©Verein für Landeskunde von Niederösterreich;download http://www.noe.gv.at/noe/LandeskundlicheForschung/Verein_Landeskunde.html

Zum Ferntransporte nieder- und oberösterreichischer Sensenwaren vor der Zollordnung von 1775.

Von Edmund Friess.

Das Frächterwesen in Österreich unter und ob der Enns sowie in der Steiermark, war zwar im 16. Jahrhunderte, besonders beim Salz- und Eisenhandel, schon sehr entwickelt, wie F. Popelka in einer guten Zusammenfassung in der Zeitschrift des historischen Vereines für Steiermark, XXVI. (Graz 1931), 231 ff., gezeigt hat. Er weist darin außerdem (S. 232—233) nach, daß die Fuhrleute mitunter zu Verbänden geeinigt waren, und erörtert eingehend die Fuhrwerksorganisation der Bauern auf dem Grazerfelde, deren Mittelpunkt wahrscheinlich Premstätten schon zu Ende des 16. Jahrhunderts gebildet hat. Nach ihm gab es damals in den genannten Ländern zwei Kategorien von Fuhrleuten, nämlich Bedienstete der Unternehmer und Selbständige, die von den Unternehmern entlohnt wurden. Dennoch schnitten im 18. Jahrhunderte hier die einheimischen Frächter bei der Sensenverfrachtung[1] ins Ausland schlecht

[1] Ich vermerke nachstehende Literatur über Sensenindustrie und -handel in Nieder- und Oberösterreich sowie in der Steiermark: L. Bittner, Das Eisenwesen in Innerberg-Eisenerz bis zur Gründung der Innerberger Hauptgewerkschaft im Jahre 1625, in A. Ö. G., 89. Bd., 2. Hälfte, Wien 1901, 553 ff.; A. v. Pantz, Die Innerberger Hauptgewerkschaft 1625—1783, in Forschungen zur Verfassungs- und Verwaltungsgeschichte der Steiermark, 6. Bd., 2. H., Graz 1906; K. Kaser, Eisenverarbeitung und Eisenhandel, Wien-Berlin-Düsseldorf 1932; meine historische Skizze, Der steirische Erzberg, in Historische Blätter, I., Wien 1922; meinen gemeinverständlichen Aufsatz, Aus der Geschichte der alten Eisenindustrie im Ötschergebiete, in Aus der Ostmark, Wien 1927, 78 ff.; ferner meinen Aufsatz, Geschichte der Hammer- und Sensengewerke in Waidhofen a. d. Ybbs bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts, in Jahrbuch für Landeskunde von N.-Ö., N. F., X., Wien 1911, 144 ff.; meine Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Eisenarbeiter in Waidhofen a. d. Ybbs, in Jahresbericht des Musealvereines für Waidhofen a. d. Ybbs und Umgebung, Waidhofen a. d. Ybbs 1910 bis 1913, I.—IV. Jhrg., auch S. A.; den gemeinverständlichen Aufsatz von K. Tanzer, Sondergewerbe in der Eisenwurzen in Blätter für Geschichte der Technik, 1. Heft, Wien 1932, 110 ff.; für Oberösterreich speziell E. Straßmayr, Das Archiv der Stadtkommune Kirchdorf in Oberösterreich, in Mitteilungen des k. k. Archivrates, II., Wien 1916; derselbe, Das Archiv der Kirchdorf-Micheldorfer Sensenwerksgenossschaft im Landesarchiv zu Linz in Mitteilungen des deutschösterreichischen Archivrates, III., Wien 1918, 75—83; derselbe, Aus dem Wirtschaftsleben der oberösterreichischen Sensenschmiede in Heimatgaue, I., Linz 1919—20, 165 ff.; E. Baumgartinger, Die Gründung der ersten

©Verein für Landeskunde von Niederösterreich;download http://www.noe.gv.at/noe/LandeskundlicheForschung/Verein_Landeskunde.html

ab, da vorwiegend ausländische unweit von der österreichischen Grenze, wie in Regensburg und Salzburg, den weiteren Transport übernahmen, wenngleich oft der kürzere Weg zum Bestimmungsorte auf einer längeren Strecke durch österreichisches Staatsgebiet geführt hätte. Vielfach mag der Grund in dem zu geringen Unternehmungsgeiste der österreichischen Fuhrleute gelegen gewesen sein. Das Umgehen der Mauten war ebenso ein Kniff der Kaufleute wie der Frächter. Mitunter kamen auch noch fremde Kaufleute selbst, vornehmlich Russen und Untertanen des Türkischen Reiches, erstere zuweilen mit Roß und Wagen, zu den Sensenschmieden oder Sensenhändlern. Im allgemeinen aber überwog schon in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts die schriftliche Bestellung, wenn auch noch mündliche Geschäftsabschlüsse zu Jahrmarktszeiten in Linz, Freistadt u. a. vorgekommen sind, wie ich 1924 im Vereine mit K. Großmann in der Zeitschrift des historischen Vereines für Steiermark, XIX., 136, festgestellt habe. Daß aber so viele Mauthinterziehungen damals vorgekommen sind, daran trugen zum Teile doch auch die große Zahl dieser Hebestellen und die hohen Tarife derselben bei.

Lähmend mußten ja auf die Vergrößerung des Absatzes nieder- und oberösterreichischer Sensenwaren nach dem Auslande, vor allem die vielen inländischen Zwischenmauten sowie die Durchgangs- und Ausfuhrzölle wirken. An ersteren gab es neben landesfürstlichen auch ständische, städtische und private, von denen letztere sich vielfach in Händen Adeliger befanden und oft verpachtet waren. In dieses Chaos Ordnung zu bringen war schon lange das Ziel der österreichischen Staatsverwaltung. Wie A. Beer in den Mitteilungen des Instituts für österreichische Geschichtsforschung, XIV. (Innsbruck 1893), 237 ff., einleuchtend dargetan hat, plante Maria Theresia bereits 1749 Österreich zu einem einheitlichen Zollgebiete mit Ausschluß Tirols, der Vorlande und Ungarns zu machen und kam neuerdings 1762 auf diesen Gedanken zurück. Allein die Beratungen des Hofkommerzienrates der Ministerial-Banko-Deputa-

---

Sensenwerke in Scharnstein, in Heimatgaue, II., Linz 1920—21, 162—165; derselbe, Die Herrschaft Scharnstein bis zum Jahre 1625 in Heimatgaue II., Linz 1924, 185 ff.; belletristisch ist die Broschüre E. Danzer, Oberösterreichische Sensenschmiede, Linz 1934; für Steiermark, aber auch für Nieder- und Oberösterreich: Franz von Forcher, Die alten Handelsbeziehungen des Murbodens mit dem Auslande, in Zeitschrift des historischen Vereines für Steiermark, V., Graz 1907, 55 ff.; ferner meine in Verbindung mit K. Großmann verfaßte Studie, Ein steirischer Sensenhammer im oberen Murtale in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts, ebenda XIX., Graz 1924, 126 ff.; viele Notizen zur Geschichte der österreichischen Sensenindustrie auch bei A. v. Pantz, Die Gewerken im Bannkreis des steirischen Erzberges, in Jahrbuch der k. k. heraldischen Gesellschaft Adler, N. F. 17/18, Wien 1917 bis 1918; ferner bei J. Slokar, Geschichte der österreichischen Industrie und ihrer Förderung unter Kaiser Franz I., Wien 1914; K. Kaser, Der innnerösterreichische Eisenhandel in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, in Forschungen zur Verfassungs- und Verwaltungsgeschichte der Steiermark, X., 3. Heft, Graz und Wien 1927.

©Verein für Landeskunde von Niederösterreich;download http://www.noe.gv.at/noe/LandeskundlicheForschung/Verein_Landeskunde.html

tion, der die Zollverwaltung anvertraut war und der Hofkammer liefen auf das Ergebnis hinaus, daß eine Aufhebung der Inlandsmauten und ein Rücken der Zollschranken an die Grenzen des Reiches aus kaufmännischen und fiskalischen Gründen nicht ratsam wäre, wenn auch sonst keineswegs eine Einmütigkeit in der Auffassung der Handelshofstelle mit den beiden Finanzstellen über Konsumo- und Esitozoll erzielt werden konnte. Dagegen waren alle diese Zentralstellen dafür, daß jene erbländischen Erzeugnisse, die im Auslande schwer nachahmbar waren, wie Sensen und Sicheln, zur Hebung des Exportgeschäftes von der Transitomaut zu befreien seien, und nur eine Schreibgebühr von 4 kr. pro Zentner zu erheben wäre. Erst die Zollordnung vom 15. Juli 1775, die A. Beer mit Recht als „einen bedeutenden Markstein in der Geschichte der östereichischen Politik" bezeichnet hat, verwirklichte die von Maria Theresia 1749 in Erwägung gezogene Idee, daß alle in obgenannten Ländern bestehenden Inlandsmauten, soweit sie nicht von der Regierung gutgeheißene Passage-, Weg-, Brücken- und Wassermauten waren, aufgelassen wurden.

Zuvor aber waren die nach dem Werte der Waren bemessenen Mauttarife überdies von Pächtern solcher Hebestellen willkürlich in die Höhe getrieben worden. Beschwerten sich doch 1766 beim Hof-Kommerzienrate in Wien vier russische Kaufleute[2], die von der Stadt Steyr nach Moskau oft um ungefähr 5000 Gulden Sensen ausgeführt hatten, über die zu hohen Mautgebühren, die sie zum Einstellen des Bezuges österreichischer Sensen nötige. Sie baten um Abschaffung der zu hohen Mautsätze und um Rückerstattung der bisher über den früheren Mautsatz gezahlten Gebühren.

Die Verfrachtung österreichischer Sensenwaren lag größtenteils zu dieser Zeit in ausländischen Händen und besonders waren es Regensburger Frächter, welche von ihrer Reichsstadt aus den Sensentransport übernahmen und worunter zugleich auch Exporteure gewesen sein müssen. Es dürften wohl größtenteils oberösterreichische Sensenwaren gewesen sein, denn wie A. v. Pantz, Die Innerberger Hauptgewerkschaft, a. a. O., 102, feststellte, war nach dem Vergleiche der Innerberger Hauptgewerkschaft mit der Stadt Waidhofen an der Ybbs im Jahre 1678 der Sensenverschleiß ins Deutsche Reich den Steyrer Sensenhändlern überlassen worden[3].

---

[2] 1766, September 25, Wien, Hofkommerzienrat an die Ministerialbanko Deputation, Konzept, Kommerzakten, N.-Ö. von 1766 im Wiener Hofkammerarchive.

[3] Ob eine Organisation der Regensburger Frächter damals bestanden hat, konnte ich nicht ermitteln. Meine diesbezügliche Anfrage beim Regensburger Stadtarchive blieb bisher unbeantwortet. Über die Absatzgebiete der Waidhofener Sensenindustrie vgl. meine Abhandlung in Jahrbuch für Landeskunde von N.-Ö., N. F., X., ferner über die in der Aera Maria Theresias daselbst vgl. meine Mitteilung, Karl Graf von Zinsendorfs Eindrücke von Eisenindustrie und -handel in Waidhofen a. d. Ybbs und Ybbsitz (1771), in Bote aus Seitenstetten, 16. Folge, August 1936, Festschrift für Hofrat Dr. P. Anselm Salzer; Zinzendorf erwähnt darin u. a. auch die Ausfuhr von Sensenwaren ins Deutsche Reich. Daß

©Verein für Landeskunde von Niederösterreich;download http://www.noe.gv.at/noe/LandeskundlicheForschung/Verein_Landeskunde.html

Die Hainfelder Sensenwerksbesitzer, die zugleich zünftige Sensenschmiedemeister und Händler ihrer Erzeugnisse waren, lieferten nach wie vor für den ungarischen Markt. Sie ließen zum Teile ihre Waren durch Frächter zustellen, doch holten sich auch ungarische Kaufleute bei den Werkstätten ihren Bedarf[4]. Die aus der Steiermark ins Deutsche Reich, nach der Schweiz und nach Frankreich gehenden Sensenwaren nahmen aber wohl noch ihren Weg via Salzburg[5].

---

er gesondert davon auch Schlesien angibt, rührt wohl daher, daß Maria Theresia und die österreichische Staatsverwaltung an die Wiedergewinnung Preußisch-Schlesiens dachten. Über die damaligen Absatzgebiete der oberösterreichischen Sensenindustrie vgl. E. Straßmayr, Aus dem Wirtschaftsleben a. a. O., 169 ff.

[4] Das Bestehen einer Sensenindustrie in Hainfeld reicht vermutlich in das 15. Jahrhundert zurück. Ein Hainfelder Sensenschmied namens Ebmer befand sich 1532 in Waidhofen a. d. Ybbs, wo er unter den Knechten aufgezählt wurde, die vom Stadtrate zur Abwehr der Osmanen aufgenommen worden sind. Gedächtnusbuch der Stadt Waidhofen a. d. Ybbs aus dem 16. Jahrhunderte, f. 54, Pfarrarchiv Waidhofen a. d. Ybbs; über die Beziehungen der Hainfelder Werkstätten zu den Waidhofener im 16. Jahrhunderte vgl. meine Abhandlung in Jahrbuch für Landeskunde von N.-Ö., N.F., X. Die über Verlangen der orientalischen Kompagnie ausgestellte Attestation des l. f. Mautamtes von Hainburg a. d. Donau vom 12. Juli 1677 bezeugt, daß die vier Hainfelder Sensenschmiedemeister Hans Grienauer, Gregor Mayr, Tobias Kinmeyer und Wolf Weiß in der Zeit von 1675—1677 97 Faß Sensen ohne Paßbrief auf dem Landwege von Hainfeld über Hainburg nach Preßburg ausgeführt haben. Kollationierte Kopie vom 19. Juli 1677 im Wiener Hofkammerarchive, Hoffinanzakten. Mit eisenobmannschaftlicher Bewilligung von 1756 konnten die Hainfelder Sensenschmiedemeister ihre Sensen selbst unmittelbar nach Ungarn verschleißen. Doch war ihnen ein Jahr zuvor von der gleichen Behörde verboten worden, Büchsenrohre unter ihren Sensenwaren dahin zu führen. 1755, Februar 8, Steyr und 1756, Oktober 29, Steyr, eisenobämtliche Erledigungen im Eisenkammeramtsprotokollbuche der Eisenobmannschaft von Österreich unter und ob der Enns, 1752—56, im Anhangsregister unter dem Buchstaben H, Archiv für N.-Ö. in Wien, Abteilung Revierbergamt St. Pölten. Der Sensentransport aus Steiermark und Niederösterreich nach Ungarn ging in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts auch über Wiener-Neustadt; hier waren es ungarische Händler, welche bei den Sensengewerken einkauften und deren Erzeugnisse verfrachten ließen. So wurde im Jahre 1784 dem Gregor Popovits und Konsorten aus Großwardein von der niederösterreichischen Regierung der Transito der steiermärkischen Sensen über Wiener-Neustadt bewilligt. Index der n.-ö. Regierung von 1784, Buchstabe B, P, S, Archiv für N.-Ö. in Wien.

[5] Meine in Verbindung mit K. Großmann verfaßte Studie, a. a. O., XIX., 133 bis 138, zeigt, daß im Stögmüllerschen Sensenwerke in St. Peter ob Judenburg in Steiermark von 1726—1745 Sensen und Strohmesser hauptsächlich für das Deutsche Reich und zwar besonders für Frankfurt am Main und Nürnberg, im schwächeren Ausmaße für die Schweiz und für Lyon in Frankreich erzeugt wurden. Der Besitzer dieses Betriebes war zugleich Sensenschmiedemeister und Leiter desselben und verhandelte seine Waren selbst, wobei er sich Salzburger Frächter ab Salzburg zum Transporte bediente. Nach Oberösterreich ging nur eine geringe Zahl seiner Waren ab, und zwar an einen seiner Verwandten, der das Sensenhandelshaus Simon Redtenbacher in Kirchdorf a. d. Krems besaß. Die Verfrachtung steiermärkischer Sensenwaren auf der Straße nach Linz war verboten, da dieser Weg den nieder- und oberösterreichischen Sensenwaren, die hauptsächlich nach Osten gingen, vorbehalten war.

©Verein für Landeskunde von Niederösterreich;download http://www.noe.gv.at/noe/LandeskundlicheForschung/Verein_Landeskunde.html

Ein sehr anschauliches Bild über Absatz- und Transportverhältnisse gibt der Bericht des Eisenobmannes von Österreich unter und ob der Enns Franz Joseph von Kofflern vom 28. Februar 1771 [6].

Nach den nach dem Siebenjährigen Kriege einsetzenden Strebungen der österreichischen Staatsverwaltung, das Verkehrswesen in Östereich zu heben, sollte der Transport der in Östereich erzeugten und für die west-, nord- und osteuropäischen Staaten exportierten Sensen nach Tunlichkeit auf österreichische Straßen geleitet werden, einerseits nach Böhmen, anderseits nach Triest. Sogar die Mautgebühren sollten an einigen Stellen aufgehoben werden, um dem Sensenhandel die Wege ins Ausland zu ebnen, den bayrischen Mauten auszuweichen und den Spediteuren der Reichsstadt Regensburg, die den größten Teil des österreichischen Sensenexportes an sich gezogen hatten, diesen Handel zu entreißen. Der jedenfalls vor dem Jahre 1756 von einem nicht näher genannten Eisenobmanne in Steyr, es dürfte wohl Johann Adam von Keyling gewesen sein [7], vorgeschriebene Aufschlag [8] auf die Ausfuhr von Sensen und Sicheln, der in Freistadt eingehoben wurde, hatte seinen Zweck nicht erfüllt. Denn diese Waren wurden auf der Donau mit Umgehung dieser Mautstätte verführt. Infolgedessen sah sich der Eisenobmann Franz Joseph Anton Freiherr von Halegg [9] genötigt, einigen Kirchdorfer Sensenhändlern, die nach Dresden, Leipzig und Magdeburg exportierten, mit Genehmigung des Münz- und Bergwesens-Direktionshofkollegiums im Jahre 1756 den halben Esitozoll in Freistadt zu erlassen, um einerseits dem vorgenannten Unfuge zu steuern, anderseits um den Sensenhandel nicht zu unterbinden, und dadurch Bargeld ins Land zu bringen. Daraus ergab sich eine Privilegierung dieser drei Plätze für ihren Sensenhandel aus Österreich.

Der österreichische Staatsrat, der sich im Jahre 1770 über die Routen des österreichischen Sensenhandels genauer informieren mußte, um dem Unwesen der Regensburger Spediteure zu steuern, ging nun den Ursachen der Begünstigung dieser drei Plätze nach und kam zu der Anschauung, daß es rätlich sei, aus den gleichen Gründen, die 1756 der Eisenobmann namhaft gemacht hatte, auch andere von Freistadt über Böhmen nach Breslau gehende Sensenwaren, sowie auch über andere Routen verfrachtete Fabrikate der Sensenwerke von den halben Esitozoll zu befreien, ja vielleicht diesen Esitozoll ganz abzuschaffen und stellte daher diese Frage

---

[6] 1771, 15 und 16. März, Protokoll-Extrakt des Beschlusses der Hofkammer in Münz- und Bergwesen, Kopie samt Beilage, Kommerzakten N.-Ö., 1771, Nr. 43, im Wiener Hofkammerarchive.

[7] Nach dem Verzeichnisse der Eisenobmänner bei A. v. Pantz, Die Innerberger Hauptgewerkschaft, a. a. O., 172.

[8] Dieser Aufschlag betrug 30 kr. für 100 Sensen und 12 kr. für 100 Sicheln.

[9] Ich eruierte den Namen dieses Eisenobmannes aus dem in der Fußnote 7 zitierten Verzeichnisse.

©Verein für Landeskunde von Niederösterreich;download http://www.noe.gv.at/noe/LandeskundlicheForschung/Verein_Landeskunde.html

den dafür zuständigen Hofstellen einer genauen Beratung anheim, womit sich auch Maria Theresia im August 1770 einverstanden erklärte[10].

Der Hofkommerzienrat forderte am 12. November 1770 auf dem Weg über die Hofkammer im Münz- und Bergwesen den Eisenobmann Franz Joseph von Kofflern in Steyr auf, Auskünfte über die Transportwege der österreichischen Sensen zu sammeln und darüber zu berichten[11]. Kofflern stellte in seinem Referate fest, daß Regensburg ein zentraler Umschlagplatz des österreichischen Sensenverschleißes sei, daß von hier aus die Verfrachtung dieser Waren nach Unterfranken an den Main gehe, in die Städte Kitzingen und Marktbreit und den Flecken Marktsteft, und von da auf den Main und Rhein nach Holland. Eine zweite Route führe von Regensburg nach Nürnberg und von da einerseits über Frankfurt am Main nach Frankreich, anderseits über Mainz nach Holland. Doch nur der geringste Teil des Sensenexportes gehe nach Holland und in die österreichischen Niederlande, wohin einige Frankfurter Handelshäuser diese Waren unmittelbar ausführen. Der weitaus größte Teil des Sensenhandels bewege sich von Regensburg über Böhmen nach Magdeburg, wo sich der Transportweg in zwei Routen gable. Der eine Zweig erreiche Hamburg und von da Frankreich, der zweite über Stettin die nordischen Staaten. Weitere Absatzgebiete der österreichischen Sensen seien Polen und die Schweiz sowie England und Amerika, die Ausfuhr nach den letztgenannten Ländergebieten geschehe von Triest aus. Die russischen und türkischen Sensenhändler schlugen nach ihm den Donauweg ein. Schließlich versprach sich der Eisenobmann, daß das in Basel für den österreichischen Sensenhandel sich interessierende Handelshaus Zäslein durch seine Aneiferung noch mehr diesem Handelsartikel Beachtung schenken werde.

Die Hofkammer ersah aus diesem Berichte, wie sich aus ihrem Votum ergibt, klar die Situation erkennend, daß der kostspielige Umweg, den die österreichische Sensenverführung nahm, auf die Gerissenheit der Regensburger Spediteure zurückzuführen sei, da doch Magdeburg der stärkste Knotenpunkt des österreichischen Sensendurchfuhrhandels war. Sie sprach sich daher für eine für die österreichischen Erblande vorteilhafte Umlegung des Straßenzuges durch Böhmen und nach Triest aus, sowie für die Auflassung der vorerwähnten wenig ertragreichen Linzer Mautgefälle und des Kammeralimpostes für inländische Fabrikate und schlug schließlich dem Hofkommerzienrate vorsichtshalber vor, sich des Baseler Handelshauses Zäslein als Proponenten bei der Eisenobmannschaft in Steyr zu bedienen. Dieses könnte die Aufhebung der vorgenannten Abgaben, die Ausweichung der bayrischen Mauten, sowie der Pro-

---

[10] Auch das Vorhergehende aus den Akten des österreichischen Staatsrates von 1770, Nr. 2532 im Wiener Haus-, Hof- und Staatsarchiv.
[11] Vgl. Fußnote 6.

©Verein für Landeskunde von Niederösterreich;download http://www.noe.gv.at/noe/LandeskundlicheForschung/Verein_Landeskunde.html

visionen und Niederlagsgebühren in Regensburg beantragen. Der Eisenobmann aber solle sich mit dem Landeshauptmanne von Österreich ob der Enns ins Einvernehmen setzen, da diesem ohnehin die Regelung des Straßenzuges durch Böhmen obläge [12]. Der weitere Verlauf dieser Angelegenheit ist mir bisher nicht bekannt. A. v. Pantz stellt bereits 1906 (Die Innerberger Hauptgewerkschaft, a. a. O., 136) fest, daß der vorhin genannte Freistädter Aufschlag des Eisenobmannes zu Steyr auf Sensenwaren im Jahre 1773 aufgehoben wurde.

---

[12] Ebenda.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: Jahrbuch für Landeskunde von Niederösterreich

Jahr/Year: 1936

Band/Volume: 26

Autor(en)/Author(s): Frieß Edmund

Artikel/Article: Zum Ferntransporte nieder- und oberösterreichischer Sensenwaren vor der Zollordnung von 1775. 162-168