

Die Salzburger Mautordnung des Erzbischofs Wolf Dietrich von 1589 und ihre handelspolitischen Folgen für die Nachbarländer

Von Fritz P o s c h

Die Straße über den Katschberg und den Radstädter Tauern, die um 1520 auch für den Fuhrverkehr erschlossen wurde, war bis weit in die Neuzeit hinein einer der wichtigsten Wege des Handelsverkehrs zwischen Venedig und Oberdeutschland. Über diesen Paß mit 1738 Meter Höhe führte schon eine Römerstraße und bereits sehr früh, nämlich 1002, ist auch der mittelalterliche Handelsverkehr belegt¹⁾.

Die Straße wurde seit den nach 1200 ansteigenden deutsch-italienischen Handelsbeziehungen gleichsam die Wirtschaftsader des Landes der Erzbischöfe. Wegen der niedrigen Zölle, die nachweisbar von 1425 bis 1587 nicht erhöht wurden, wurde diese Straße, die bald als die „alte“ Handelsstraße bezeichnet wurde, gegenüber anderen Alpenübergängen, besonders den Tirolern, vielfach bevorzugt. Einen ersten Schlag erhielt diese bevorzugte Handelsstraße aber durch das Generalmandat König Ferdinands I. vom 4. August 1554, mit dem unter Aufhebung der bisherigen Maut zu Lieserhofen eine neue Maut mit sehr hohen Sätzen zu Kremsbrücke nördlich von Gmünd errichtet wurde, womit von den Habsburgern offenbar eine Umleitung des Handelsverkehrs durch die österreichischen Erbländer angestrebt wurde, von denen das Land Salzburg ja ringsum eingeschlossen war. Weder die Suppliken der Salzburger Handelsleute an Erzbischof Michael von Kuenburg noch die Interventionen des Erzbischofs bei König Ferdinand auf dem Augsburger Reichstag wie die gleichzeitige Beschwerde des Herzogs von Bayern und der Reichsstädte vermochten daran etwas zu ändern. Wenn es den Österreichern auch nicht gelungen war, mit der Maut in Kremsbrücke die Salzburger Konkurrenz im Handel mit Venediger Ware von den ober- und niederösterreichischen Märkten zu verdrängen, so hatten auf weite Sicht den größten Vorteil davon doch die Tiroler, deren Verkehr über den Brenner sich bald verdichtete²⁾.

Den zweiten Schlag gegen die Salzburger Haupthandelsstraße führte bald darauf Erzbischof Wolf Dietrich selbst, indem er Anfang 1589 eine neue Mautordnung mit erheblichen Steigerungen der Sätze erließ, die, wenn sie aufrecht erhalten worden wäre, den Venediger Handel über den Katschberg und die Radstädter Tauern wohl fast ganz zum Erliegen gebracht hätte. Wie die Abgesandten des Erz-

¹⁾ H. Klein, Der Saumhandel über die Tauern, jetzt Beiträge zur Siedlungs-, Verfassungs- und Wirtschaftsgeschichte von Salzburg, Gesammelte Aufsätze von Herbert Klein, Festschrift zum 65. Geburtstag von Herbert Klein, Mitteilungen der Gesellschaft für Salzburger Landeskunde, 5. Ergänzungsband S. 427 ff.

²⁾ H. Klein, Brenner und Radstädter Tauern. a. a. O., S. 411 ff.

bischofs später zum Ausdruck brachten, war die in dieser Mautordnung angeordnete Steigerung der Mauten in den erzbischöflichen Mautämtern deshalb befohlen worden, da der Erzbischof kein besseres Mittel gefunden habe, um die steigenden Ausgaben bei der Verringerung der Einnahmen aus den Bergwerken auszugleichen³⁾.

Auf eine Umfrage der Innerösterreichischen Kammer vom 14. November 1588, ob die „Eisenhantierung“ abnehme und die Handelsleute nach Tirol ausweichen, konnte zwar das Oberamt Laibach am 29. November, also vor Erlassung der neuen Mautordnung, noch mitteilen, daß davon nichts zu merken sei, doch schon am 10. Jänner 1589 hören wir, daß die Salzburger Handelsleute wegen der Steigerung der Maut die gewöhnliche Handelsstraße meiden und nach Tirol ausweichen.

Am 30. Jänner 1589 machten die Salzburger und Ausseer Eisenhändler den Hammermeistern im Kammer- und Paltental davon Mitteilung, daß der jetzige Bischof von Salzburg auf die Sorten des Vordernberger Zeugs wie Eisen, Draht, Stahl, Zwiezach, Mock und dergleichen wie auf andere Güter von neuem eine Maut geschlagen habe, obwohl erst vor wenigen Jahren zu St. Gilgen durch Erzbischof Johann Jakob ein jeder Saum mit einem Groschen neuer Steigerung belegt worden sei, wo man vorher nur 3 Pfennig gegeben habe. Sie bitten die Hammermeister, etwas dagegen zu unternehmen, da sie in Hinkunft das Eisen unmöglich um den bisherigen Preis abnehmen könnten, widrigenfalls sie es anderswo beziehen müßten. Die Hammermeister im Kammer- und Paltental und im Murboden wurden daraufhin am 1. Februar 1589 durch ihren Ausschuß im fürstlichen Amtshaus in Vordernberg vorstellig und wiesen darauf hin, daß durch diese Erhöhung die Eisenhändler abgebracht würden, den Zeug von ihnen um den bisherigen Preis abzunehmen. Dadurch würden sie alle, die von Leoben, die Radmeister in Vordernberg und das ganze Vordernberger Bergwerkswesen samt dem Eisenausgang aus dem Land zum Stillstand und Erliegen kommen. Sie könnten von den Leobnern kein Rauheisen mehr nehmen, müßten ihre Hämmer einstellen und könnten von ihren Eisenhandelsleuten, die bei ihnen ohnehin stark verschuldet seien, keine Bezahlung erhoffen usw. Die schriftliche Eingabe, die die Hammermeister beim Vordernberger Amtmann Neuburger einreichten, legte dieser sofort dem Kammerpräsidenten und den innerösterreichischen Kammerräten vor. Bald darauf wandten sich die Eisenhändler zu und um Salzburg und die Hammer-

³⁾ Alle darauf bezüglichen Akten befinden sich im Steiermärkischen Landesarchiv, Hofkammer 1589-I-46. Da der Text der Mautordnung von Anfang 1589 weder in Salzburg noch in Graz erhalten ist, ist auch das Datum nicht festzustellen. Hohenwart spricht in seinem Gutachten vom 23. Februar 1589 *von eingang dieß jar*, also Anfang 1589. Offenbar steht damit auch das Schreiben vom 31. Dezember 1588 in Zusammenhang, das in Sachen der neuen Maut an den Magistrat der Stadt Salzburg erging, vgl. die Chronik von Salzburg von Judas Thaddeus Zauner 7. Teil (Salzburg 1813) S. 25 f. Die Stelle wurde mir dankenswerter Weise von Herrn Oberstaatsarchivar Dr. Franz Pagitz, Salzburg, mitgeteilt.

meister im Kammer- und Paltental und im Murboden, die Radwerksverleger zu Leoben und die Radmeister in Vordernberg in der gleichen Sache gemeinsam direkt an Erzherzog Karl von Innerösterreich. Dieser verlangte nun sofort ein Gutachten seines Rates von Hohenwart in Aussee.

Hohenwart nahm am 6. März dazu Stellung. Wir erfahren daraus, daß die Mauterhöhung beim Leobner Eisen, das über Salzburg ins Reich ging, vom Saum Eisen, Stahl, Zwierzach, Mock, Draht und Nägel 15 Kreuzer und vom Stangeneisen und Blech vom Saum 3 Kreuzer betrug. Aus dem Schreiben des Mauteinnehmers an der Kremsbrücke, Philipp Tumler, vom 6. März an die Innerösterreichische Kammer können wir entnehmen, daß in der Maut zu Werfen ein Saum beschlagenen Gutes früher 6 Kreuzer, jetzt aber 30 Kreuzer Maut zahlen muß, an der Maut zu Salzburg früher 3 Kreuzer, jetzt 45 Kreuzer, so daß die Steigerung pro Saum 66 Kreuzer beträgt, da nun insgesamt 75 Kreuzer zu zahlen sind. Von gemeinen Gütern waren früher zu Werfen 3 Kreuzer zu zahlen, jetzt 15, zu Salzburg 2, jetzt 30 Kreuzer, was eine Steigerung von 40 Kreuzern bedeutet, insgesamt also nun 45 Kreuzer ausmacht.

Der bedeutendste Eisenhändler war damals der Ausseer Bürger Andre Grueber, der das meiste Eisen aus dem Land führte, während die anderen Eisenhändler zum größten Teil „wegen der Religion“ Salzburg verlassen mußten, wo damals nur drei Eisenhändler waren. Nach den Darlegungen Hohenwarts bedeutete die Mauterhöhung eine unerhörte Schädigung des Kammergutes und Eisenbergwerks, die er mit vielen tausenden Gulden anschlug, ganz abgesehen von den Schäden der Hammermeister und Radmeister sowie der von diesen abhängigen Personen und Fuhrleuten, die davon lebten. Zu Lebzeiten des Erzbischofs Johann Jakob Khuen-Belasy sei es üblich gewesen, daß die Eisenhändler zur besseren Instandhaltung der Straßen freiwillig einen Groschen Mautgeld zu St. Gilgen und einen Groschen zu Salzburg gegeben hätten. Hohenwart erinnerte an das Jahr 1575, als der Kaiser zur Unterstützung des Marktes St. Wolfgang in Oberösterreich eine neue Eisenniederlage des Leobner Eisens bewilligte und gegen das alte Herkommen die Salzburger Maut zu Strobl aufheben wollte, aber auf Grund des Einspruchs des Erzbischofs wieder davon abgekommen sei. In gleicher Weise möge nun der Erzbischof von seiner Mauterhöhung Abstand nehmen. Außerdem gestattete der Landesfürst dem Erzbischof, Vieh, Getreide und Wein ohne alle neue Maut aus der Steiermark einzuführen. Das alles möge der Erzherzog durch einen eigenen Kurier dem Erzbischof mitteilen. Sollte dieser nicht vor Ende des 1. Quatembers darauf eingehen, möge der Erzherzog zu verstehen geben, daß auf sein Salz, das in Kärnten verführt wird, ebenfalls eine große Maut aufgeschlagen werde. Weiters schlug Hohenwart vor, einen neuen Weg durch den Weißenbacherwald bei Ischl durch kaiserliches Gebiet zu bauen, wo ohnehin bereits ein Saumweg sei, wobei auch die Eisenhändler mithelfen würden, da man damit das Erzstift Salzburg von Ischl durch den Weißenbacher Wald auf den Attersee und über Frankenmarkt und Mattighofen nach Braunau am Inn umfahren könne. Es müsse allerdings

erst überprüft werden, ob die Eisenhändler ihren Eisenzeug auf dieser neuen Straße mit den bisherigen Kosten nach München und Wasserburg befördern könnten. Die Eisenhändler seien gewiß damit einverstanden, so daß sie die zwei Groschen und drei Pfennige, die sie bisher dem Erzstift zu St. Gilgen und zu Salzburg als Mautgeld von jedem Saum Eisen geben mußten, zur Errichtung und Erhaltung dieser neuen Straße bewilligen würden.

Wenn diese neue Straße durch den Weißenbacher Wald auf den Attersee gebaut und des Erzbischofs Land mit dem Leobner Eisen umfahren werde, würden dem Erzbischof nicht nur die drei Niederlagen am Strobl, zu St. Gilgen und Salzburg samt den vorigen zwei Groschen Mautgeld von jedem Saum Eisen entzogen, sondern es würden seine eigenen Untertanen, die am Abersee und zu St. Gilgen wohnen, an ihrer Existenz aufs schwerste geschädigt werden und von den Eisenuhren kein Geld verdienen, sondern müßten ihre Rosse verkaufen und in Armut und Not geraten, weil sie außer der Eisenuhr keinen anderen Verdienst hätten, da sie wenig Getreide anbauen oder Vieh halten können. Der Erzbischof werde es sich überlegen, „wider alle christliche Lieb“ seine Untertanen wegen seines eigenen Nutzens in solche Armut zu stürzen.

Außerdem schädige der Erzbischof seine eigenen Bürger und Untertanen insoferne am meisten, daß die Kauf- und Handelsleute die Kaufmannswaren und Güter nicht im bisherigen Ausmaß von Venedig nach Salzburg führen würden, sondern den Weg durch des Erzherzogs Land nach Rottenmann und über den Pyhrn nach Linz wählen würden, wodurch die Maut zu Rottenmann um etliche hundert Gulden mehr einbringen würde als bisher. Einen Tadel verlangte Hohenwart für die Eisenhändler, von denen Andre Grueber in Aussee jährlich über 4000 Saum allerlei Eisenerz aus dem Land verführe, weil sie sich gegenüber den Hammermeistern schriftlich erklärt hätten, daß sie, ehe sie eine solche neue Maut zu Salzburg geben, den Eisenhandel aussetzen und von den Hammerwerken kein Eisen mehr übernehmen wollten.

Im Postskriptum vom 8. März wies Hohenwart auf die vom 9. Februar datierte Beschwerde der Bürger von Brixen und Bruneck hin, die ihm inzwischen zugekommen war. Die Bürger Hanß Kember, Jörg Anreitter und Niklaß Schnurpaim von Brixen und Steffan Wenzel von Bruneck, die das Leobner Eisen nach Tirol und Etschland handelten und von Murau nach Tamsweg „ausgaben“ und da ablegten, dann von Tamsweg nach St. Martin und es hier ebenfalls ablegen ließen, worin sie bisher keinen Anstand hatten, beschwerten sich, daß am 18. Dezember 1587 vom Erzbischof ein Befehl an den Pfleger von Moosham ausgegeben wurde, worin ihnen die „uralte“ Eisenniederlage bei St. Martin verboten und nach St. Michael verlegt wurde, woraus ihnen mancher Nachteil erwachse und wodurch sie gezwungen seien, vom Leobner Eisenhandel abzugehen und sich um anderes Waldeisen umzusehen.

Die Stellungnahme Hohenwarts legte Erzherzog Karl den Kammerräten in Graz zur Begutachtung vor, die am 23. März erfolgte. Da sich in der Grazer Schatzregistratur keine alten Verträge zwischen

den Erzbischöfen von Salzburg und dem Haus Österreich über Mautangelegenheiten vorfanden, wandten sich die Kammerräte über Auftrag des Erzherzogs an seinen Vetter Erzherzog Ernst, in Wien danach suchen zu lassen, was dann auch geschehen ist⁴⁾. Ein Bericht Hohenwarts an Erzherzog Karl vom 18. April gibt bereits Einblick in die weiteren Folgen der Salzburger Mautordnung. Auf dem letzten Osterlinzermarkt erfuhr Hohenwart von einigen Handelsleuten, daß die Handelsleute von Nürnberg und anderen Orten bereits eine andere Straße suchen, um den neuen Salzburger Mautsätzen auszuweichen. Darauf wies auch der Mautner von Peuschldorf (Venzone), Bartolo Bidernuzzi, in mehreren Schreiben hin. Die deutschen Kaufleute ließen ihre Waren nun über Tirol fahren, wodurch dem Erzbischof jährlich ein Einkommen von vielen tausend Gulden entzogen werde. Es werden dadurch aber auch des Erzherzogs zwei Mauten an der Tarvis und Kremsbrücke um etliche tausend Gulden weniger ertragen, weil die Nürnberger Handelsleute mit ihren Gütern und Kaufmannswaren nun fernerhin nicht nach Tarvis fahren brauchen, sondern durch Tirol nach Bruneck kommen. Die Fuhrleute im Bistum Salzburg wieder klagten am meisten darüber, daß sie jetzt weniger Kaufmannsgüter zu fahren haben und ihre Pferde verkaufen mußten.

Hans von Hohenwart, der am 10. April von seinem Herrn dazu beauftragt worden war, mit Beiziehung sachverständiger Personen den neuen Weg über den Weißenbacherwald in Augenschein zu nehmen und dessen ungefähre Kosten zu eruieren, berichtete darüber am 9. Mai aus Aussee. Hohenwart reiste nach seiner Rückkehr aus Linz am 26. April mit zwei Wegmeistern und einem Steinbrecher nach Ischl und nahm auch den Verweser des Salzsiedens zu Ischl, Timotheus Granleitter, mit sowie einen Eisenhändler von Lauffen namens Matthäus Rattachner. Sie besichtigten den zwei Meilen langen Weg über den Weißenbacher Wald und schätzten, daß der Weg, der eine halbe Meile unter Ischl begann, in kurzer Zeit mit etwa 2000 Gulden zum Wagenweg hergerichtet werden könne. Die Kosten erwiesen sich deshalb als so gering, da dieser Weg auch bisher schon zu einem Saum- und Roßweg zugerichtet war, der vom Verweseramts zu Ischl unterhalten wurde, weil man das Schiffholz mit Pferden aus diesem Wald das ganze Jahr bis zur Traun bringe und daneben auch die kaiserlichen Untertanen, die um den Attersee wohnten und zur Herrschaft Kogel und Kammern gehören, manchmal Getreide nach Ischl auf den Markt bringen und auf der Rückfracht Salz ins Revier mitnehmen. Auch seien in den langen Sommertagen Holz, Steine und Beschüttung bei der Hand und keine großen Berge zu überwinden. Ferner wurde bekannt, daß die Bürgerschaft von Ischl und die kaiserlichen Amtsleute daselbst schon oft beim Kaiser eingekommen

⁴⁾ Erzherzog Ernst übersandte seinem Vetter Erzherzog Karl mit 8. Mai 1589 Abschriften aller die Handelsbeziehungen zwischen Salzburg und den habsburgischen Ländern betreffenden Handelsverträge ab dem 13. Jahrhundert, die sämtlich vom Registrator Simon Hofkircher beglaubigt waren, doch hat man diese Urkunden anscheinend nicht mehr benötigt.

seien, die Straße durch den Weißenbacher Wald zu einem Wagenweg auszubauen, weil darauf Getreide und allerlei Viktualien zugeführt werden könnten und weil die Bauern auf der anderen Seite ihre gewisse Gegenfuhr und dadurch Verdienstmöglichkeiten hätten.

Nach der Beratschlagung Hohenwarts mit seinen Begleitern ergab sich daher als die geeignetste Straße für das Leobner Eisen folgende: Die Bauern führen das Eisen von Ischl aus durch den Weißenbacher Wald bis zum Attersee, wo sie es ablegen. Hier müßte ein Niederleger sein, der es entgegennimmt und über den Attersee zum anderen Ufer führen läßt, wie das auch in St. Wolfgang geschieht. Vom Attersee wird das Eisen auf Wägen durch die St. Georgener nach Mattighofen und von da nach Braunau zum Wasser geführt und von Braunau könnte das Eisen auf dem Inn durch fleißige, in Braunau ansässige Schiffsleute ohne Schaden nach Wasserburg gebracht werden. Die Bürger von Braunau, Mattighofen und St. Georgen wie die Untertanen am Attersee, wo die vier Niederlagen sein sollten, erbieten sich Hohenwart gegenüber gutwillig, dafür zu sorgen, daß das Eisen der Eisenhändler zur rechten Zeit um billigen Lohn an den rechten Ort gebracht werden soll. Die Transportkosten auf dieser neuen Route erwiesen sich als nicht größer als auf der bisherigen, es sei denn, daß der Kaiser oder der Herzog von Bayern eine neue Maut errichten, was aber kaum zu befürchten sei. Es sei aber nötig, dies alles dem Erzbischof mitzuteilen und darauf zu verweisen, daß er entweder die neue Eisenmaut oder die andere Maut, die er auf Kaufmannswaren, die durch die Nürnberger nach Tarvis und Kremsbrücke und durch sein Land geführt werden, einstellen müsse, widrigenfalls die neue Straße gebaut werde, um den Schaden, der durch die Verringerung der Maut an der Tarvis und Kremsbrücke dem Erzherzog zugefügt werde, wieder wettzumachen.

Die innerösterreichischen Kammerräte konnten den Darlegungen Hohenwarts nicht in allem zustimmen, da die Schifffahrt nicht nur auf der Traun, sondern auch auf dem Attersee sehr gefährlich sei. Auch bezweifelten sie, ob man die Fuhren bis Wasserburg mit den gleichen Unkosten als über Salzburg führen könne. Auch sei die Umstellung kaum innerhalb von zwei Jahren zustandezubringen. Sollte der Eisenausgang so lange gesperrt sein, so würde das dem Vordernberger Eisenwesen großen Schaden bringen, doch hoffe man, daß ein Schreiben des Erzherzogs beim Erzbischof Erfolg haben werde. Auch die Eisenhändler waren vielfach nicht damit einverstanden, aber Hohenwart meinte, der Grund sei der, daß alle Eisenhändler außer Andre Grueber nicht im Lande wohnen und jährlich den Schmieden in Salzburg bei 1000 Saum Eisen verkaufen. Sollten die Eisenhändler vom Erzbischof einen Nachlaß der Maut erhalten wollen, müßten sie sich selbst darum bewerben, aber viel Aussicht sei nicht, weil auch die Abgesandten der Handelsleute von Augsburg und Nürnberg nichts erreichen konnten.

Inzwischen wurde der Erzbischof auch von seinen eigenen Untertanen gebeten, die neue Eisenmaut wieder aufzuheben, und zwar von den um den Wolfgangsee und bis nach Salzburg Wohnenden, die bisher das Leobner Eisen nach Salzburg geführt hatten, da sie mangels

anderer Einkommensquellen sonst zugrundegehen müßten und auch ihrer Grundherrschaft weder Zins noch Steuer geben könnten. Der erzbischöfliche Kanzler befragte die Abgesandten, ob der neue Weg über den Weißenbacher Wald bereits angefangen sei. Da dies nicht der Fall war, schickte sie der Kanzler wieder nach Hause mit dem Auftrag, wieder vorzusprechen, wenn der neue Weg zu bauen begonnen werde.

Hohenwart teilte dies dem Erzherzog mit und meinte, daß der Erzbischof nicht zur Einstellung der neuen Maut zu bewegen sei, bevor nicht mit dem Bau des neuen Weges begonnen werde. Da er den Eigennutz der Eisenhändler für das Haupthindernis hielt, schlug er vor, in diesem Lande mit seinen eigenen Untertanen und Inwohnern *die commun eysenhandlung wie zu Steier* zu errichten, wodurch das Geld im Lande bleibe. Der neue Weg durch den Weißenbacher Wald sei übrigens auf Grund weiterer Besichtigungen schon mit etwa 1200 Gulden zu machen. Die Handelsleute von Nürnberg, Augsburg und Ulm sollten auf den neuen Weg aufmerksam gemacht werden, so daß sie mit der Zeit ihre Kaufmannsware von Venedig durch die Erblande ins Reich bringen würden.

Erzherzog Karl konnte sich jedoch noch nicht entschließen, den Bau des neuen Weges, der verschiedene Gefahren in sich barg, anzuordnen, sondern sandte Anfang Juni einen Kurier mit einem ausführlichen Schreiben an den Erzbischof, um ihn nochmals auf gütlichem Wege zur Abstellung der neuen Eisenmaut zu bewegen.

An der Abstellung der neuen Maut waren besonders auch die Eisenhändler interessiert, die am St.-Jakobs-Tag auf den Markt nach München kamen, wo sich auch die fremden Eisenhändler aus dem Reich einfanden, weiters der Herzog von Bayern, der bereits Presionen durchführte, indem er verbot, Getreide aus Bayern ins Bistum Salzburg zu führen, und den Transport des Hallinger Salzes durch Bayern bis zur Austragung der Angelegenheit einstellte.

Obwohl Hohenwart weiter für sein Projekt der Umfahrung Salzburgs kämpfte, bahnte sich doch eine andere Lösung an, da Erzbischof Wolf Dietrich sich zu Verhandlungen bereit erklärte. Mit Schreiben vom 9. Juni 1589 an Erzherzog Karl bestätigte er den Empfang der Kurierpost und wies darauf hin, daß er auf Grund der kaiserlichen Privilegien zu dieser Mautsteigerung berechtigt sei. Diese sei auch nicht so groß, daß irgendein Handelsmann deshalb beschwert werde. Er habe nichts anderes getan, als andere Fürsten zum Vorteil ihres Landes tun. Aus Freundschaft wolle er aber die Sache nochmals überprüfen lassen.

Auf das Dankschreiben des Erzherzogs hin teilte Wolf Dietrich am 30. Juni mit, daß er am 3. Juli einige seiner Räte nach Graz abordnen werde, um im Verhandlungswege zu einem Ausgleich zu kommen. Es waren dies der Domherr und Kammerpräsident Johann Rieger von Westernach, der Doktor der Rechte Caspar Mayr und der Münzmeister Christoph Geizkofler, auf innerösterreichischer Seite führte die Hofkammer mit Zuziehung des niederösterreichischen Kammerrates Leib die Verhandlungen, die am 8. Juli begannen.

Nach Darlegung der Ursachen für die Mauterhöhung und deren

Berechtigung durch die Salzburger Räte legte die Kammer die Nachteile dieser Erhöhung für alle Beteiligten dar, die wir schon kennen, besonders die Beschwerden der Handelsleute im deutschen Haus zu Venedig, die nun zu Werfen vom Saum beschlagenen Gutes 30, in Salzburg gar 45 Kreuzer Maut zahlen müssen, wo vorher nur 6 bzw. 3 Kreuzer zu zahlen waren, und jetzt allein von einem Saum um 66 Kreuzer, von gemeinen unbeschlagenen Gütern aber um 40 Kreuzer mehr zahlen müssen, so daß sie gezwungen seien, eine neue Straße aufzusuchen.

Nachdem sich die Salzburger Räte besprochen hatten, erklärten sie bei der nächsten Sitzung am 9. Juli, daß der Erzbischof von der Eisenaufschlagssteigerung absehe, so daß sich der Wegbau durch den Weißenbacher Wald erübrige. Bezüglich der Mauterhöhung zu Werfen und Salzburg, wo jetzt vom Saum beschlagenen Gutes um 66 Kreuzer, vom unbeschlagenen aber um 40 Kreuzer mehr als früher zu zahlen waren, beharrten sie auf ihrem Standpunkt, versprachen jedoch, sich für eine „Moderation“ einzusetzen, so daß die Kaufleute weiterhin die alte Straße ohne größere Schädigung benutzen könnten. Sie schlugen eine Zusammenkunft der Kaufleute aus dem deutschen Haus in Venedig, weiters der Abgesandten von Augsburg, Nürnberg und anderer vor, um mit ihnen zu verhandeln. Da aber verschiedene Handelsleute mit ihren Gütern durch die habsburgischen Länder nach St. Veit in Kärnten, Neumarkt und über den Pyhrn ohne Berührung des Salzburger Gebietes ihren Weg nehmen, sei es nötig, daß der Erzherzog, um sie wieder auf die alte Straße zurückzubringen, den Pyhrnweg zwar nicht ganz sperre, aber durch die Erhöhung des Aufschlages in St. Veit diese Route weniger vorteilhaft mache. Der Einwand, daß die Handelsleute über Tirol und die Schweiz ausweichen könnten, zog bei den Salzburgern nicht, da die Fütterung für die Fuhrleute und Sämer in Tirol schwer zu haben und dreimal so teuer sei. Eine Sperre des Pyhrn wurde deshalb für unmöglich gehalten, *weill dise strassen mit verführung dergleichen khaufmansguetter vorher nie gangbar gewest wäre (und biß die ausgeschaffte bürger nicht auf Weiß khumen).*

Schließlich kam man überein, feststellen zu lassen, was die beschlagenen und unbeschlagenen Güter an der Kremsbrücke und zu St. Veit in Kärnten bezahlen und die Gebühren durch Unterhandlungen mit den Kaufleuten so festzusetzen, daß diese weiterhin die alte Straße benutzen würden. Der Erzbischof war, wie er mit Schreiben vom 1. Juli 1589 an Erzherzog Karl mitteilte, nach dem Bericht seiner Räte mit dem Ergebnis der Verhandlungen einverstanden und bereit, eine „Moderation“ vorzunehmen, so daß sich die Handelsleute nicht beschweren brauchten und weiterhin die gewöhnliche Straße benutzen könnten. Nach Rücksprache mit seinen Räten setzte der Erzbischof nun von einem Saum beschlagenen Gutes 2 Schilling und vom unbeschlagenen Gute 24 Pfennig Maut fest. Er erwartete nun allerdings von Erzherzog Karl, daß er den neuen Weg über den Pyhrn und den Rottenmanner Tauern sperre oder dort neue Aufschläge einführe, so daß die Handelsleute sich an die alte Straße halten müssen. Auch die Abschaffung des Eisenaufschlages wurde gleichzeitig neuerdings

bestätigt. Erzherzog Karl erklärte sich in einem Schreiben an Erzbischof Wolf Dietrich vom 23. August mit der Regelung einverstanden und versprach, auch auf die Wünsche des Erzbischofs einzugehen. Auch die Hofkammer war, weil der Erzbischof die vorgenommene Steigerung zum Teil ganz, zum Teil aber bis auf ein geringes abgetan habe, dafür, ihm ebenfalls entgegenzukommen. Da die zwei Tarife an der Kremsbrücke, von wo es nach Salzburg, und zu St. Veit, von wo es zum Rottenmanner Tauern und über den Pyhrn ging, bei weitem ungleich waren, schlug sie vor, am Rottenmanner Tauern eine neue Maut zu errichten und dort den Differenzbetrag zwischen der Maut von Kremsbrücke und St. Veit einzuheben, da eine Steigerung der Maut von St. Veit auf die Höhe der von Kremsbrücke aus verschiedenen Gründen weniger ratsam erscheine.

Die neue Maut am Rottenmanner Tauern, die anscheinend bald darauf errichtet wurde, fand aber wenig Anklang. Mit Schreiben vom 26. Jänner 1591 wurde daher der Mauteinnehmer von Rottenmann, Hannß Söll von Aichberg, von den Kammerräten gefragt, ob die Maut am Rottenmanner Tauern noch aufrecht erhalten oder wieder abgeschafft werden solle, was bisher bei dieser Maut für Waren durchgeführt wurden und was sie bisher eingebracht habe. Söll ließ sich daraufhin vom Mautner am Rottenmanner Tauern, Christoph Zehner, Bericht erstatten, in dem dieser mitteilte, daß die meisten *straßleute* vom Ausseerland seien und ihn wegen seiner Amtswaltung schmähen und fast nicht mehr die Straße befahren oder sich weigern, die Maut zu bezahlen. Aus der „Erklärung der Mängelposten“ der Maut Rottenmann für 1589, unterschrieben vom Mauteinnehmer Söll von Aichberg und seinem Gegenschreiber Wolf Leuttner, geht hervor, daß eine Reihe von Zumauten in Bestand ausgegeben waren und zwar die Zumaut Liezen dem Hans Schmidt vom 1. Juli 1586 an um 200 Gulden jährlich, die Wegmaut am Rottenmanner Tauern dem Thoman Prantstetter vom 1. März 1588 an um 150 Gulden jährlich, die Zumaut Irdning dem Severin Haidler lange Jahre her auf Rechnung. Die Maut zu Dietmannsdorf besorgte Martin Pichlmayr, der zahlreiche Gründe anführte, warum die Mauteinnahmen zurückgehen, darunter auch die neue Maut am Rottenmanner Tauern. Als weiterer Beleg diene das Schreiben des Bürgers und Handelsmannes Christoph Weiß aus Wels, der wegen der neuen Maut es ablehnte, weiterhin diese Straße zu benutzen. Auch andere Handelsleute hatten diese Straße bereits verlassen und führten ihre Waren nun über Tirol.

Aus allen diesen Gründen sowie auf Anraten der nö. Kammer und des Landeshauptmannes von Krain, Hans Andreas Freiherrn von Thurn, befahl daher Erzherzog Ernst am 3. März 1591 der Kammer, die neue Tauernmaut wieder aufzuheben.

Der Erzbischof von Salzburg, Wolf Dietrich, erließ nach der Vereinbarung mit Erzherzog Karl am 22. September 1589 eine neue Mautordnung für seine Hauptstadt Salzburg, wozu er, wie er ausführte, wegen der besonders hohen und schweren Aufgaben seiner Regierung gezwungen sei. Außerdem habe er in Erfahrung gebracht, daß die Mauten und Zölle im Erzstift gegenüber anderen Orten gering und schlecht, dagegen aber die Auslagen, die auf das Wege-

machen und die Unterhaltung der Straßen jährlich aufgehen, groß und schwer seien, weshalb er sich entschlossen habe, eine Steigerung der Maut vorzunehmen. In dieser Mautordnung wurden offenbar die mit den Habsburgern vereinbarten Sätze eingehalten, doch schon 10 Jahre später, am 2. Jänner 1599, wurde wegen der großen Schäden, die die Wassergüsse an den Wegen und Landstraßen angerichtet hatten, über Auftrag des Erzbischofs vom Rat und Kammermeister Christoph Geizkofler zu Lind eine Steigerung der Maut in etlichen Punkten der Mautordnung vorgenommen *und dieselben darinnen zu corrigirn befohlen*. Nach dieser „korrigierten“ Mautordnung von 1599 mußten in Salzburg von einem Saum beschlagenen Gutes drei Schilling, von einem Saum unbeschlagenen Gutes ein Schilling zehn Pfennig Maut gegeben werden⁵).

⁵) Salzburger Landesarchiv, Geheimes Archiv XXVIII 2. Für die Übersendung dieser Mautordnung danke ich ebenfalls Herrn Oberstaatsarchivar Dr. Franz Pagitz vom Salzburger Landesarchiv.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitt\(h\)eilungen der Gesellschaft für Salzburger Landeskunde](#)

Jahr/Year: 1969

Band/Volume: [109](#)

Autor(en)/Author(s): Posch Fritz

Artikel/Article: [Eine Salzburger Mautordnung des Erzbischofs Wolf Dietrich von 1589 und ihre handelspolitischen Folgen für die Nachbarländer. 175-184](#)