= Maut) vermeiden, die um diese Zeit üblicherweise gebraucht wurden und auch hier zu erwarten gewesen wären. Sie verwenden den weiter gefassten Begriff *vectigal* (= Abgabe). Das ist auch viel korrekter, denn es bestand keinerlei Grund, vom Heer Zoll zu verlangen. Die Ritter werden kaum Handelswaren mit sich geführt haben, höchstens die benötigte Menage für sie und ihre Begleitung. Die Brückenmaut in Enns werden wir unter *vectigal* auch nicht verstehen dürfen, denn diese stand dem Eigentümer und Erhalter der Brücke zu. In diesem Fall war dies der Herzog von Steiermark (Otakar IV.) bzw. dessen Amtsleute oder die Bewohner von Enns. Da deren Häuser verschont blieben, werden sie auch nichts getan haben, was ein Niederbrennen provoziert hätte.

Es gab aber eine Abgabe, welche u. E. die Mautner von Mauthausen einzunehmen hatten, und die einmal im Jahr besonders wichtig war: die *Fürfahrt* anlässlich der Ennser Jahrmärkte. Als Gegenteil des Stapelzwanges regelte sie den Warentransit vornehmlich auf der Donau, aber vermutlich auch auf der *strata legittima*, auf der das Kreuzfahrerheer herannahte. Ab Mariä Verkündigung (=

20 Görich 2011, 552.
21 Pfeffer 1953, 582 f.

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

25. März) mussten alle Lastschiffe ihre Fahrtroute auf der Donau verlassen, in das Reintal einfahren und dort bis zum Ende des Marktes bleiben. Ausgenommen davon waren bis zum Georgitag (23. April) nur Getreide- und Weinladungen, sowie Schiffe mit Lebensmitteln. Wein- und Getreideschiffe, die während der Marktzeit vorbeikamen, konnten sich mit 12 Pfennigen pro Mut oder Fuder[22] freikaufen und konnten ohne Halt passieren. Der an sich sehr rigorose Stapelzwang, der sich im schlechtesten Fall auf bis zu 51 Tage erstrecken konnte, diente zur ausreichenden Beschickung des Jahrmarktes, der stets am Montag in der Bittwoche begann und bis Pfingstsamstag (also insgesamt 12 Tage) dauerte.[23] Da sich das jeweilige Datum von Pfingsten nach jenem von Ostern richtet (50 Tage oder sieben Wochen danach), dieses aber immer auf den ersten Sonntag nach dem Frühlingsvollmond (= erster Vollmond nach der Tag- und Nachtgleiche) fällt, war der Termin dieses Jahrmarktes beweglich. Er konnte zwischen dem 27. April und 31. Mai beginnen, und zwischen 9. Mai und 12. Juni enden. Im Jahre 1189 fand die große Ennser Messe zwischen dem 14. und 27. Mai statt.

Wir wissen, dass Kaiser Friedrich Barbarossa am 11. Mai von Regensburg aufgebrochen ist und können uns ausrechnen, dass ihn die Donau bei Normalwasserstand und guter Witterung in drei bis vier Tagen bis Mauthausen trug. Damit wird auch klar, dass er bei Marktbeginn hier eingetroffen ist. Wann das erste Schiff mit der Vorhut und das vorausgeschickte Heer ankamen, können wir nicht so genau angeben, doch gilt auch für sie, dass sie vermutlich mitten in das Marktgeschehen hineingeplatzt sind.

Wie bedeutend die Ennser Märkte im Mittelalter waren und was sich knapp vor dem Jahr 1200 jährlich hier abgespielt hat, ist heute nur mehr schwer nachvollziehbar.[24] Da muss sich unterhalb des Stadtberges im Reintal Schiff an Schiff gereiht haben (vgl. Abb.3 Nr. 3), unzählige Wagen säumten das Ufer und auf jedem freien Fleck standen Marktbuden und Verkaufsstände. Wie die vielen Menschen und Zugtiere wochenlang versorgt werden konnten, bleibt uns ohnedies ein Rätsel. Es ist heute davon auszugehen, dass sich dieses Großereignis noch nicht in der babenbergischen Stadt am Berg (Abb. 3 Nr.8), sondern im Tal rund um die Ennsbrücke abgespielt hat (Abb. 3 Nr.4), wo sich auch die Münzstätte befand, an der fremde Währung eingetauscht und der Ennser Pfennig geschlagen wurde. Sie ist irgendwann im 12. Jahrhundert errichtet worden[25] und befand sich einige hundert Meter ennsabwärts von der späteren

22 1 Mut = 30 Metzen Getreide à 50–60 Liter, 1 Fuder = 30 Eimer Wein à 60–70 Liter: Kurz 1822, 258–279.

23 Knittler 1986, 74; ausführlich, aber ohne neue Erkenntnisse zuletzt Harreither 2010, 57 f.

24 Sie finden zu Recht selbst in der internationalen Literatur starke Beachtung, vgl. dazu die Anm. 3 und 8 bei Knittler 1986, 73.

25 Schicker 1923.

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

mittelalterlichen Brücke.[26] Möglicherweise fand der Markt auch auf einem bis heute unbebauten Rondeau am nördlichen Abhang des Georgenberges statt, welches im 14. Jahrhundert als „Altenstat" bezeichnet wurde (Abb. 3 Nr.6).[27] Der Einzugsbereich dieses Jahrmarktes reichte im Westen bis Aachen und Maastricht, im Osten bis Kiew, der Hauptstadt des russischen Reiches.[28] Organisiert wurden diese Märkte von den Regensburger Hansgrafen, die um diese Zeit – so scheint es – den gesamten Donauhandel im Griff hatten.

Über die Ursprünge dieses einflussreichen Amtes war lange Zeit nur sehr wenig bekannt, was über die Arbeit von Georg Gottlieb Plato von 1762 hinausreichte.[29] Erst 1975 ist Karl-Otto Ambronn der Nachweis gelungen, dass das die Funktion und das Amt des Hansgrafen zur Zeit der Ennser Märkte noch relativ jung war und erst um 1182 eingeführt worden ist.[30] Damit relativiert sich jener Passus der Marktordnung, der behauptet, dass sie schon unter Herzog Otakars Vater (1128–1164) in Übung gewesen sei, weil es damals eben keinen Hansgrafen gegeben hat. Das heißt aber noch nicht, dass es keine Märkte gegeben hätte oder dass die Regenburger Händler keinen Einfluss gehabt hätten.

Man kann sich vorstellen, dass in dieser Situation das überraschende Erscheinen von ein paar Tausend Rittern samt Pferden und Wagen für zusätzliche Aufregung und Verwirrung gesorgt hat.

Vermutlich – doch dies ist wie alles Folgende reine Spekulation – hatten die Kreuzritter kein großes Interesse, am Markt teilzunehmen und bis ans Ende der Veranstaltung zu bleiben. Sie wollten die Brücke passieren und weiter bis ins Heilige Land ziehen. Das wurde ihnen – so scheint es – ohne Probleme zugestanden. Aber sie hatten die Fürfahrt zu zahlen, wie die Wein- und Getreideschiffe auch. Für diese Abgabe waren die Mauthausner bzw. der dortige Mautner zuständig, die sich aller Wahrscheinlichkeiten nach während des Marktes in Enns aufhielten. Beim außertourlichen Geschäftsaufwand während des Jahrmarktes bedurfte er der Hilfe seiner Mitbewohner. Schließlich konnte ja auch die Mautstelle in Mauthausen nicht unbesetzt bleiben.

So könnten die Ereignisse abgelaufen sein. Natürlich haben sich die Kreuzritter nicht nur geweigert, die Abgabe zu entrichten, sondern die Mauthausner auch empfindlich gestraft. Ob dies auf Befehl des Kaisers geschehen ist oder nicht, möge dahin gestellt bleiben. Letztlich handelt es sich bei obiger Theorie nur um einen Versuch zur Klärung, warum Mauthausen, das ja gar nicht direkt am Weg der Kreuzritter lag, so drastisch zum Handkuss gekommen ist.

---

26 Katzinger 1987, 13–15 und Katzinger – Ebner – Ruprechtsberger 1996, 137.
27 Vgl. dazu Katzinger 1987, 12–13. Insgesamt scheint aber die Fläche zu klein für ein so großes Ereignis zu sein.
28 Vgl. dazu zuletzt Nazarenko 2000, 25–56 und zuletzt Wanderwitz 2006, 50.
29 Plato 1762, 18.
30 Ambronn 1975, 234 f.

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

Quellenkenner werden zu Recht einwenden, dass die Mauthausner auf die Ennser Jahrmärkte kämen wie der wie Pontius ins Credo, denn nachweisen lasse sich das nicht. Außerdem würde die Maut von Mauthausen das erste Mal erst im Jahre 1198 erwähnt, also neun Jahre nach der Zerstörung durch die Kreuzritter.[31] Tatsächlich ist in den Ennser Marktordnung Herzog Otakars IV. von 1191 von einer Maut zu Mauthausen nicht die Rede.[32] Um eine solche geht es in dieser Urkunde auch nicht, sondern ausschließlich um die Vorbereitung, den Ablauf und Abschluss des Jahrmarktes. Nur daran hatten die Hansgrafen von Regensburg Interesse, und diese Satzungen ließen sie sich vom todkranken Herzog schriftlich verbriefen, um sich für künftige Zeiten unter den Babenbergern abzusichern, denn der zu erwartende Erbfall stand unmittelbar bevor.

Nach dem Ende der Veranstaltung haben der Hansgraf und vier Abgeordnete der Stadt Enns die Schiffsladungen überprüft und vom jedem Zentner Wachs, Fellen und dergleichen zwölf Pfennige kassiert, bevor es wieder abfahren durfte. Dasselbe war zu zahlen, wenn die Ware auf Wagen umgeladen wurde. An Brückenmaut waren 16 Pfennige pro Wagen zu entrichten usw.

Ein Jahr später – der steirische Herzog war inzwischen verstorben – regelte Herzog Leopold V. das Zusammenleben der Regensburger mit den österreichischen Kaufleuten speziell in Wien. Viele dieser rechtlichen und handelsrechtlichen Satzungen finden sich im Stadtrecht von 1221 wieder. Mittendrin kommt auch der Handel an der Donau wieder zur Sprache und in diesem Zusammenhang auch die Zollstätte Mauthausen.[33] Sie ist in diesem Dokument die einzige neben Stein (und natürlich Wien), führt uns aber nicht weiter, da bei ihrer zweimaligen Erwähnung hier kein Zoll zu entrichten ist.

Wesentlich mehr erfahren wir von einer dritten Urkunde aus der Zeit um 1210–1220. Sie stammt von Herzog Leopold VI., greift die Jahrmarktsordnung Herzog Otakars IV. von 1191 auf und verbindet diese mit dem Donauverkehr und der Zollstelle Mauthausen.[34] Bereits der erste Satz führt mitten in unsere Problematik ein:

Primus statuimus, ut quod dicitur furfart, in purificatione sancte Marie incipiat et usque ad finem nundinarum in Anaso permaneat (= Als erstes setzen wir fest, dass das, was Fürfahrt genannt wird, zu Mariä Lichtmess beginnt und bis zum Ende des Jahrmarktes in Enns dauert).

Der zweite und die folgenden Sätze bestätigen, was wir oben vermutet haben:

---

31 Knittler 1977, 343.

32 Bester Text von Friedrich Hausmann auf http://gams.uni-graz.at/fedora/get/o:stub-en01-07B-1/FILE publiziert. Davor: UBLOE 2 (1856) 431 Nr. 296; Pressel, Ulmisches UB 1 (1873), 29 Nr. 18 Widemann, Regensburger UB 1 (= Monumenta Boica 53; 1912), 12 Nr. 43.

33 Knittler 1986, 76.

34 Knittler 1977, 342–350.

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

De eo quod dicitur recht wagnarwannt quinque talenta statuimus in Mauthausn sive in aqua sive in terra transeat vel ducatur (= Von dem, was rechtes Wagengewand heißt, setzen wir 5 Talente in Mauthausen fest, sei es, dass es am Wasser, sei es, dass es an Land passiert oder geführt wird).

Eine Maut an zwei Orten

Damit wird relativ eindeutig festgelegt, dass die Fürfahrt Mauthausen zu Wasser und zu Land Gültigkeit hatte. Das gilt auch für die folgenden Bestimmungen, die verschiedene Abgaben von verschiedenen Wagenladungen festlegen. Anschließend folgen die Abgaben an Marktzoll und die Brückenmaut, die identisch mit jenen von 1191 sind. Nur der Regensburger Hansgraf hat seine tragende Rolle verloren: *Item in Anaso ad nundinas hansgraf nichil habeat iudicare* heißt es nun, *sed totum iudicium spectat ad iudicem civitatis* (= Ferner hat der Hansgraf bei den Jahrmärkten in Enns nichts zu urteilen, sondern das gesamte Recht liegt beim Richter der Stadt). In unserem Zusammenhang ist ein weiteres, neues Detail von Interesse: *Item quidquid hospes in furuart debet persolvere, ex hoc numero tertia pars burgensi ducis remittitur persolvenda* (= Ferner, was immer der fremde Kaufmann (Gast) bei der Fürfahrt geben muss, davon steht dem Bürger des Herzogs ein Drittel zu). D.h. dass zumindest während des Jahrmarktes die Einnahmen aus der Fürfahrt bei Mauthausen zwischen dem dortigen Mautner und den Ennsern geteilt wurden. Es heißt ferner, dass zwischen Enns und Mauthausen eine enge Zusammenarbeit bestanden hat. Die blieb auch bestehen, als es in Enns längst keinen Jahrmarkt mehr gegeben hat – nach ca. 1220 ist davon nichts mehr zu lesen – und als die Mauthausner Maut längst zum Dotationsgut des Kollegiatskapitels am Wiener Stephansdom (seit 1368) gehörte.[35]

Am 13. April 1410 forderte Herzog Leopold die Ennser auf, den Beschwerden des Dechants und Kapitels von St. Stephan nachzukommen und künftig bei der Maut in Mauthausen anzuländen und ihre Schiffe beschauen zu lassen, was sie verweigert hätten und durchgefahren seien.[36] Dazu hatten allerdings sie auch jedes Recht, konnten sie doch eine schöne Urkunde Herzog Rudolfs IV. von 1358 vorweisen, die ihnen Mautfreiheit zwischen Wien und Enns zusicherte.[37] Darüber hinaus brachten sie auch ein Schreiben der Gmundner bei, in welchem diese bestätigten, dass die Ennser in Mauthausen immer schon maut-

35 Vgl. dazu die Stiftungsurkunde der Herzöge Albrecht und Leopold von 1368 (OÖUB 8, 378f., Nr. 384) und die Bestätigung Kaiser Karls IV. von 1371 (OÖUB 8, 550f., Nr. 555) und Zschokke 1895.

36 Oberleitner 1861, 104, Nr. LXVI.

37 Oberleitner 1861, 80, Nr. XXVI.

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

frei gewesen seien. Sie selbst würden ja auch immer an Mauthausen vorbei und direkt in den Enghagen fahren, wo sie (= die Mauthausner) *schüllen iren anbalt da haben vnd die Mawtt von uns Nehmen yn dem Engehakken*.[38]

Die Mauthausner Mautner waren also berechtigt, auf Ennser Boden ihre Aufgaben wahrzunehmen und die Fürfahrt einzuheben. Dass sie dies im Enghagen und nicht mehr im Reintal taten, hängt mit einer Entwicklung aus der Mitte des 14. Jahrhunderts zusammen, die den Ennsern sehr zum Nachteil gereichte, die aber früher oder später kommen musste. Wieder ist über alle schriftlichen Nachrichten hinaus die Logik einzuschalten und ein Blick auf die räumlichen Verhältnisse zu werfen.

Der räumliche Zusammenhang

Der ohnedies auf mehrere Seitenarme verzweigte Lauf der Donau teilte sich nach dem Passieren des Luftenberges in einen nördlichen und südlichen Arm, die erst knapp vor der Einmündung der Enns (Abb.3 Nr.2) – damals unmittelbar östlich des sogenannten Tabors – wieder in ein Bett zusammenfanden (vgl. Abb.3 Nr.10).[39] Mauthausen liegt schräg gegenüber dieser Mündung (Abb.3 Nr.1), sodass der Mautner anscheinend einen guten Überblick über alle Schiffe hatte, die in das Reintal einfuhren und von dort wieder herauskamen. Doch sind sie wirklich ennsabwärts gefahren? Die Urkunde Ottakars IV. spricht davon, dass sie gezogen wurden: *Hoc facto sursum naves trahantur*. Doch flussabwärts müssen Schiffe nicht gezogen werden. *Sursum* steht sogar, also wieder, auf die gleiche Art, wie sie hingekommen sind. Aber wie ist das vor sich gegangen? Die Enns war ein reißender Fluss, auf dem im Gegensatz zur ebenfalls wenig zahmen Traun keine Schiffe verkehrt haben, nur Flöße konnten eingesetzt werden.[40] Von der Mündung bis in das Reintal war eine Strecke von ca. 3,2 Kilometer zu bewältigen. Das scheint nicht viel zu sein, hätte aber gewiss einen großen Aufwand an Zugtieren oder ziehenden Menschen erfordert. Deshalb habe ich vor Jahren die Hypothese aufgestellt, dass das Reintal mit einem diagonal nach Enghagen verlaufenden Kanal verbunden war, der ca. einen Kilometer Strecke ersparte und naturgemäß ein wesentlich geringeres bis gar kein Gefälle aufwies (vgl. Abb.3 Nr.7).[41] Hier musste man die Schiffe vermutlich in beiden Richtungen ziehen.

Die von der Traun kommenden Salzschiffe haben aber ohnedies nicht die

38 Oberleitner 1861, 104, Nr. LXVII.
39 Vgl. die sehr informative Flusskarte bei Pfeffer 1955, nach 40.
40 Neweklowsky 1919/1920, 160–165.
41 Katzinger 1987, 17; Katzinger 1996, 136–139. Harreiter 2010 geht auf das Problem, wie die Donauschiffe in das Reintal gelangen, nicht ein.

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

Donau, sondern das sogenannte Mitterwasser oder die Große Alta als Fahrtrinne benutzt, die beide bereits nördlich des Ebelsberger Burgberges nach Osten abschwenkten. Sie führte auch an Raffelstetten vorbei, dem berühmten Ort der Zollordnung von 903/05. Auf diesem Wege gelangten sie über die sogenannte „Kuhwampe" (vgl. Abb. 3 Nr.13) ebenfalls in den Enghagen. Dieser lag direkt am südlichen Arm der Donau (vgl. Abb. 3 Nr.11), der freilich bei Niedrigwasser nicht mehr befahrbar gewesen ist. Schräg westlich davon stand in ca. 1,2 Kilometer Entfernung die Burg Spielberg auf einer Felseninsel im Fluss (vgl. Abb. 3 Nr.12),[42] die Mitte des 12. Jahrhunderts vielleicht in Zusammenhang mit der Flussschifffahrt errichtet wurde. Zwischen ihr und dem Dorf Langenstein verlief trotz einer Stromschnelle (Fall) die Hauptfahrtrinne für die Donauschiffe.[43] War die Gefahrenstelle passiert, dann driftete jedes Schiff ohne weiteres Zutun des Naufahrers auf die Lände von Mauthausen zu.

Große und kleine Maut, Fürfahrt und Niederlage

Seit den dreißiger Jahren des 14. Jahrhunderts lief eine Kampagne der Salzfertiger von Gmunden gegen den Zwang, mit ihren Traunern in das Reintal einfahren zu müssen, der im Jahre 1340 von Herzog Albrecht II. tatsächlich aufgehoben wurde. Der Enghagen wurde nun bis an den Beginn des 19. Jahrhunderts der Haupthafen für den Salztransport auf der Donau. Gleichzeitig wurde er zur Mautstätte, wie wir oben gesehen haben.[44]

Über die hier zu entrichtenden Mautsätze existiert eine Aufzeichnung des Mautners Niclas Guelher aus dem Jahre 1386,[45] die mit ihrer von anderen Zollstätten nicht bekannten Unterscheidung zwischen kleiner Maut und großer Maut für einige Verwirrung unter den Historikern gesorgt hat. Tatsächlich ist ja die Existenz zweier Zollstätten in unmittelbarer Nähe mit zwei verschieden hohen Taxen etwas seltsam und war vermutlich auch kompliziert zu vollziehen. Wer war nun wofür zuständig? Darüber gibt der Mautner Auskunft: *Im Enghackhn in der grossen maut was man ab den scheffen zeucht vngeuärlich auf das landt Es lig auff Schämelln oder auf laittern Es sein dy vass klain oder gross das gehortt genn Enns zumautten vnd was auff dem poden beleybt das gehortt genn*

42 Baumert – Grüll 1985, 165–167.
43 Pfeffer 1955, 43–45.
44 Oberleitner 1861, 14, Katzinger 1996,140–141.
45 Oberleitner 1861, 88–97, Nr. LIII.

Abb.3: Situationsplan von Enns und Donau zwischen Enns und Mauthausen auf der Grundlage einer durch den Autor leicht veränderten Karte von 1811 im Museum Lauriacum Enns.

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

mathawsen zu mautten es sey gross oder klain.[46] Einfacher ausgedrückt heißt dies: Alles, was im Enghagen ausgeladen wurde, war hier auch zu vermauten. Alles, was im Schiff verblieb, war in Mauthausen oder von den Mauthausnern in Enghagen zu verzollen, unabhängig davon, ob die kleine oder große Maut anfiel.

Guelher erklärt indirekt auch den Unterschied zwischen beiden, wobei die kleine Maut stets halb so hoch ausfiel wie die große: *Von den Venedigischen Seymen was mit dem Venedigischen pandt herkumbt. Wurd es vntter wegen ausgepundn So muess er es mawtten von Stuckn zw Stukhen. So Geit man in der grossen maut von unbeslagner Hab von ainem Rossawm 24 vnnd in die klain maut 12 (d)*.[47] D.h. dass original verpackte Ware im Großen der großen Maut unterlag, aufgebundene Ware jedoch der kleinen.

In Mauthausen fiel in erster Linie die große Maut an, weil man dort in der Regel ohne auszuladen passierte. Ja, es durfte gar nicht ausgeladen werden. Darüber geben zwei Urkunden aus dem Jahre 1392 näheren Aufschluss.[48] Darin bezeugen die Linzer Bürger und Eberhard von Kapellen als ehemaliger Hauptmann von Enns, dass die Freistädter kein Recht hätten, in Mauthausen Waren von (ihren) Schiffen zu entladen und einzulagern. Auf den Schiffen selbst können sie handeln wie sie wollen.

Im Gegensatz dazu hatten die Ennser spätestens seit 1358 ein exklusives Niederlags- oder Stapelrecht zwischen Ebelsberg und Sindelburg. Das heisst, dass die auf der *strata legittima* verkehrenden Fernhandelsleute nur hier ihre Ware anbieten durften, bzw. mussten.[49]

In beiden Satzungen scheinen die Verhältnisse aus der Zeit um 1190 fortzuleben oder wieder erstanden zu sein, mit dem einzigen Unterschied, dass der Zwangsaufenthalt der Kaufleute Enns und die Fürfahrt in Mauthausen auf das ganze Jahr ausgedehnt worden sind. Das Schicksal der beiden Orte scheint über die Maut auf Jahrhunderte auf das engste verknüpft gewesen zu sein.

Zusammenfassung

Ausgehend von der Frage, seit wann Mauthausen mit Recht als Markt bezeichnet werden kann, hat sich schnell herausgestellt, dass die bisher als Beweis herangezogene Eintragung in Baumgartenberger Urbar aus dem Jahr 1335 nur als Indiz für den Status als Markt gewertet werden kann. Da aber historisch

46 Oberleitner 1861, 92, Nr. LIII.
47 Oberleitner 1861, 88, Nr. LIII.
48 Kurz 1822, 385–386.
49 Katzinger 1996, 140–141.

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

gesehen die Bedeutung einer Zollstelle an der Donau viel höher anzusetzen ist, als die eines Marktes, hat sich die Untersuchung auf der Suche nach vergleichbaren älteren Indizien den schriftlich überlieferten Anfängen von Mauthausen zugewendet. Der chronikalisch tradierte Bericht über die unheilvolle Begegnung mit den Rittern des dritten Kreuzzuges förderte zwei Begriffe zu Tage, die von den Historikern bis heute kaum beachtet bzw. sogar übersehen worden sind (*cives* und *oppidum*). Beide legen nahe, dass Mauthausen um diese Zeit bereits eine bürgerliche Siedlung gewesen ist, wenn auch formalrechtlich noch nicht von einem Markt gesprochen werden kann.

Die weitere Untersuchung beschäftigte sich mit der Glaubwürdigkeit und der logischen Stringenz dieser Quellen. Dabei standen Aufgaben und Zuständigkeiten der Zollstelle Mauthausen im Brennpunkt der Betrachtung, die in der historischen Literatur bisher nur sehr unzureichend dargestellt worden sind. Bald ergaben sich Zusammenhänge mit den berühmten Ennser Jahrmärkten am Ende des 12. Jahrhunderts. Als Schlüssel zur Lösung vieler Fragen erwies sich der zolltechnische Begriff der Führfahrt, einer Transitabgabe, die von den Mauthausner Mautnern zu Wasser und zu Land – also auch in Enns – eingehoben wurde. Zum leichteren Verständnis der Zusammenhänge wurde noch einmal der ohnedies bekannte räumliche Konnex zwischen Enns und Mauthausen im Mittelalter dargestellt, um mit Streiflichtern aus der weiteren Geschichte des 14. Jahrhunderts zu schließen.

Die Problematik der räumlichen Trennung von Markt und Zoll ist in der Heimatstadt des Jubilars nicht unbekannt (Wels und Lambach), wenn sie hier auch 130 Jahre vor dem Fall Mauthausen-Enns liegt und vielleicht auch nicht ganz vergleichbar ist. Einer endgültigen Klärung harrt jedoch auch sie noch.[50]

Literatur:

AMBRONN 1975: Karl-Otto AMBRONN, Bemerkungen zu den Anfängen des Hansgrafenamtes in Regensburg. In: Verhandlungen des historischen Vereins für Oberpfalz und Regensburg 115 (1975), 231–241.

ASPERNIG 1983: Walter ASPERNIG, Wels. Geschichte einer oberösterreichischen Stadt. In: Tausend Jahre Oberösterreich, Linz 1983, Bd. 1, 319–330.

BAUMERT – GRÜLL 1985: Herbert Erich BAUMERT – Georg GRÜLL, Innviertel und Alpenvorland. (Burgen u. Schlösser in OÖ. 2 = Österreichs Burgen, Schlösser, Wehrkirchen in d. Birken-Reihe), 2. erw. Aufl., Wien 1985.

BRUNNER 2000: Walter BRUNNER, Vom Dorf zum Markt. Zur Rechtsent-

50 Vgl. dazu ASPERNIG 1983, 323–324.

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

wicklung steirischer Patrimonialmärkte. In: Helmut BRÄUER, Gerhard JARITZ, Käthe SONNLEITNER (Hgg.), *Viatori per urbes castraque*. Festschrift für Herwig EBNER (Schriftenreihe des Instituts für Geschichte der Karl-Franzens-Universität Graz 14), Graz 2000, 97–109.

CHROUST 1928: Anton CHROUST (Hg.), Quellen zur Geschichte des Kreuzzuges Kaiser Friedrichs I. (*Historia de expeditione Friderici imperatoris et quidam alii rerum gestarum fontes eiusdem expeditionis*) (= MGH, Scriptores rerum Germanicarum, Nova series 5), Berlin 1928 (Nachdruck 1989).

CSENDES 1986: Peter CSENDES (Hg.), Die Rechtsquellen der Stadt Wien (= Fontes rerum Austriacarum, 3. Abt.: Fontes Iuris, 9), Wien – Köln – Graz 1986.

ENNS 1962: ENNS, LORCH, LAURIACUM. Festschrift zur 750-Jahr-Feier des Stadtrechtes von Enns. Hrsg. von Land Oberösterreich und Stadtgemeinde Enns, Linz 1962.

GÖRICH 2011: Knut GÖRICH, Friedrich Barbarossa. Eine Biographie, München 2011.

HARREITHER 2010: Schiffer – Händler – Salzer – „*12 pfennig oder der prawt rechtn schuech*", in: Mitteilungen des Museumsvereines Lauriacum-Enns N. F. 47/48 (2009/10), 45–82.

HEIMATBUCH 1985: HEIMATBUCH Mauthausen, hg. von der Marktgemeinde Mauthausen anläßlich 650 Jahre Markt Mauthausen 1335–1985, Red.-Komitee: Erich NEUMÜLLER u. a., Mauthausen – Linz 1985.

HOLTER 1981: Kurt HOLTER, Zwölfhundert Jahre Wels. In: Die Städte Mitteleuropas im 17. Jahrhundert (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas 5), Linz 1981, 311–325.

HOLTER 1982: Kurt HOLTER, Wels. In: Österreichischer Städteatlas, 1. Lieferung, Wien 1982.

HOLTER – TRATHNIGG 1986: Kurt HOLTER – TRATHNIGG Gilbert u. a., Wels von der Urzeit bis zur Gegenwart (= 25. Jahrbuch des Musealvereines Wels 1984/85), Wels 19862.

KATZINGER 1978: Willibald KATZINGER, Die Märkte Oberösterreichs. Eine Studie zu ihren Anfängen im 13. und 14. Jahrhundert. In: Forschungen zur Geschichte der Städte und Märkte Österreichs 1, Linz 1978, 69–150.

KATZINGER 1987: Willibald KATZINGER, Bemerkungen zur Topographie von Enns im Mittelalter. In: Willibald KATZINGER und Johannes EBNER (Hg.), Beiträge zur Ennser Stadtgeschichte (= Mitteilungen Museumverein Lauriacum Enns N. F. 25), Enns 1987, 7–18.

KATZINGER 1992: Willibald KATZINGER, Quellensammlung zur Frühgeschichte der österreichischen Stadt (bis 1277) (= Elenchus fontium historiae urbanae 3/1), Leiden 1992.

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

KATZINGER 2006: Willibald KATZINGER, *Forum Austriae, nec civitas nec villa*. In: Herbert KNITTLER (Hg.), Minderstädte – Kümmerformen – Gefreite Dörfer. Stufen zur Urbanität und das Märkteproblem (= Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas 20), Linz 2006, 203–276.

KATZINGER – EBNER – RUPRECHTSBERGER 1996: Willibald KATZINGER – Johannes EBNER – Erwin M. RUPRECHTSBERGER, Geschichte von Enns, Enns 1996.

KNITTLER 1977: Herbert KNITTLER, Eine Markt- und Zollordnung Herzog Leopolds VI. In: Mitteilungen des Instituts für österreichische Geschichtsforschung 85 (1977), 342–350.

KNITTLER 1986: Herbert KNITTLER, Enns und der Donauhandel um 1200. In: Willibald KATZINGER – Johannes EBNER (Hg.), Lebensformen im Mittelalter. Ausstellung Enns (= Mitteilungen Museumverein Lauriacum Enns N. F. 24), Enns 1986, 73–81.

KURZ 1822: Franz KURZ, Oesterreichs Handel in älteren Zeiten, Linz 1822.

LOEHR 1916: August LOEHR, Beiträge zur Geschichte des mittelalterlichen Donauhandels. In: Oberbayerisches Archiv 60 (1916), 155–262.

MAYR 1908: Josef MAYR, Geschichte des Marktes Mauthausen, Linz 1908.

NAZARENKO 2000: Aleksandr V. NAZARENKO, Die frühesten bayerisch-russischen Kontakte in historischer und sprachwissenschaftlicher Sicht. In: Hermann BEYER-THOMA (Hg.), Bayern und Osteuropa. Aus der Geschichte der Beziehung Bayerns, Frankens und Schwabens mit Rußland, der Ukraine und Weißrußland, Wiesbaden 2000, 25–56.

NEWEKLOWSKY 1959: Ernst NEWEKLOWSKY, Aschach und die Donauschiffahrt. In: Oberösterreichische Heimatblätter 13 (1959), 207–242.

NEWEKLOWSKY 1919: Ernst NEWEKLOWSKY, Die alte Ennsschiffahrt. In: Heimatgaue 1 (1919/20), 160–165.

NEWEKLOWSKY 1954: Ernst NEWEKLOWSKY, Die Schiffahrt und Flößerei im Raume der oberen Donau. Bd. 2 und 3 (Schriftenreihe des Instituts für Landeskunde von Oberösterreich. Bd. 6 und 16). Linz 1954 und 1964.

OBERLEITNER 1861: Karl OBERLEITNER, Die Stadt Enns im Mittelalter. Vom Jahre 900 bis 1493. Ein Beitrag zur Geschichte der deutschen Städte, Wien 1861.

PERTZ 1859: Georg Heinrich PERTZ (Hg.), *Lamberti Parvi Annales* (= MGH, Scriptores in Folio 16: Annales aevi Suevici), Hannover 1859, 645–650.

PFEFFER 1949: Franz PFEFFER, Die „Ochsenstraße" bei Linz. In: Oberösterreichische Heimatblätter 3 (1949), 162–169.

PFEFFER 1953: Franz PFEFFER, Die Linzer Fernstraßen. I: Römerzeit und frühes Mittelalter. Jahrbuch der Stadt Linz 1953, 515–619.

PFEFFER 1954: Franz PFEFFER, Raffelstetten und Tabersheim. Zur Geschichte

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

des Salzverkehrs im Raum Linz. In: Historisches Jahrbuch der Stadt Linz 1954, 33–132.

PLATO 1762: Georg Gottlieb PLATO, Ursprung des Regensburgischen Hansgrafen-Amtes, Regensburg 1762.

SCHICKER 1923: Josef SCHICKER, Eine unbeachtete Urkunde für die mittelalterliche Geschichte Oberösterreichs. In: Heimatgaue 4 (1923), 180–185.

SCHEIBELREITER 2010: Georg SCHEIBELREITER, Die Babenberger. Reichsfürsten und Landesherren, Wien 2010

SCHIFFMANN 1912: Konrad SCHIFFMANN, Die mittelalterlichen Stiftsurbare des Erzherzogtums Oesterreich ob der Enns, Wien – Leipzig 1912–1925 (4 Bände).

WANDERWITZ 2006: Heinrich WANDERWITZ, Regensburg, ein früh- und hochmittelalterliches Handelszentrum. In: Edith FEISTNER (Hg.), Das mittelalterliche Regensburg im Zentrum Europas, Regensburg 2006, 43–54.

ZSCHOKKE 1895: Hermann ZSCHOKKE, Geschichte des Metropolitan-Capitels zum heiligen Stephan in Wien (nach Archivalien), Wien 1895.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: Jahrbuch des Oberösterreichischen Musealvereines

Jahr/Year: 2012

Band/Volume: 157

Autor(en)/Author(s): Katzinger Willibald

Artikel/Article: Markt und Maut Mauthausen. 125-144