

Peter Rauscher

Schifffahrt, Weintransport und Gastgewerbe

Die Aschacher Mautprotokolle als Quelle zur frühneuzeitlichen Transportgeschichte*

„Aschach / ins gemein Aschaw / ein schöner grosser Marcktflecken
an der Thonaw / vier Meilen oberhalb Linz gelegen / da es ein Schloß /
und viel Wirtshäuser / auch einen Zoll / oder Maut / hat / bey welcher
sich die Schiffeleute / mit ihrer gebür / einstellen müssen.“¹

Die Beschreibung in Merians Topographie der österreichischen Länder aus dem Jahr 1649 hebt vier markante Orte der oberösterreichischen Marktgemeinde Aschach hervor: Zunächst die Lage an der Donau, dann das Schloss als Sitz der Herrschaft, schließlich die zahlreichen Gasthäuser und zuletzt die Maut. Die Aschacher Maut nahm eine Sonderrolle unter den großen österreichischen Donaumauten ein. Im Gegensatz zu den Mauten in Linz, Mauthausen, Ybbs, Stein und Wien² unterstand die „uralte Maut“ Aschach nicht dem Landesfürsten, sondern war bereits vor der endgültigen Formierung des Landes ob der Enns (Oberösterreich) im Besitz einzelner Adelsfamilien, seit dem ausgehenden 12. Jahrhundert in dem der Herren bzw. Grafen von Schaunberg. Zwar scheiterten die Schaunberger im 14. Jahrhundert mit ihren Versuchen, ein von den Habsburgern unabhängiges reichsunmittelbares Territorium zu etablieren, die Aschacher Maut blieb ihnen jedoch, wie ihren Nachfolgern, als freies Eigentum erhalten. Dies galt auch für die Grafen von Harrach, die 1622 Herrschaft und Maut Aschach erwarben und diese bis zur Zollordnung Maria Theresias vom 15. Juli 1775, die auch die Aufhebung der Aschacher Maut 1776 zur Folge hatte, in Besitz hatten.³ Aus der etwa anderthalb Jahrhunderte währenden Mautherrschaft der Harrachs in Aschach

* Die Publikation entstand im Rahmen des vom Fonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung (FWF) finanzierten Projekts „Der Donauhandel in der Frühen Neuzeit. Erschließung und Analyse der Aschacher Mautregister: Die Zeit der österreichischen Protektionspolitik unter Kaiser Karl VI. (1718–1737)“ (P 25201–G15), das in Kooperation mit dem Oberösterreichischen Landesarchiv (OÖLA) in Linz durchgeführt wird.

1 MERIAN 1649, 50.

2 Eine Übersicht über die Donaumauten bei NEWEKLOWSKY 1952, 422–431, dort auch mit anderen Privatmauten. Vgl. auch LANDSTEINER 2003, 190.

3 Zu den Besitzverhältnissen der Aschacher Maut vgl. RAUSCHER 2015, 268–269, mit der älteren Literatur.

erhielten sich ab 1627, einem Jahr nach dem großen Bauernkrieg von 1626,⁴ insgesamt 194 Rechnungsbücher über die Mauteinnahmen, die für die 1670er Jahre und ab den 1690ern bis in die 1770er Jahre in großer Dichte vorliegen und eine einzigartige Quelle für die Erforschung von Handel und Transport auf der österreichischen Donau darstellen.⁵

Die Aufhebung der Aschacher Maut, wodurch die Schiffe und Flöße nicht mehr zum Anlanden gezwungen waren, wirkte sich auf die Ökonomie des Marktes zweifellos negativ aus. Direkt betroffen waren nicht nur das Schifffergewerbe, sondern auch die 21 Wirte, von denen zehn als „Wasserwirte“ bezeichnet wurden.⁶ Wirtshäuser waren, wie heute etwa Autobahnraststätten, in den langen Jahrhunderten vor der Beschleunigung des Transports durch Motorschifffahrt, Eisenbahn, Automobil oder Flugzeug ein integraler Bestandteil des Personen- und Güterverkehrs. Dies gilt für Landstraßen ebenso wie für die Obere Donau und ihre Nebenflüsse als Hauptverkehrsadern der Länder ob und unter der Enns. Das Einzugsgebiet dieser Wasserstraße reichte von Ulm bzw. von seinen für den Gütertransport wichtigsten schiffbaren Zuflüssen⁷ Inn und Salzach ab Hall in Tirol bzw. Hallein im Erzstift Salzburg bis Wien/Preßburg. Innerhalb dieses Raums lagen wichtige Umschlagplätze des Güterverkehrs wie Laufen an der Salzach, Regensburg, Passau oder Linz. Der teilweise reißende Charakter der Donau mit ihren Stromschnellen und Strudeln, die Unmöglichkeit der Nachtfahrt und die an ihren Ufern gelegenen Mautstellen zwangen die Schifflleute immer wieder zum Anlegen und Übernachten in Gaststätten. Wirtshäuser waren jedoch mit ihren Übernachtungskapazitäten bzw. Einstell- oder Tauschmöglichkeiten für Pferde nicht nur unverzichtbare Infrastruktureinrichtungen des Handels und Transportgewerbes sowie wichtige Orte der Kommunikation; ihre Inhaber, wie der oberösterreichische Bauernkriegsführer Christoph Zeller,⁸ waren nicht selten auch hoch angesehene Persönlichkeiten.⁹ Darüber hinaus waren Gastwirte direkt

4 Der Markt Aschach wurde 1626 zweimal von den aufständischen Bauern eingenommen und beteiligte sich am oberösterreichischen Bauernkrieg auch auf Seiten der Bauern. Vgl. PROMINTZER 1989, Bd. 1, 267–273. Zum oberösterreichischen Bauernkrieg vgl. HEILINGSETZER 2001, dort mit ausführlichen Literaturangaben.

5 GRÜLL 1960; zu den Aschacher Mautprotokollen und ihrem Quellenwert siehe ausführlich RAUSCHER 2015.

6 NEWEKLOWSKY 1959, 216.

7 Die übrigen Nebenflüsse wurden mehrheitlich mit Flößen befahren. Vgl. NEWEKLOWSKY 1952, 437–619.

8 Zum Wirtshaus und seiner Rolle bei bäuerlichen Erhebungen siehe SCHUNKA 2013, 375–377. Zum Kontext siehe HEILINGSETZER 2001.

9 Die Forschungen zu Gasthäusern sind mittlerweile sehr vielfältig. Siehe den Überblick bei KÜMIN – TLUSTY 2002, 3–11. Eine knappe Zusammenfassung bietet FUCHS 2006, Sp. 174–177, dort freilich ohne Hinweis auf Gastwirte als Transportunternehmer. Zur Rolle der Gasthäuser für den Waren- und Personenverkehr siehe allgemein BENKER 1974, 69–76, dort auch zur Rolle von Wirten als Postmeister. Zur sozialen Stellung des Gastwirts vgl. POTTHOFF – KOSSENHASCHEN 1933, 101–107.

in den Gütertransport involviert. Dies hing mit der häufigen Verbindung von Gaststätten und den an ihnen hängenden Schiffmeisterrechten zusammen, wie sie für den Donauraum – auch für Aschach – belegt sind.¹⁰

Die Geschichte des Transportwesens auf der Donau war und ist bisher kaum Gegenstand der akademischen Wirtschaftsgeschichte. Das grundlegende Werk stammt von Ernst Neweklowsky, der in drei voluminösen Bänden und zahlreichen Einzelstudien Schifffahrt und Flößerei, besonders ihre technischen, rechtlichen und kulturhistorischen Aspekte aber auch einzelne Schiffmeister und Schiffmeisterzünfte, untersucht hat.¹¹ Ein weiteres Mammutwerk zur Handels- und Transportgeschichte auf der Donau bilden seit den 1950er Jahren die bis in die Gegenwart fortgesetzten, zuletzt aber äußerst redundanten Schriften von Hans-Heinrich Vangerow, die sich u. a. den Schiffmeistern und ihren Familienverbänden widmen.¹² Vangerows Forschungen beruhen auf der Auswertung von Mautrechnungen, in erster Linie der Linzer Rechnung von 1627 sowie den Donaustauffer Mautrechnungen zwischen 1583 und 1651. Trotz dieses umfangreichen Schrifttums ist die Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Schiffmeister und ihrer Zünfte an der Oberen Donau bis heute ungeschrieben und wäre ein dringendes Desiderat der Forschung. Als primäre Quellengrundlage für das Jahrhundert zwischen ca. 1670 und 1770 könnten die Aschacher Mautprotokolle dienen. In diesen Rechnungsbüchern sind in chronologischer Reihenfolge alle¹³ die Aschacher Maut passierenden Schiffe und Flöße mit ihren Schiff- bzw. Floßmeistern und deren Herkunftsorten sowie die transportierten Güter, deren Besitzer und eventuelle Fahrgäste verzeichnet. Damit können die Fahrtfrequenzen, die Spezialisierung der Schiffmeister auf bestimmte Güter und Kooperationen mit einzelnen Auftragnehmern ermittelt werden.¹⁴ Die Aschacher Mautprotokolle bieten freilich keine Übersicht über den gesamten Donauverkehr, sondern lediglich für einen bestimmten Ausschnitt. Dieser umfasst einerseits den regionalen Verkehr um

¹⁰ Vgl. etwa NEWEKLOWSKY 1954, 140; NEWEKLOWSKY 1960, 120, mit der Auflistung mehrerer Schiffmeister und Wirte; MEISSINGER 1990, 39; PROMINTZER 1989, Bd. 2, 339; zum Zusammenhang zwischen Weinwirtschafts- und Schiffmeistergerechtsame in Laufen an der Salzach siehe KOLB 1986, 151–152. Zur Bedeutung der Gasthöfe im Transportwesen allgemein sowie zur Tätigkeit von Wirten in der Binnenschifffahrt vgl. auch BRAUDEL 1986, 384–385, 393.

¹¹ Vgl. u. a. oben Anm. 2 und 10.

¹² Zuletzt etwa VANGEROW 2013, 235–276; VANGEROW 2011: zum Weintransport aus Österreich 131–132. Eine Auswahl der Schriften Vangerows ist angeführt bei RAUSCHER 2015, 305.

¹³ Bisher konnte mit der Reise des regierenden Salzburger Fürstbischofs Franz Anton von Harrach am 22. Oktober 1718 von Passau nach Linz nur eine Vorbeifahrt an Aschach nachgewiesen werden, die nicht in den Mautprotokollen vermerkt ist. Es ist davon auszugehen, dass die familiären Verbindungen, evtl. auch der hohe Rang des Fahrgasts dazu führten, dass der Mautner angewiesen war, die Schiffe passieren zu lassen. Dabei dürfte es sich um eine Ausnahme gehandelt haben. Vgl. BRANDHUBER – RAINER 2010, 217. Der Hinweis auf diesen Vorgang sowie auf die angeführte Literatur stammt von Herrn Dipl. Ing. Mag. Herbert GRASSBERGER (Salzburg), dem ich dafür Dank schulde.

¹⁴ Zu regelmäßigen Geschäftsbeziehungen zwischen Weinhändlern und -transporteuren am Rhein siehe WESTSTRATE 2015, 352–353.

Aschach sowie die überregionalen Transporte aus dem schwäbischen, bayerischen, Tiroler und Salzburger Raum besonders in die flussabwärts gelegenen Städte Linz und Wien als wichtigste Handels- und Konsumzentren des österreichischen Donauraums. Stromaufwärts kann auf Basis der Aschacher Protokolle der über den Wasserweg abgewinkelte Export aus den österreichischen Ländern, in erster Linie von Eisenwaren¹⁵ und Wein, in die angrenzenden Territorien des Heiligen Römischen Reichs rekonstruiert werden.

Trotz der Bedeutung des Weinbaus für Niederösterreich aber auch für einzelne Gebiete Oberösterreichs wie beispielsweise Aschach ist über den Weinhandel wenig bekannt. Ältere wie jüngere Studien zum österreichischen Weinbau konzentrieren sich im Wesentlichen auf die Zeit vom 15. bis zum frühen 17. Jahrhundert. Versucht wurde, Transportmengen zu ermitteln und damit die konjunkturelle Entwicklung der österreichischen Weinexporte nachzuzeichnen.¹⁶ Wenig Aufmerksamkeit wurde den am Weintransport und -handel beteiligten Personen geschenkt. Auf Basis der bisher in Form einer Datenbank vollständig edierten sieben Jahrgänge der Aschacher Mautprotokolle zwischen 1721 und 1731 sollen im Folgenden exemplarisch die am Weintransport beteiligten Schiffmeister in den Blick genommen werden.¹⁷

Eine Aufstellung über die – gemessen an der Anzahl der vorgespannten Pferde – größten Weintransporte donauaufwärts zeigt, dass nur wenige Schiffmeister Wein in größerem Stil aus Österreich in die benachbarten Reichsterritorien verfrachteten. Zahlenmäßig an der Spitze stehen Schiffmeister aus dem Erzstift Salzburg, die mehrheitlich aus Laufen, in einem Fall aus Tittmoning stammten. Die zweite Gruppe bildeten Schiffmeister aus Passau. Hinzu kamen zwei Schiffmeister aus Kraiburg am Inn sowie drei aus verschiedenen Orten im Land ob der Enns.

¹⁵ FISCHER 1966, 175–181.

¹⁶ Die Arbeit von WEBER 1999 bietet grundlegende Informationen zu Entstehung und Entwicklung des klösterlichen Weingartenbesitzes im Mittelalter; zum Weintransport siehe 364. Zum niederösterreichischen Weinbau und -handel in der Frühen Neuzeit sind die zahlreichen Studien von Friedrich WEBER und Erich LANDSTEINER grundlegend. Siehe RAUSCHER 2015, 261.

¹⁷ Analysiert wurden die Jahrgänge 1721, 1724 und 1727–1731 der Aschacher Mautprotokolle. Das daraus erhaltene Sample der Schiffmeister, die größere Weinladungen verfrachteten, dürfte die wichtigsten Weintransporteure der 1720er Jahre in das nordwestliche Oberösterreich und in den bayerisch-Passauer-Salzbürger Raum umfassen. Vor dem Untersuchungszeitraum waren auch andere Schiffmeister am Weintransport beteiligt. Beispielsweise führte der bürgerliche Schiffmeister aus Krems Johann Paul Walmpeck (Wallenbeck) Ende der 1710er Jahre mehrere große Weinlieferungen für das Hochstift Passau durch. Vgl. OÖLA, Depot Harrach, Hs. 104: Mautprotokoll der Maut zu Aschach (1718), [pag.] 1.078; Hs. 106 (1719), [pag.] 436. Die Aschacher Mautprotokolle werden im Folgenden jeweils ausschließlich mit Bandnummer und Jahrgang zitiert. Sie sind nicht foliiert bzw. paginiert. Zu Walmpecks Tätigkeit als Schiffmeister siehe z. B. Diözesanarchiv St. Pölten, Pfarre Krems-St. Veit, Taufbuch 7 (1687–1723), pag. 415 (25. Februar 1703), in: Matricula: Online Portal für Kirchenbücher: <http://icar-us.eu/cooperation/online-portals/matricula>, AT DSP St. Pölten, Krems-St. Veit, Sign. 01/07, Bildnr.: Taufe_0415.

Tabelle 1: Die Schiffmeister großer Weintransporte der Jahre 1721, 1724 und 1727–1731 geordnet nach ihrer Herkunft (Maut Aschach, donaufwärts)

Schiffmeister	Herkunft	Territorium
Anton Fischer	Aschach	Österreich ob der Enns
Johann Caldera	Kraiburg am Inn	Bayern
Christoph Mayr	Kraiburg am Inn	Bayern
Peter Eder (sel. Witwe)/Franz Eder	Laufen	Salzburg
Thomas Tettenbacher	Laufen	Salzburg
Paul Stadler	Laufen	Salzburg
Michael Scheibenbogen	Linz	Österreich ob der Enns
Ferdinand Fleischhacker	Obermühl („von der Mühl“)	Österreich ob der Enns
Paul Freudenberger	Passau	Passau
Lukas Kern	Passau	Passau
Jakob Stauffenegger	Passau	Passau
(Johann) Michael Wilhelmseder (sel. Witwe)	Tittmoning	Salzburg

Quellen: OÖLA, Depot Harrach, Hs. 108 (1721), Hs. 113 (1724), Hs. 116 (1727), Hs. 117 (1728), Hs. 120 (1729), Hs. 121 (1730), Hs. 124 (1731).

Eine Untersuchung der genannten Personen kommt zu dem Ergebnis, dass erstens die bereits öfter festgestellte Überschneidung zwischen Gastgewerbe und Schifffahrt auch für den Donauraum zutrifft, und zweitens, dass die Weintransporte auf der Donau überwiegend von Gastwirten durchgeführt wurden. Eine der Ausnahmen scheint der Linzer Schiffmeister und Viktualienhändler (Johann) Michael Scheibenbogen gewesen zu sein.¹⁸ Er transportierte Wein für das Bistum Freising aus Niederösterreich,¹⁹ scheint aber selbst kein Gasthaus betrieben zu haben und führte dementsprechend geringe Eigenmengen an Wein auf seinen Schiffen mit. Anders war dies bei Ferdinand Fleischhacker aus dem oberösterreichischen Obermühl, der ein breites Güterspektrum spedierte, aus dem etwa Holz, Kälber, Eisen- und Eisenwaren, Leder und Häute herausragen. Außerdem organisierte er die jährlichen Weintransporte aus Niederösterreich für das oberösterreichische Stift Schlägl²⁰ und belieferte auch andere Kunden mit Wein. Daneben führte er immer wieder Wein auf eigene Rechnung mit.²¹ Laut den Taufmatrikeln

¹⁸ Zu seiner Person siehe NEWEKLOWSKY 1959 b, 202; NEWEKLOWSKY 1951, 240.

¹⁹ Vgl. OÖLA, Depot Harrach, Hs. 104 (1718), [pag.] 1055; Hs. 108 (1721), [pag.] 357; Hs. 117 (1728), [pag.] 283; Hs. 121 (1730), [pag.] 738; Hs. 132 (1735), [pag.] 271.

²⁰ Vgl. ebd., Hs. 113 (1724), [pag.] 984; Hs. 116 (1727), [pag.] 1022; Hs. 117 (1728), [pag.] 973; Hs. 120 (1729), [pag.] 417; Hs. 124 (1731), [pag.] 787.

²¹ Vgl. z. B. ebd., Hs. 120 (1729), [pag.] 872.

der Pfarre Kirchberg ob der Donau war Fleischhacker, vulgo „Holler“, Richter, Wirt und Schiffmeister zu Obermühl.²² Ebenfalls Gastwirt war Anton Fischer aus Aschach,²³ der, abgesehen vom Eigenbedarf, u. a. Weintransporte für Graf Alois von Harrach aus dessen Herrschaft Bruck an der Leitha, für die Franziskaner in Popping, die Malteserkommende Stroheim (Bezirk Eferding) oder den späteren Rohrbacher Marktrichter Johann Sebastian Kriegner (Krienger) abwickelte.²⁴

Hinter den Salzburger Schiffmeistern bilden die Passauer die umfangreichste Gruppe des aus den Aschacher Mautprotokollen gewonnenen Samples der Weintransporteure. Der Passauer Paul Freudenberger führte die beiden mit Abstand größten erfassten Schiffzüge mit jeweils 80 vorgespannten Rössern in das Hochstift.²⁵ Die weitaus überwiegende Menge des von Passauer Frächtern transportierten Weins ging direkt an das Bistum, stammte also aus den Passauer Weingartenbesitzungen und Zehnteinnahmen in Niederösterreich. Die größte Einzellieferung umfasste dabei 6.673 Eimer²⁶, die von Lukas Kern mit 65 Rossen donauaufwärts getreidelt wurden.²⁷ Kern ist wegen seiner bis heute bestehenden Waisenhausstiftung ein prominenter Passauer.²⁸ Der aus dem passauischen Markt Obernzell stammende Kern war Sohn eines Bindermeisters und Winzers, heiratete in eine Passauer Schiffmeister- und Braunbierschenkfamilie ein und wurde zu einem der wohlhabendsten Bürger der Stadt. In seinem Testament sind Forderungen Kerns u. a. bei den steirischen, salzburgischen, niederösterreichischen und Tiroler Landständen genannt. Sein Vermögen wurde auf 109.000 Gulden beziffert inklusive des im Keller lagernden Weins im Wert von 4.000 Gulden. Kern transportierte den Passauer Bau- und Zehntwein aus Niederösterreich in das Hochstift.²⁹ Paul Freudenberger führte – evtl. als Vorgänger Kerns – ebenfalls große Weinlieferungen für das Hochstift Passau durch, aber auch für das Stift St. Nikola vor den Toren der Stadt. Wie später sein Sohn Franz Paul war Freu-

22 Siehe den Eintrag in: Pfarre Kirchberg ob der Donau, Taufbuch 3 (1733–1784), fol. 39^r (11. November 1739), in: *Matricula* (wie Anm. 17), AT OÖLA, Kirchberg ob der Donau, Sign. 101/03 (1733–1784), Bildnr.: Ko8GGGG03_00022.

23 NEWEKLOWSKY 1959 a, 221, 228.

24 Vgl. etwa OÖLA, Depot Harrach, Hs. 108 (1721), [pag.] 1.058; Hs. 113 (1724), [pag.] 1.040.

25 Ebd., Hs. 113 (1724), [pag.] 1.140f. (Ladung u. a. 5.802 Eimer Wein, davon 5.800 an das Hochstift Passau); Hs. 116 (1727), [pag.] 231 (Ladung: 6.130 Eimer Wein, davon 5.760 an das Hochstift Passau).

26 1 Eimer entspricht 58 Liter.

27 OÖLA, Depot Harrach, Hs. 117 (1728), [pag.] 273.

28 Vgl. u. a. ZACHER 1951; HARTINGER 2004, Nr. 44, 230–241; MADER 1995, 119–120; KUMMER 2004, 81–93; „Lukas Kern“, in: Wikipedia: http://de.wikipedia.org/wiki/Lukas_Kern.

29 OÖLA, Depot Harrach, Hs. 117 (1728), [pag.] 273, 844, 979; Hs. 120 (1729), [pag.] 215, 875; Hs. 121 (1730), [pag.] 746; Hs. 124 (1731), [pag.] 804.

denberger sowohl Schiffmeister als auch Gastgeb.³⁰ Geringere Mengen Wein als die Spediteure für das Hochstift Passau Kern und Freudenberger brachte der Passauer Bürger und Schiffmeister³¹ Jakob Stauffenegger für die Klöster Niederaltaich, Aldersbach, Osterhofen, Niedernburg in Passau oder St. Nikola donauaufwärts.³² Auch Stauffenegger transportierte Wein auf eigene Rechnung, wobei offen bleiben muss, ob er auch als Gastwirt tätig war.

Die zahlenmäßig größte Gruppe an Weintransporteuren in den 1720er Jahren bildeten Schiffeleute aus dem Erzstift Salzburg. Die Weinfuhren ins Salzburgerische und nach Berchtesgaden unterlagen seit dem späten Mittelalter der Restriktion, dass sie nur bis Linz auf dem Wasser donauaufwärts durchgeführt werden durften, ab Linz jedoch der Landweg zu benutzen war. Diese Transporte über Land waren ganz offensichtlich von erheblicher wirtschaftlicher Bedeutung für die Städte an der Salzburger Straße – Linz, Wels, Kloster Lambach, Schwanenstadt, Vöcklabruck –, sodass sich die Stadt Linz und die oberösterreichischen Stände jahrzehntelang für die Beibehaltung dieser Beschränkungen einsetzten, deren Aufweichung seit den 1630er Jahren aber nicht verhindern konnten.³³ Im frühen 18. Jahrhundert wurden die Salzburger Weintransporte längst auf der Donau durchgeführt. Ein typisches Beispiel für die Kombination aus Weinwirt und Schiffmeister ist der Tittmoninger Bürger Johann Michael Wilhelmseder.³⁴ Dessen Vater Kaspar d. Ä. Wilhelmseder (1657–1722) hatte sich mit einer Frau aus dem Gast- bzw. Braugewerbe verehelicht und die Hirschhalmerische Weinwirtschaft erworben. Mit seiner Wahl zum Bürgermeister von Tittmoning gelang ihm der Aufstieg in das höchste städtische Amt. Johann Michael wurde 1717 in die Tittmoninger Bürgerschaft aufgenommen und übernahm die Weinwirtschaft und die Stellung

30 MADER 1995, 65. (Johann) Paul Freudenberger wurde 1680 als Sohn des Bürgers und Landkutschers Stephan Freudenberger und seiner Ehefrau Rosina geboren. Bei der Geburt seiner Kinder Maria Helena bzw. Franz Paul wurde er als „Bürger und Schiffmeister“ bezeichnet. Er fiel 1749 zusammen mit einer seiner Töchter und einem Schiffknecht während einer Wallfahrt nach Mariazell einem Schiffsunglück zum Opfer. Im Sterbebuch wird er als ehemaliger Schiffmeister und Gastgeb am Neumarkt in Passau bezeichnet. Vgl. Archiv des Bistums Passau, Pfarre Passau-St. Paul, Taufbuch 1 (1641–1708), pag. 299 (22. Januar 1680), in: *Matricula* (wie Anm. 17), DE-ABP Passau, Passau-StPaul 001, Bildnr.: 001_0299; ebd., Taufbuch 2 (1709–1759), pag. 746 (29. Dezember 1715) bzw. pag. 769 (1. August 1717), in: *Matricula* (wie Anm. 17), DE-ABP Passau, Passau-StPaul 002, Bildnr.: 002_0746 und 002_0769; ebd., Sterbefälle 2 (1688–1750), pag. 684, in: *Matricula* (wie Anm. 17), DE-ABP Passau, Passau-StPaul 016_02, Bildnr.: 016-02_0684. Ein Hinweis auf [Stephan?] Freudenberger als Wirt des Goldenen Hirschen findet sich in: SCHÄFER 1983, 14. Zur Verlassenschaft des Weinwirts, Schiffmeisters und Lehenrösslers Franz Paul Freudenberger siehe OTT 1961, 232; siehe auch BOSHOF – BRUNNER – VAVRA 2004, 250, Nr. 2.3.7. Zu den Weintransporten Paul Freudenbergers siehe u. a. OÖLA, Depot Harrach, Hs. 113 (1724), [pag.] 1.044, 1.140f.; Hs. 116 (1727), [pag.] 231; Hs. 120 (1729), [pag.] 854.

31 Siehe Archiv des Bistums Passau, Pfarre Passau-Ilzstadt, Taufbuch 4 (1695–1715), pag. 153 (28. November 1712), in: *Matricula* (wie Anm. 17), DE-ABP Passau, ABP-Pallz 0004, Bildnr.: 0004_0153.

32 Vgl. u. a. OÖLA, Depot Harrach, Hs. 104 (1718), [pag.] 1.035f., 1.046; Hs. 113 (1724), [pag.] 1.025f.; Hs. 117 (1728), [pag.] 961f.

33 Vgl. NEWEKLOWSKY 1956, 179–190.

34 GEORGE 2009, 197–227.

des Schiffmeisters von seinem Vater.³⁵ Auch er heiratete eine Gastwirtstochter und blieb als Weingastgeb in diesem Gewerbe tätig. Dies erklärt auch die immensen Weintransporte aus Niederösterreich, die er nicht nur für die Klöster Michaelbeuern und Raitenhaslach, sondern in erheblichen Mengen auch für den Eigenbedarf durchführte.

Tabelle 2: Die Weintransporte des Johann Michael Wilhelmseder (1727–1730) und seiner Witwe (1731) 1727–1731 (in Eimer)

Empfänger	Menge
Kloster Michaelbeuern	4.280
Kloster Raitenhaslach	1.660
Erzstift Salzburg	970
Kloster Seeon	295
Kloster Baumburg	200
Kapuziner Traunstein	190
Kapuziner Burghausen	160
Kapuziner Mühldorf	40
Kapuziner Passau	20
J. M. Wilhelmseder (sel. Witwe)	3.350

Quellen: ÖÖLA, Depot Harrach, Hs. 116 (1727), [pag.] 1.026; Hs. 117 (1728), [pag.] 954; Hs. 120 (1729), [pag.] 857f.; Hs. 121 (1730), [pag.] 864f.; Hs. 124 (1731), [pag.] 782f.

Johann Michael Wilhelmseder brachte es bis zu seinem frühen Tod im Alter von nur 39 Jahren zum städtischen Schützenmeister, Stadtrat und zweiten Bürgermeister. Er starb am 22. November 1730 in Schärding während eines Schiffzugs; seine Witwe führte das Geschäft weiter. Die Person des Schiffmeisters und Weinwirts Wilhelmseder scheint die Annahme von Dieter George zu bestätigen, dass die Tittmoninger „Schiffmeister des 17. und 18. Jahrhunderts ursprünglich nur privilegierte Weinhändler waren und der Handel mit anderen Waren erst in zweiter Linie erfolgte.“³⁶

Auch die Laufener Schiffmeister und Weinhändler gehörten zur städtischen Führungsschicht.³⁷ Von den dortigen Schiffsherren, die gegenüber Halleiner und Salzburger Bürgern den Transport von und ins Erzstift Salzburg dominierten, spielte Thomas Tettenbacher im Untersuchungszeitraum die wichtigste Rolle im

³⁵ Vgl. u. a. GEORGE 2009, 200.

³⁶ GEORGE 1985, 436.

³⁷ KOLB 1986, 156–161, 273–275.

Weintransport. Die größten Mengen Wein lieferte er an das Erzstift Salzburg, an zweiter Stelle lagen das Stift Berchtesgaden bzw. Tettenbacher selbst. Wichtige andere Auftraggeber Tettenbachers waren das Frauenkloster am Nonnberg in Salzburg sowie die Klöster Reichersberg, Suben und Vornbach. Insgesamt soll Tettenbacher selbst zwischen 1722 und 1737 17.953 Eimer und damit über eine Million Liter Wein verhandelt haben.³⁸

Tabelle 3: Die Weintransporte des Thomas Tettenbacher 1727–1731 (in Eimer)

Jahre	Empfänger*	Menge
1727, 1728, 1730, 1731	Erzstift Salzburg	15.446
1727–1729, 1731	Tettenbacher/Stift Berchtesgaden	9.605
1727–1731	Tettenbacher	5.420
1729	Tettenbacher/Kloster Nonnberg	2.200
1730	Tettenbacher/Stift Berchtesgaden/Kloster Nonnberg	1.650
1730, 1731	Stift Berchtesgaden	1.309
1727, 1728, 1731	Kloster Reichersberg	1.211
1727, 1728	Kloster Nonnberg	1.200
1727–1731	Kloster Suben	1.183
1727, 1728, 1730	Kloster Vornbach	810
1727, 1728	Kloster Ranshofen	528
1730	Harrach Herrschaftskeller	360
1727, 1728, 1730	Kapuziner Laufen	75
1731	Kapuziner Radstadt	40
1727	Erzbischof Salzburg	24
1727	Kapuziner Schärding	12

* Manche Weinfuhren sind dem Schiffmeister sowie einer oder mehreren geistlichen Institutionen zugeordnet; aus diesem Grund können einzelnen Personen oder Institutionen nicht immer exakte Mengen zugeordnet werden.

Quellen: OÖLA, Depot Harrach, Hs. 116 (1727), [pag.] 415, 857, 1.052; Hs. 117 (1728), [pag.] 370, 798, 1.021; Hs. 120 (1729), [pag.] 292, 674, 880; Hs. 121 (1730), [pag.] 305, 685, 881; Hs. 124 (1731), [pag.] 270, 617, 786.

Während Tettenbacher zahlreiche geistliche Einrichtungen mit Wein versorgte und vor allem die großen Lieferungen ins Erzstift Salzburg durchführte, verschiffte

³⁸ KOLB 1986, 160.

der Surheimer Wirt, Laufener Ratsbürger und Weinhändler Paul Stadler³⁹ – soweit das bisher ausgewertete Datenmaterial Aussagen zulässt – Wein vor allem für den Eigenbedarf.

Tabelle 4: Die Weintransporte des Paul Stadler 1718, 1721, 1724 (in Eimer)

Jahre	Empfänger	Menge
1718	Paul Stadler	780
1718	Kapuziner Laufen	5
1721	Paul Stadler	730
1724	Paul Stadler	650
1724	Kapuziner Passau	15

Quellen: ÖÖLA, Depot Harrach, Hs. 104 (1718), [pag.] 1.079; Hs. 108 (1721), [pag.] 1.090; Hs. 113 (1724), [pag.] 1.053.

Ebenfalls Weinwirt und Schiffmeister war der Laufener Bürgermeister Peter Eder, der bei seinem Tod 1728 ein Vermögen von über 37.000 Gulden hinterließ.⁴⁰ Peter Eder, seine Witwe und Franz Eder wickelten regelmäßig die umfangreichen Weinfuhren für das Stift St. Peter in Salzburg und – in geringerem Umfang – für die Kapuziner in Laufen sowie das Frauenkloster Püttrich in München⁴¹ ab. Andere Kunden der Eders waren die Klöster Benediktbeuren, Michaelbeuren, Reichersberg, die Kapuziner in Ried und Passau sowie wenige Einzelpersonen. Daneben transportierten sie regelmäßig größere Mengen Wein auf eigene Rechnung.

Tabelle 5: Die Weintransporte von Peter Eder, Peter Eder sel. Witwe und Franz Eder für Stift St. Peter und auf eigene Rechnung 1721, 1724, 1727–1731 (in Eimer)

Jahr	Schiffmeister	Empfänger	Menge
1721	Peter Eder	Peter Eder	650
1721	Peter Eder	Stift St. Peter/Peter Eder	1.750
1724	Peter Eder	Peter Eder	700
1724	Peter Eder	Peter Eder/Stift St. Peter	3.250
1727	Peter Eder sel. Witwe	Stift St. Peter	1.836

³⁹ GENTNER 1863, 315. Zum Wirtshaus siehe <http://gasthaus-leederer.de/geschichte/>.

⁴⁰ KOLB 1986, 153–154; GENTNER 1863, 313.

⁴¹ Dieses Kloster erhielt jährlich 72 Eimer Wein aus dem Kremser Schlüsselamt, das heißt aus dem kaiserlichen Kammergut.

1727	Peter Eder sel. Witwe	Peter Eder sel. Witwe	1.450
1728	Peter Eder sel. Witwe	Stift St. Peter	1.169
1728	Peter Eder sel. Witwe	Peter Eder sel. Witwe	2.450
1728	Peter Eder sel. Witwe	Peter Eder sel. Witwe	1.050
1729	Franz Eder	Franz Eder	2.020
1729	Franz Eder	Franz Eder/Stift St. Peter*	1.617
1730	Franz Eder	Stift St. Peter	1.272
1730	Franz Eder	Franz Eder	483
1730	Franz Eder	Franz Eder/Stift St. Peter	3.290
1731	Franz Eder	Stift St. Peter	1.467
1731	Franz Eder	Franz Eder	1.550

* Laut Quelle: „Stift Berchtesgaden“. Da 1729 Stift St. Peter laut Aschacher Mautprotokolle keine Weinlieferungen erhielt und der Wein für Stift Berchtesgaden in diesem Jahr wie üblich von Thomas Tettenbacher transportiert wurde, ist davon auszugehen, dass es sich um einen Fehler im Rechnungsbuch handelt und „Berchtesgaden“ durch „St. Peter“ zu ersetzen ist.

Quellen: OÖLA, Depot Harrach, Hs. 108 (1721), [pag.] 420, 1.050; Hs. 113 (1724), [pag.] 476, 1.046f.; Hs. 116 (1727), [pag.] 1.034f.; Hs. 117 (1728), [pag.] 388, 976; Hs. 120 (1729), [pag.] 289, 878; 121 (1730), [pag.] 312, 899; Hs. 124 (1731), [pag.] 779.

Als Weingastgeb bzw. Weinhändler fungierten auch die beiden kurbayerischen „Leib- und Hofschiffmeister“ Christoph Mayr und Johann Caldera.⁴² Wie ihre Kollegen waren sie hauptsächlich im Auftrag geistlicher Einrichtungen, vor allem des Klosters Tegernsee und – mit viel geringeren Mengen – der Kapuziner in der erzbischöflich salzburgischen Stadt Mühldorf am Inn, unterwegs. Beide verschifften aber auch Wein auf eigene Rechnung.

Tabelle 6: Die Weinlieferungen der bayerischen Leib- und Hofschiffmeister Christoph Mayr und Johann Caldera 1721, 1724, 1727–1731 (in Eimer)

Jahr	Schiffmeister	Empfänger	Menge
1721	Christoph Mayr	Ferdinand Schuster	9
1721	Christoph Mayr	Kapuziner Mühldorf	30
1721	Christoph Mayr	Kapuziner Rosenheim	30

⁴² Mayr ist mehrfach als Getreidehändler und Weinwirt belegt; Caldera war mit der Witwe Mayrs verheiratet und ebenfalls Getreide- und Weinhändler. PETRI 1968 a, 41–55; MITTERWIESER 1935, 45–52; MITTERWIESER 1958, 31–34; PETRI 1968 b, 69–71.

1721	Christoph Mayr	Kapuziner Wasserburg	31
1721	Christoph Mayr	Christoph Mayr/Kloster Tegernsee	1.590
1724	Johann Caldera	Kapuziner Mühldorf	60
1724	Johann Caldera	Johann Caldera	920
1727	Johann Caldera	Kloster Tegernsee	1.010
1727	Johann Caldera	Johann Caldera	620
1727	Johann Caldera	Kapuziner Landshut	120
1728	Johann Caldera	Johann Caldera	250
1728	Johann Caldera	Johann Caldera	790
1728	Johann Caldera	Kapuziner Mühldorf	60
1729	Johann Caldera	Kloster Tegernsee	1.100
1729	Johann Caldera	Johann Caldera	600
1729	Johann Caldera	Kapuziner Mühldorf	60
1730	Johann Caldera	Johann Caldera	800
1730	Johann Caldera	Kapuziner Mühldorf	60
1731	Johann Caldera	Johann Caldera	377
1731	Johann Caldera	Kapuziner Mühldorf	60
1731	Johann Caldera	Kloster Tegernsee	890

Quellen: ÖÖLA, Depot Harrach, Hs. 108 (1721), [pag.] 997; Hs. 113 (1724), [pag.] 994; Hs. 116 (1727), [pag.] 189, 960; Hs. 117 (1728), [pag.] 273, 886; Hs. 120 (1729), [pag.] 161, 740; Hs. 121 (1730), [pag.] 752; Hs. 124 (1731), [pag.] 166, 678.

Die in dieser Studie exemplarisch ausgewerteten Aschacher Mautprotokolle des Jahrzehnts zwischen 1721 und 1731 ergeben ein eindeutiges Bild zum Transport niederösterreichischen Weins nach Oberösterreich und in die angrenzenden Reichsterritorien: Die größten Mengen gingen in die Bistümer und älteren Klöster, die über teilweise erheblichen Weingartenbesitz bzw. umfangreiche Zehntrechte in Niederösterreich verfügten. Organisiert wurden diese Schiffszüge, die mit bis zu 80 Rössern donauaufwärts getreidelt wurden, mehrheitlich von Schiffmeistern aus Laufen im Erzstift Salzburg und aus der Stadt Passau im gleichnamigen Hochstift. Üblich dürfte eine längerfristige Kooperation zwischen den Transporteuren und ihren Auftraggebern, für die in regelmäßigen Abständen Wein spedierte wurde, gewesen sein. Neben ihrer Tätigkeit in der Schifffahrt waren die Schiffmeister oft als Gastwirte tätig und verfrachteten einen Teil des Weins auf eigene Rechnung. Die Quellen belegen nicht nur die bereits mehrfach betonte zentrale Bedeutung von Wirtshäusern für das Transportwesen, sondern speziell die enge Verbindung von Weinfuhren auf der Donau mit dem privaten Weinausschank bzw. -handel.

Die Kombination dieser Geschäftsfelder konnte den einzelnen Gastwirten und Schiffmeistern teilweise zu erheblichem Wohlstand und hohem sozialen Prestige verhelfen.

Literaturverzeichnis

BENKER 1974

G. BENKER, Der Gasthof. Von der Karawanserei zum Motel – Vom Gastfreund zum Hotelgast, München 1974.

BOSHOF – BRUNNER – VAVRA 2004

E. BOSHOF – M. BRUNNER – E. VAVRA (Hg.), Grenzenlos. Geschichte der Menschen am Inn. Katalog zur ersten Bayerisch-Oberösterreichischen Landesausstellung 2004, Regensburg 2004.

BRANDHUBER – RAINER 2010

Ch. BRANDHUBER – W. RAINER, Ein Fürst führt Tagebuch. Die „Notata“ des Salzburger Fürsterzbischofs Franz Anton Fürsten von Harrach (1665–1775). In: Salzburg Archiv 34 (2010), 205–262.

BRAUDEL 1986

F. BRAUDEL, Sozialgeschichte des 15.–18. Jahrhunderts, Bd. 2: Der Handel, München 1986.

FISCHER 1966

F. FISCHER, Die blauen Sennen. Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Sennenschiedezunft zu Kirchdorf-Micheldorf bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts (Forschungen zur Geschichte Oberösterreichs 9), Linz 1966.

FUCHS 2006

A. FUCHS, Art. „Gasthaus“, in: F. JAEGER (Hg.), Enzyklopädie der Neuzeit, Bd. 4, Stuttgart – Weimar 2006, Sp. 174–177.

GENTNER 1863

H. GENTNER, Topographische Geschichte der Stadt Laufen. In: Oberbayerisches Archiv für vaterländische Geschichte 22 (1863), 217–334.

GEORGE 1985

D. GEORGE, Tittmoninger Bürgerrechte, Räte und Bürgermeister. Eine Studie zur Gewerbestruktur des 17. und 18. Jahrhunderts. In: Mitteilungen der Gesellschaft für Salzburger Landeskunde 125 (1985), 425–447.

GEORGE 2009

D. GEORGE, Die Tittmoninger Familie Wilhelmseder und ihre Verbindung nach Salzburg. In: Das Salzfaß. Heimatkundliche Zeitschrift des Historischen Vereins Rupertiwinkel N. F. 43/2 (2009), 197–227.

GRÜLL 1960

G. GRÜLL, Depot Harrach [Archivbehelf des OÖLA], Linz 1960.

HARTINGER 2004

W. HARTINGER, Testament von Lukas Kern, 29. Mai und 1. September 1749. In: Egon BOSCHOF u. a. (Hg.), Passau. Quellen zur Stadtgeschichte, Regensburg 2004.

HEILINGSETZER 2001

G. HEILINGSETZER, Der oberösterreichische Bauernkrieg 1626 (Oberösterreichische Heimatblätter – Sonderpublikation 2001), Linz 2001.

KOLB 1986

P. KOLB, Zur Geschichte der Stadt Laufen an der Salzach. Die wirtschaftliche Entwicklung einer landständischen Handels- und Gewerbestadt vom frühen 16. bis zum späten 19. Jahrhundert. Phil. Diss. München 1986.

KÜMIN – TLUSTY 2002

B. KÜMIN – B. A. TLUSTY, The World of the Tavern: An Introduction. In: B. KÜMIN – B. A. TLUSTY (Hg.), The World of the Tavern. Public Houses in Early Modern Europe, Aldershot 2002, 3–11.

KUMMER 2004

K. E. KUMMER, Lukas Kern – Ein Passauer Schiffmeister und Gastwirt. In: Ostbairische Lebensbilder, Bd. 1 (Veröffentlichungen des Instituts für ostbairische Heimatforschung der Universität Passau 54), Passau 2004, 81–93.

LANDSTEINER 2003

E. LANDSTEINER, Wien und der Donauhandel. In: K. VOCELKA – A. TRAININGER (Hg.), Wien. Geschichte einer Stadt, Bd. 2: Die frühneuzeitliche Residenz (16. bis 18. Jahrhundert), Wien – Köln – Weimar 2003, 187–197.

MADER 1995

F. MADER, Tausend Passauer. Biographisches Lexikon zu Passaus Stadtgeschichte, Passau 1995.

MEISSINGER 1990

O. MEISSINGER, Die historische Donauschiffahrt. Holzschiffe und Flöße, 2. Aufl. Melk 1990.

MERIAN 1649

M. MERIAN [– Martin ZEILLER], Topographia Provinciarum Austriacarum [...], Frankfurt am Main 1649.

MITTERWIESER 1935

A. MITTERWIESER, Der kurbayerische Leibschiffmeister Johann Caldera.

Eine altbayerische Odyssee. In: Gelbe Hefte 12/1 (1935), 45–52.

MITTERWIESER 1958

A. MITTERWIESER, Der Kraiburger Leibschiffmeister Johann Caldera. In: Das Mühlrad. Beiträge zur Geschichte des Inn- und Isengauges 8 (1958), 31–34.

NEWEKLOWSKY 1951

E. NEWEKLOWSKY, Die Schiffmeister von Linz. In: Jahrbuch der Stadt Linz 1950 (1951), 227–253.

NEWEKLOWSKY 1952

E. NEWEKLOWSKY, Die Schifffahrt und Flößerei im Raume der oberen Donau, Bd. 1 (Schriftenreihe des Institutes für Landeskunde von Oberösterreich 5), Linz 1952.

NEWEKLOWSKY 1954

E. NEWEKLOWSKY, Die Schifffahrt und Flößerei im Raume der oberen Donau, Bd. 2 (Schriftenreihe des Institutes für Landeskunde von Oberösterreich 6), Linz 1954.

NEWEKLOWSKY 1956

E. NEWEKLOWSKY, Linz und die Salzburger Weinfuhren. In: Mitteilungen der Gesellschaft für Salzburger Landeskunde 96 (1956), 179–190.

NEWEKLOWSKY 1959 a

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

NEWEKLOWSKY 1959 b

E. NEWEKLOWSKY, Die Linzer Schiffmeisterfamilie Scheibenbogen. In: Historisches Jahrbuch der Stadt Linz 1959 (1959), 199–215.

NEWEKLOWSKY 1960

E. NEWEKLOWSKY, Rosenheim und die Innschifffahrt. In: Das bayerische Inn-Oberland. Organ des historischen Vereins Rosenheim 30 (1960), 101–148.

OTT 1961

G. M. OTT, Das Bürgertum der geistlichen Residenzstadt Passau in der Zeit des Barock und der Aufklärung. (Neue Veröffentlichungen des Instituts für ostbairische Heimatforschung 6), Passau 1961.

PETRI 1968 a

A. P. PETRI, Der Kraiburger „Leib Und Hoffschöfmaister“ Christoph Mayr. Einige Daten zu seiner Biographie. In: Das Mühlrad. Beiträge zur Geschichte des Inn- und Isengauges 13 (1968), 41–55.

PETRI 1968 b

A. P. PETRI, Johann Caldera-Daten zur Biographie des Kraiburger Schiffmeisters. In: Das Mühlrad. Beiträge zur Geschichte des Inn- und Isengauges 13 (1968), 69–71.

POTTHOFF – KOSSENHASCHEN 1933

O. D. POTTHOFF – G. KOSSENHASCHEN, *Kulturgeschichte der deutschen Gaststätte. Umfassend Deutschland, Österreich, Schweiz und Deutschböhmen*, Berlin 1933 [ND Hildesheim u. a. 1996].

PROMINTZER 1989

W. J. PROMINTZER, *Aschach an der Donau. Donauvolk und Schifflerleben in diesem „berühmten Markt Aschach im Lande Schaunberg“*, 2 Bde., Aschach 1989.

RAUSCHER 2015

P. RAUSCHER, *Die Aschacher Mautprotokolle als Quelle des Donauhandels (17./18. Jahrhundert)*. In: P. RAUSCHER – A. SERLES (Hg.), *Wiegen – Zählen – Registrieren. Handelsgeschichtliche Massenquellen und die Erforschung mitteleuropäischer Märkte (13.–18. Jahrhundert)* (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas 25), Innsbruck – Wien – Bozen 2015, 255–306.

SCHÄFER 1983

G. SCHÄFER, *Passau im Türkenjahr 1683. Der Eintritt Eugen von Savoyens in die kaiserliche Armee*. In: *Ostbairische Grenzmarken. Passauer Jahrbuch für Geschichte, Kunst und Volkskunde* 25 (1983), 10–20.

SCHUNKA 2013

A. SCHUNKA, *Revoluten und Raum. Aufruhr und Bestrafung im Licht des Spatial Turn*, in: P. RAUSCHER – M. SCHEUTZ (Hg.), *Die Stimme der ewigen Verlierer? Aufstände, Revolten und Revolutionen in den österreichischen Ländern (ca. 1450–1815)* (Veröffentlichungen des Instituts für Österreichische Geschichtsforschung 61), Wien – München 2013, 369–385.

VANGEROW 2011

H.-H. VANGEROW, *Handel und Wandel auf der Donau von Ulm bis Wien in den Jahren 1583 bis 1651*. In: *Ulm und Oberschwaben. Zeitschrift für Geschichte, Kunst und Kultur* 57 (2011), 115–168.

VANGEROW 2013

H.-H. VANGEROW, *Handel und Wandel auf der Donau von Ulm bis Wien. Der Markt Aschach in Oberösterreich 1583 bis 1651*. In: *Jahrbuch der Oberösterreichischen Gesellschaft für Landeskunde und Denkmalpflege* 159 (2013), 235–276.

WEBER 1999

A. O. WEBER, *Studien zum Weinbau der altbayerischen Klöster im Mittelalter. Altbayern – Österreichischer Donauraum – Südtirol*. (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Beiheft 141), Stuttgart 1999.

WESTSTRATE 2015

J. WESTSTRATE, Die geldrischen Zollrechnungen. Organisation von Handel und Transport im Einzugsbereich des Rheins während des 16. und frühen 17. Jahrhunderts. In: P. RAUSCHER – A. SERLES (Hg.), Wiegen – Zählen – Registrieren. Handelsgeschichtliche Massenquellen und die Erforschung mitteleuropäischer Märkte (13.–18. Jahrhundert). (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas 25), Innsbruck – Wien – Bozen 2015, 331–363.

ZACHER 1951

F. X. ZACHER, 200 Jahre Waisenstift Passau 1751–1951, Passau 1951.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Jahrbuch des Oberösterreichischen Musealvereines](#)

Jahr/Year: 2015

Band/Volume: [160](#)

Autor(en)/Author(s): Rauscher Peter

Artikel/Article: [Schifffahrt, Weintransport und Gastgewerbe 405-421](#)