Peter Rauscher*

Juden auf der Oberen Donau: Transport und Verkehr im Österreich des frühen 18. Jahrhunderts

Jews on the Upper Danube: Transport and Traffic in Early 18th Century Austria

<https://doi.org/10.1515/asch-2021-0006>

Abstract: The toll registers of Aschach in Upper Austria covering the period from 1627 to 1775 are an outstanding series of sources for the history of transport and trade in the early modern Upper Danube basin. At the Aschach toll station each vessel shipping up- and downstream the Danube as the most important traffic route in the Upper-German and Austrian area had to pay dues. The information comprised in the toll registers enables us to reconstruct the movement of goods and people between the Austrian Danube region and its neighbouring countries. This study analyzes the significances of the Upper Danube as a traffic route for Jews in the 1st half of the 18th century. Especially the Viennese Court Jews used the waterway for the supply of the Imperial army in Hungary with provisions and other military goods. They also received foodstuff, beverages and other consumer products via the Danube. Jewish traders, especially from Prague, used the Danube for their frequent journeys to the fairs in Linz, whereas other Jewish travelers on their way to Vienna or even further frequently embarked on vessels in Regensburg.

Anmerkung: Für MARKUS J. WENNINGER als Nachtrag zum Juni 2016 in Klagenfurt. Diese Studie entstand im Rahmen des vom Fonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung – Der Wissenschaftsfonds (FWF) finanzierten Projekts »The Toll Registers of Aschach (1706–1740): Database and Analysis« (P 30029-G28). Für Hinweise und Verbesserungsvorschläge danke ich MARIE BUŇATOVÁ (Prag), ROBERT JÜTTE (Stuttgart) und MARKUS WENNINGER (Klagenfurt).

***Corresponding author: Peter Rauscher:** peter.rauscher@univie.ac.at

1 Der Unfall

Daß an heur wie auch im vorigen jahr so wenig juden auf dem wasser herab komen, ist die ursach, weillen sye anno 1722 an der zuefuhr zu Linz einen anstoss gehabt, wo dan ain jud sambt ein seinigen kind in ain andere zihln sich salviern wollen, welcher aber feill [fehl, P. R.] gesprungen und nebst dem kindt ertrunkhen, also seithdeme die mehriste uber landt hinab gehen, so zur nachricht angemerckht wirdet.¹

Diese Bemerkung in der Jahresrechnung der Aschacher Donaumaut aus dem Jahr 1724 berichtet über einen Schiffsunfall, der sich zwei Jahre vorher ereignet hatte. Bei der Anfahrt auf Linz stieß eine Zille, auf der sich mindestens ein jüdischer Vater und sein Kind befanden, auf ein Hindernis, vielleicht auf ein anderes Boot. Beim Versuch, sich aus dem offenbar sinkenden Wasserfahrzeug zu retten, landeten die beiden im Fluss und ertranken. Diese Geschichte wurde nicht aus Kuriositätsgründen oder aus Mitgefühl mit den Opfern in dem Rechnungsbuch vermerkt. Dem Mautner, der seiner Herrschaft jährlich Rechnung über alle seine Einnahmen zu legen hatte, dürfte es um etwas anderes gegangen sein: Wie an vielen Mautstellen mussten Jüdinnen und Juden auch in Aschach eine Leibmaut entrichten.² Da diese mit einem Dukaten pro Person, unabhängig vom Alter, relativ hoch war, wirkte sich der Rückgang jüdischer Passagiere auf Donauschiffen oder -flößen negativ auf die Einnahmen der Mautstelle aus. Um diesen Verlust zu erklären, wurde die Erzählung von dem Unfall und den daraus resultierenden veränderten Reisegewohnheiten von Juden direkt nach einem Eintrag zu Leibmauteinnahmen von fünf nach Linz reisenden jüdischen Passagieren in das Rechnungsbuch eingefügt.

2 Der geteilte Strom: Die Donau als Verkehrsweg

Die Rolle der Donau als wichtigster Verkehrsweg im süddeutsch-österreichischen Raum der frühen Neuzeit ist unbestritten. Im Unterschied zur Gegenwart war die weitestgehend unregulierte Donau allerdings keine durchgängig befahrbare

¹ Oberösterreichisches Landesarchiv Linz (OÖLA), Depot Harrach, Handschrift (Hs.) 113, [pag.] 727 (26.8.1724). Die Aschacher Mautprotokolle sind nicht foliiert oder paginiert. Die Quellennachweise werden im Folgenden nach einer von Peter Rauscher und Andrea Serles auf Grundlage der Digitalisate des OÖLA durchgeführten Seitenzählung sowie nach dem Datum zitiert.

² PETER RAUSCHER: Den Christen gleich sein. Diskriminierung und Verdienstmöglichkeiten von Juden an österreichischen Mautstellen in der Frühen Neuzeit (16./17. Jahrhundert). In: Hofjuden und Landjuden. Jüdisches Leben in der Frühen Neuzeit. Hg. von SABINE HÖDL, PETER RAUSCHER und BARBARA STAUDINGER. Berlin, Wien 2004, S. 283–332.

transeuropäische Wasserstraße. Der Fluss zerfällt vielmehr morphologisch in die drei Abschnitte der Oberen, Mittleren und Unteren Donau. Während es sich bei der Oberen Donau, die bis zur Grenze zwischen Österreich und Ungarn reicht, über weite Strecken um einen Gebirgsfluss mit hoher Fließgeschwindigkeit handelt, kennzeichnet die Mittlere Donau zwischen Pressburg (Bratislava) und dem Eisernen Tor östlich von Belgrad ein geringes Gefälle und damit eine niedrige Fließgeschwindigkeit.³ Behindert wurde die Schifffahrt in diesem Abschnitt auch durch zahlreiche Sand- und Schotterbänke. Gegen Ende der Mittleren Donau leiten Drau, Theiß und Save große Wassermassen in den Fluss. Mittlere und Untere Donau waren getrennt durch die Engstelle des Eisernen Tors. Dieser Einschnitt durch die südlichen Karpaten mit seiner starken Strömung, herausragenden Felsen und Untiefen erschwerte bis ins 19. Jahrhundert eine durchgehende Schifffahrt zwischen Mittel- und Unterlauf der Donau. Östlich des Eisernen Tors ist das Gefälle und damit die Fließgeschwindigkeit äußerst gering, so dass hier, ausgehend vom Schwarzen Meer, die Befahrung des Flusses mit Segelschiffen möglich war. Wasserfahrzeuge aus dem Raum der Oberen Donau waren für diesen Flussabschnitt nicht geeignet.⁴ Angesichts dieser Flussmorphologie war die Donau in der frühen Neuzeit keine durchgängig nutzbare Verkehrsader. Die erste bekannte Fahrt eines Deutschen über die Donau von Wien bis Kilija (Chilia Nouă) am Schwarzen Meer unternahm 1768 im Auftrag von Rüdiger Graf Starhemberg der in Altdorf bei Nürnberg geborene Nikolaus Ernst Kleemann.⁵ Kleemann war während seiner Reise auf mehreren Wasserfahrzeugen unterwegs. Die erste durchgehende Fahrt eines einzelnen Schiffes von Wien bis in die Donaumündung sollte erst 1782 stattfinden; ein Jahr später fuhr erstmals ein Schiff unter kaiserlicher Flagge über die Donau ins Schwarze Meer.⁶

³ MATHIAS JUNGWIRTH u. a.: Österreichs Donau. Landschaft – Fisch – Geschichte. Wien 2014, S. 17–25.

⁴ HANS HALM: Österreich und Neurussland I. In: Jahrbücher für Geschichte Osteuropas 6 (1941), S. 275–493, hier S. 387; DERS.: Die Entdeckung der Donau als Welthandelsstraße. In: Oberösterreichische Heimatblätter 6 (1952), S. 16–24, hier S. 17.

⁵ HALM, Österreich und Neurussland I (wie Anm. 4), S. 375–389.

⁶ HALM, Donau als Welthandelsstraße (wie Anm. 4), S. 23; DERS.: Habsburger Osthandel im 18. Jahrhundert – Österreich und Neu rußland (II): Donauhandel und -schifffahrt 1781–1787. München 1954 (Veröffentlichungen des Osteuropa-Institutes München; 7), S. 54–60, S. 117–119.

2.1 Die Lage im Osten

Abgesehen vom Zustand des Flusses selbst verhinderte die politisch-militärische Situation bis in die erste Hälfte des 18. Jahrhunderts immer wieder einen intensiven Verkehr auf der Donau. Nach der Eroberung der ungarischen Tiefebene unter Sultan Süleyman I. 1541 stießen die verfeindeten Reiche der Habsburger und der Osmanen an der Donau bei Komorn bzw. Raab direkt aufeinander. Erst nach der an die Belagerung Wiens 1683 anschließenden Eroberung des größten Teils Ungarns und Siebenbürgens durch die kaiserlichen Truppen und ihre Verbündeten verschob sich die Grenze nach dem Frieden von Karlowitz 1699 an die Flussläufe der Save, Theiß, Mieresch (Marosch) und Una,⁷ im Frieden von Passarowitz 1718 kamen das Temeschwarer Banat, Nordserbien und die Kleine Walachei hinzu. Diese Erwerbungen gingen mit Ausnahme des Banats mit dem Frieden von Belgrad 1739 wieder an das Osmanische Reich verloren.⁸ Die Grenze zwischen beiden Reichen an der Donau bildete nun der Zufluss der Save mit Semlin (Zemun, Zimony) auf der habsburgischen und Belgrad auf der osmanischen Seite. Auch nach der Verschiebung der alten »Türkengrenze«⁹ nach Osten blieb der habsburgisch-osmanische Grenzraum höchst militarisiert und die Gefahr für Kaufleute groß, von Banditen, türkischen Beamten oder Grenzsoldaten ausgeraubt zu werden.¹⁰

7 Friede von Karlowitz, 1699 Jänner 26. In: MORIZ EDLER VON ANGELI (Bearb.): *Feldzüge gegen die Türken 1697–1698 und der Karlowitzer Friede 1699*. Wien 1876 (Feldzüge des Prinzen Eugen von Savoyen; 1/2), S. 299–314, hier Art. 2–5, S. 302–305; ANTAL ANDRÁS DEÁK: *Maps from under the Shadow of the Crescent Moon*. Esztergom 2006, S. 159 f.; Österreichs Erwerbungen im Frieden von Passarowitz 1718. In: EDUARD ROTHERT: *Karten und Skizzen aus der vaterländischen Geschichte der Neueren Zeit (1517–1789)*. Düsseldorf [1895], Nr 11a.

8 PETR MAŤA: *Die Habsburgermonarchie*. In: *Verwaltungsgeschichte der Habsburgermonarchie in der Frühen Neuzeit (1500–1800)*. Bd 1: Hof und Dynastie, Kaiser und Reich, Zentralverwaltungen, Kriegswesen und landesfürstliches Finanzwesen. Hg. von MICHAEL HOCHEDLINGER, PETR MAŤA und THOMAS WINKELBAUER. Wien 2019 (Mitteilungen des Instituts für Österreichische Geschichtsforschung; Erg.-Bd 62), 1. Teilband, S. 29–62, hier S. 50 f.

9 Zur Grenze zwischen dem Habsburger und Osmanischem Reich grundlegend: GÉZA PÁLFFY: *The Origins and Development of the Border Defence System against the Ottoman Empire in Hungary (up to the Early Eighteenth Century)*. In: *Ottomans, Hungarians, and Habsburgs in Central Europe: The Military Confines in the Era of Ottoman Conquest*. Ed. by GÉZA DÁVID and PÁL FODOR. Leiden, Boston, Köln 2000 (*The Ottoman Empire and its Heritage: Politics, Society and Economy*; 20), S. 3–69.

10 HALM, *Donau als Welthandelsstraße* (wie Anm. 4), S. 17; PETER RAUSCHER: *Habsburgischer Protektionismus und deutsch-türkische Handelsbeziehungen im Raum der Oberen Donau zwischen dem Frieden von Passarowitz und dem Frieden von Belgrad (1718–1739)*. Eine Analyse der Aschacher Mautprotokolle [in Druckvorbereitung], dort mit weiteren Hinweisen.

Ab 1683 war der ungarische Donaauraum über Jahrzehnte hinweg Schauplatz heißer Kriege. Nach dem Ende des »Großen Türkenkriegs« (1683–1699) folgte wenige Jahre später der Rákóczi-Aufstand (1703–1711) und schließlich der erste Türkenkrieg Kaiser Karls VI. (1716–1718). Erst der Friede von Passarowitz von 1718 brachte eine knapp zwanzigjährige Friedensphase, die der habsburgisch-osmanische Krieg von 1737 bis 1739 beendete.

Die Kriege in und um Ungarn hatten erhebliche Auswirkungen auf den Verkehr auf der Donau: Der Fluss wurde für den Transport von Menschen und Material an die Kriegsschauplätze genutzt; nach dem Frieden von 1718 begann der Wiederaufbau bzw. die Wiederbesiedlung des über weite Strecken verwüsteten Landes, u. a. durch Migrantinnen und Migranten aus dem Alpenraum und dem Süden des Heiligen Römischen Reiches, die den Fluss als Reiseroute in ihre neue Heimat wählten.¹¹

Seit dem frühen 17. Jahrhundert wurden die Bedingungen für den Handelsverkehr zwischen dem Osmanischen und dem Habsburgischen Reich im Zuge der Abschlüsse von Waffenstillständen immer wieder grundsätzlich geregelt.¹² Diese »Handelsabkommen« mit den Osmanen hatten zunächst keine längerfristigen Auswirkungen auf den Warenverkehr aus bzw. durch die österreichischen Länder in den Orient. Eine Ausnahme bildeten die Geschäfte der 1667 in Wien gegründeten kaiserlich privilegierten Orientalischen Kompanie, die offenbar erstmals auch das Monopol der Pressburger Schiffmeister auf den Gütertransport auf der Donau nach Ungarn brach,¹³ sich allerdings nach wenigen Jahren weitgehend auf den Viehhandel beschränkte. Auch nach dem Friedensvertrag von Passarowitz, dem ein zwischen beiden Mächten abgeschlossener »Commerciens-Tractat« (Handels- und Schifffahrtsvertrag) folgte,¹⁴ konnte eine zweite, 1719 gegründete Orientalische Kompanie die in sie gesetzten Erwartungen nicht erfüllen und scheiterte

11 JÁNOS BARTA: »Pflüg' mir den Boden, wackre Schwabenfaust«. Die deutsche Einwanderung nach Ungarn im 18. Jahrhundert und ihre Bedeutung für Staat und Gesellschaft. In: *Migration im Gedächtnis. Auswanderung und Ansiedlung im 18. Jahrhundert in der Identitätsbildung der Donauschwaben*. Hg. von MÁRTA FATA unter Mitarbeit von KATHARINA DROBAC. Stuttgart 2013 (Schriftenreihe des Instituts für donauschwäbische Geschichte und Landeskunde; 16), S. 23–37.

12 RAUSCHER, Habsburgischer Protektionismus (wie Anm. 10).

13 OTHMAR PICKL: Die Verkehrswege nach dem Südosten vom Ausgang des Mittelalters bis ins 18. Jahrhundert. In: *Südostdeutsches Archiv* 15/16 (1972/73), S. 101–114, hier S. 104.

14 Commerciens-Tractat zwischen Kaiser Karl VI. und Sultan Achmed III., Passarowitz, 1718 Juli 27. In: JOHANN JACOB ZINCK: *Ruhe des jetztlebenden Europa Oder Die neueste und merckwürdigste Europaeische Friedens-Handlungen [...]*, 3. und 4. Abt.: Den Frieden in Orient und Norden betreffend, Deme noch ein Supplement nebst behörigen Register beygefüget. Coburg 1727, S. 1067–1085; *Österreichisches Wirtschaftspolitisches Archiv* 9 (1909) 429–434.

bereits Anfang der 1730er Jahre.¹⁵ Der Handel zwischen dem Habsburgischen und dem Osmanischen Reich wurde daher größtenteils nicht von Kaufleuten aus den österreichischen Erbländern und den angrenzenden Regionen des Heiligen Römischen Reichs getragen, sondern von osmanischen Untertanen unterschiedlicher ethnischer Abstammung wie Serben, Armenier, Griechen oder Juden.¹⁶

2.2 Die Situation im Westen: Der Raum der Oberen Donau

Für die Kaufleute aus dem Heiligen Römischen Reich und weiter im Westen war seit dem 13. Jahrhundert Wien die Endstation ihre Handelsmöglichkeiten in Richtung Ungarn. Das Wiener Niederlagsrecht (Stapelrecht) von 1221 verhinderte ihr Eindringen in den Raum der Mittleren Donau. Doch auch der Aktionsradius der Wiener Schiffmeister und Kaufleute wurde durch das Stapelrecht Ofens von 1244 und das Privileg der Pressburger Schiffmeister von 1297 für die Fahrt nach Ungarn begrenzt.¹⁷ Hinzu kamen die ohnehin schlechte Befahrbarkeit des Mittellaufes der Donau und schließlich ab 1541 die bis in die 1680/90er Jahre währende Inte-

15 HERBERT HASSINGER: Die erste Wiener orientalische Handelskompagnie 1667–1683. In: Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 35 (1942), S. 1–53; DERS.: Johann Joachim Becher 1635–1682. Ein Beitrag zur Geschichte des Merkantilismus. Wien 1951 (Veröffentlichungen der Kommission für Neuere Geschichte Österreichs; 38), S. 160–164; JOSEF DULLINGER: Die Handelskompagnien Oesterreichs nach dem Oriente und nach Ostindien in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts. In: Zeitschrift für Social- und Wirthschaftsgeschichte 7 (1900), S. 44–82; zusammenfassend: ANDREA KOMLOSY: Handelskompanien, Industrieförderung und staatliche Wirtschaftspolitik. In: HOCHEDLINGER/MAŤA/WINKELBAUER (Hg.), Verwaltungsgeschichte (wie Anm. 8), 2. Teilband, S. 991–1004, hier S. 994–996. Zu den Handelsaktivitäten englischer, holländischer und armenischer Kaufleute Ende des 17. Jahrhunderts in Richtung Orient siehe HEINRICH RITTER VON SRBIK: Der staatliche Exporthandel Österreichs von Leopold I. bis Maria Theresia. Untersuchungen zur Wirtschaftsgeschichte Österreichs im Zeitalter des Merkantilismus. Wien, Leipzig 1907, S. 289f. Zu den Handelsaktivitäten österreichischer Kaufleute, insbesondere der Zweiten Orientalischen Kompanie, in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts siehe NUMAN ELIBOL und ABDULLAH MESUD KÜÇÜKKALAY: Implementation of the Commercial Treaty of Passarowitz and the Austrian Merchants, 1720–1750. In: The Peace of Passarowitz, 1718. Ed. by CHARLES INGRAO, NIKOLA SAMARDZIC, and JOVAN PESALJ. West Lafayette/Indiana 2011 (Central European Studies), S. 159–178, v. a. S. 163.

16 Zu Juden als Grenzgängern zwischen Osmanischem und Habsburgischem Reich siehe REINHARD BUCHBERGER: Das Leben im Grenzraum. Grenzümräume zwischen Österreich, Ungarn und dem Osmanischen Reich in der Frühen Neuzeit – Die Grenze der Christenheit als Chance für die Juden. In: Räume und Wege. Jüdische Geschichte im Alten Reich 1300–1800. Hg. von ROLF KIESSLING, STEFAN ROHRBACHER, PETER RAUSCHER und BARBARA STAUDINGER. Berlin 2007 (Colloquia Augustana; 25), S. 217–252, hier S. 229f.

17 PICKL, Verkehrswege (wie Anm. 13), S. 104.

gration des ungarischen Kernraums in das Osmanische Reich verbunden mit dem militärischen Ausbau der Grenze, offenen Kriegen, ständiger Feindseligkeiten auch in Zeiten des Waffenstillstands und der damit verbundenen großen Unsicherheit für jeden Reisenden.¹⁸ Auch die Aktivitäten der privilegierten Fernhandelskaufleute der oberdeutschen Städte, insbesondere aus Nürnberg und Augsburg, die sich 1515 das Recht sichern konnten, in Wien ganzjährig Großhandel treiben zu dürfen (»Wiener Niederleger«)¹⁹ und damit das Niederlagsrecht teilweise außer Kraft setzten, endeten im Wesentlichen an der Grenze zu Ungarn.

Die politisch dominierenden Mächte des Raums der Oberen Donau waren das Herzogtum/Kurfürstentum Bayern und die habsburgischen Länder Tirol im Westen und Österreich ob und unter der Enns im Osten. Dazwischen lag der umfangreiche Territorialbesitz der Salzburger Erzbischöfe. Hinzu kamen mit dem Hochstiften Augsburg, Freising, Regensburg und Passau eine ganze Reihe kleinerer geistlicher Reichsfürstentümer sowie die kleinen wittelsbachischen Fürstentümer Pfalz-Neuburg (Donau und Naab) und Pfalz-Sulzbach (Vils und Naab), zahlreiche reichsunmittelbaren Herrschaften vor allem im schwäbischen Raum sowie die Reichsstädte Ulm, Augsburg und Regensburg. Diese Städte mit ihren zwischen ca. 15.000 und 21.000 Einwohnern um 1700 zählten zu den größten urbanen Zentren des oberen Donaumaums.²⁰ In derselben Größenordnung rangierten die Residenzstädte der größeren Territorien Salzburg, München,²¹ während das kleinere Passau deutlich weniger als 10.000 Einwohnerinnen und Einwohner beherbergte.²² Ungefähr die Größe Passaus hatten flussabwärts die Städte Steyr und Linz in Österreich ob der Enns, alle anderen Städte besaßen weniger

18 GÉZA PÁLFFY: Ransom Slavery along the Ottoman-Hungarian Frontier in the Sixteenth and Seventeenth Centuries. In: *Ransom Slavery along the Ottoman Borders (Early Fifteenth–Early Eighteenth Centuries)*. Ed. by GÉZA DÁVID and PÁL FODOR. Leiden, Boston 2007 (*The Ottoman Empire and its Heritage: Politics, Society and Economy*; 37), S. 35–83.

19 PETER RAUSCHER und ANDREA SERLES: Die Wiener Niederleger um 1700. Eine kaufmännische Elite zwischen Handel, Staatsfinanzen und Gewerbe. In: *Geld Markt Akteure*. Hg. von OLIVER KÜHSCHMELM. Innsbruck, Wien, Bozen 2015 (*Österreichische Zeitschrift für Geschichtswissenschaften*; 26/1), S. 154–182.

20 Einwohnerzahlen um 1700 und um 1750: Augsburg (21.000/28.000), Regensburg (20.000/–), Ulm (–/15.000). HERBERT KNITTLER: *Die europäische Stadt in der frühen Neuzeit. Institutionen, Strukturen, Entwicklungen*. Wien, München 2000 (*Querschnitte*; 4), S. 264 f.

21 Einwohnerzahlen um 1700 und um 1750: Salzburg (13.000/15.000), München (21.000/32.000). Ebd., S. 264, 279.

22 Erste Hälfte des 18. Jahrhunderts ca. 7.500–8.000 Einwohner. MARGARETE LAUDENBACH: Im Schatten starker Fürstbischöfe 1713–1803. In: *Geschichte der Stadt Passau*. Hg. von EGON BOSHOF u. a. Regensburg 2003, S. 187–215, hier S. 191.

als 5.000 Bewohnerinnen und Bewohner.²³ Eine Ausnahmestellung hatten die beiden größten städtischen Agglomerationen des Wirtschaftsraums der Oberen Donau inne: Nürnberg²⁴ und Wien. Hydrologisch gehört die an der Pegnitz gelegene Reichsstadt Nürnberg nicht zum Einzugsbereich der Donau, sondern des Rheins. Dennoch ist aufgrund der intensiven Aktivitäten der dortigen Kaufleute im Donauraum Nürnberg als integraler Bestandteil des frühneuzeitlichen Donauhandels anzusehen. Der Transport der Nürnberger Güter erfolgte über Land nach Regensburg und ging dort auf den Fluss.²⁵

Die Metropole der Oberen Donau und des gesamten zentraleuropäischen Raums der Barockzeit war die kaiserliche Residenzstadt Wien. Mit ihren 114.000 Einwohnern um 1700 und 175.000 um 1750 war Wien nicht nur die mit Abstand bevölkerungsreichste Stadt im Heiligen Römischen Reich, sondern überholte in diesen Jahrzehnten auch Venedig. Mitte des 18. Jahrhunderts lagen in Europa nur noch die weit entfernten Mega-Cities London, Paris und Neapel sowie Amsterdam und Lissabon vor der Kaiserstadt an der Donau. Wien war nicht nur die führende Stadt Mitteleuropas und Knotenpunkt des Donauhandels zwischen Oberdeutschland und Ungarn bzw. dem Osmanischen Reich, sondern das überregional wichtigste Konsumzentrum. Kaiserhof, adelige Hofhaltungen, kirchliche Einrichtungen, Stadtbürgertum und eine Heerschar an Dienstpersonal bildeten einen gigantischen Markt, der gleichermaßen Luxus- und Massengüter anzog und all diejenigen, die sich mit dem Verkauf ihrer Waren gute Geschäfte erhofften.²⁶ Die Fließrichtung der Donau von West nach Ost erwies sich als äußerst positiv für den Gütertransport aus den oberdeutschen Handels- und Gewerbezentren in den »Magen von Wien«.²⁷

Für den überregionalen Verkehr waren Lechbruck im Hochstift Augsburg (Lech), Augsburg (Lech), Hall und Kufstein in Tirol (Inn), Laufen, Salzburg und Hallein im Erzstift Salzburg (Salzach), München und Tölz im Herzogtum Bay-

23 Einwohnerzahlen um 1700 und um 1750: Steyr (6.000/7.000), Linz (–/10.000). PAUL BAIROCH, JEAN BATOU und PIERRE CHÈVRE: *La population des villes européennes. Banque de données et analyse sommaire des résultats 800–1850*. Genève 1988 (Publication du Centre d'Histoire Économique Internationale de l'Université de Genève; 2), S. 10.

24 Einwohnerzahlen um 1700 und um 1750: 40.000 bzw. 30.000. KNITTLER, *Die europäische Stadt* (wie Anm. 20), S. 264.

25 ANDREA SERLES: *Nürnberger Händler und Nürnberger Waren. Reichsstädtische Wirtschaftsinteressen und der Donauhandel in der Frühen Neuzeit*. In: *Jahrbuch für Regionalgeschichte* 35 (2017), S. 93–128, hier S. 95.

26 ANDREAS WEIGL: *Die Haupt- und Residenzstadt als Konsumptionsstadt*. In: *Die frühneuzeitliche Residenz (16.–18. Jahrhundert)*. Hg. von KARL VÖCELKA und ANITA TRANINGER. Wien, Köln, Weimar 2003 (Wien – Geschichte einer Stadt; 2), S. 137–141.

27 [JOHANN PEZZL]: *Skizze von Wien, Erstes Heft*. Wien, Leipzig 1786, S. 72.

ern (Isar), sowie die Donaustädte Ulm, Regensburg und Passau ausgesprochene Transportzentren im Einzugsbereich der Oberen Donau.²⁸ Hinzu kamen Linz, Steyr und Wien. Während einige dieser Orte regional erzeugte Produkte auf die Donau brachten, fungierten besonders Regensburg und Hall in Tirol als wichtigste Umschlagsplätze des Fernhandels. In Regensburg gingen Güter aus Übersee, die in den Nordseehäfen gelöscht worden waren, und aus dem östlichen Europa auf die Donau; Hall, an der Kreuzung zwischen Brennerstraße und Inn, war Transportzentrum für den Italienhandel, der zu einem kleineren Teil auch über das Erzstift Salzburg lief. Darüber hinaus spielte Ulm im überregionalen Handel mit Frankreich und der Schweiz eine Rolle.

Wie im übrigen zentral- und osteuropäischen Raum waren im 18. Jahrhundert auch im österreichischen Donaauraum Jahrmärkte eine wichtige Umschlagsstätte des überregionalen Güteraustausches. Abgesehen von den Wiener Märkten, deren Umfang sich mangels einschlägiger Quellen nicht beziffern lässt, waren die Jahrmärkte der Donaustädte Linz und Krems die bedeutendsten Emporien, auf denen neben den Einheimischen oberdeutsche, italienische, savoyardische und auch Schweizer Kaufleute auf Händler aus Böhmen, Mähren, Schlesien und dem südlichen Polen trafen.²⁹

Zu den spätmittelalterlichen Restriktionen des Handels durch Straßenzwang, Stapelrechte und Gästehandelsverbote außerhalb der Jahrmarktszeiten traten in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts ausgehend von Frankreich und England auch am Kaiserhof merkantilistische Ideen, die wirtschaftspolitisch umzusetzen versucht wurden. Das Ziel, die eigenen Länder reicher zu machen und damit letztlich die fürstlichen Einnahmen zu erhöhen, sollte unter anderem durch den Aufbau eines leistungsfähigen einheimischen Gewerbes erreicht werden. Um in der Aufbauphase die neuen Industriebetriebe (Manufakturen) von überlegener

28 PETER RAUSCHER: Die Aschacher Mautprotokolle als Quelle des Donauhandels (17./18. Jahrhundert). In: Wiegen – Zählen – Registrieren. Handelsgeschichtliche Massenquellen und die Erforschung mitteleuropäischer Märkte (13.–18. Jahrhundert). Hg. von PETER RAUSCHER und ANDREA SERLES. Innsbruck, Wien, Bozen 2015 (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas; 25) S. 255–306, hier S. 278–280.

29 PETER RAUSCHER: Wege des Handels – Orte des Konsums. Die nieder- und innerösterreichischen Jahrmärkte vom Mittelalter bis ins 19. Jahrhundert. In: Europäische Messegeschichte 9.–19. Jahrhundert. Hg. von MARKUS A. DENZEL. Köln, Weimar, Wien 2018, S. 221–266; DERS.: Die Kremser Märkte im 17. Jahrhundert (ca. 1620–1730). Städtischer Fernhandel und staatliche Wirtschaftspolitik im Zeitalter des beginnenden Merkantilismus. In: ›Eigennutz‹ und ›gute Ordnung‹. Ökonomisierung der Welt im 17. Jahrhundert. Hg. von SANDRA RICHTER und GUILLAUME GARNER. Wiesbaden 2016 (Wolfenbütteler Arbeiten zur Barockforschung; 54), S. 95–112; ANDREA SERLES: *gmainer statt nuz und fromen*. Serielle Quellen zur Handelsgeschichte in städtischen Archiven am Beispiel von Krems an der Donau. In: RAUSCHER/SERLES (Hg.), Wiegen (wie Anm. 28), S. 91–134.

auswärtiger Konkurrenz abzuschirmen, wurden 1718 im Rahmen der schlesischen Zollordnung höhere Importzölle bzw. vollständige Einfuhrverbote erlassen.³⁰ Ein Jahr später folgten Importrestriktionen für englische Tuche und in den Folgejahren wurde auch das Heilige Römische Reich zunehmend als zollpolitisches Ausland behandelt.³¹ Einschneidend für den Donaauraum war das 1728 verhängte Einfuhrverbot für zahlreiche Waren, das insbesondere die oberdeutschen Kaufleute, die nun das Ende des freien Handels nach Österreich gekommen sahen, hart traf.³² Gleichzeitig wurde versucht, durch den Abbau von Binnenzöllen bzw. durch die Vereinheitlichung von Zolltarifen innerhalb des habsburgischen Länderkomplexes einen Binnenmarkt herzustellen. Mit den Zollordnungen für Österreich ob und unter der Enns (1725/26), Mähren (1731), Innerösterreich (1731), Böhmen und Glatz (1737) sowie Schlesien (1739) kam man jedoch über regionale Ansätze nicht hinaus.³³

3 Jüdische Siedlungen im Donaauraum und angrenzenden Regionen um 1700³⁴

Zu Beginn des 18. Jahrhunderts lebten kaum Jüdinnen und Juden im Raum der Oberen Donau. Wegen herrschaftlicher Zersplitterung vor allem in Schwaben, aber auch in Franken, und der instabilen Siedlungsverhältnisse bzw. häufigen Wanderungsbewegungen ist, abgesehen von der inhomogenen Quellen- und Forschungslage, eine detaillierte Übersicht über die Wohnorte der jüdischen

30 ARTHUR KERN: Das Zollwesen Schlesiens von 1623–1740. In: Zeitschrift des Vereins für Geschichte Schlesiens 44 (1910), S. 1–17, hier S. 5.

31 SRBIK, Exporthandel (wie Anm. 15), S. 296 f.

32 SERLES, Nürnberger Händler (wie Anm. 25), S. 101–103. Zur englischen Reaktion siehe CHARLOTTE BACKERRA: Wien und London, 1727–1735. Internationale Beziehungen im frühen 18. Jahrhundert. Göttingen 2018, S. 331, 340 f.

33 Vgl. u. a. G. VON PLENKER: Die Entwicklung der indirecten Abgaben in Oesterreich. I. Die Zeiten der Kaiserin Maria Theresia. In: Oesterreichische Revue (1863), Bd 2, S. 97–140, hier S. 131–134; HERMANN IGNAZ BIDERMAN: Geschichte der österreichischen Gesamt-Staats-Idee 1526–1804, II. Abt.: 1705–1740. Innsbruck 1889, S. 69; BERNHARD HACKL: Die staatliche Wirtschaftspolitik zwischen 1740 und 1792: Reform versus Stagnation. In: Josephinismus als Aufgeklärter Absolutismus. Hg. von HELMUT REINALTER. Wien, Köln, Weimar 2008, S. 191–271, hier S. 244.

34 Der folgende Abriss zu den jüdischen Siedlungsräumen im Donaauraum und daran angrenzenden Regionen muss sich auf einige Grundtendenzen beschränken. Vollständigkeit konnte auch bei der zitierten Literatur nicht angestrebt werden.

Bevölkerung kaum möglich.³⁵ Nach den Vertreibungen des 15. und 16. Jahrhunderts durften weder in den größeren Territorialkomplexen Württemberg, Bayern, Salzburg sowie Österreich ob der Enns, Kärnten und der Steiermark, noch in den Hochstiften Augsburg, Freising, Eichstätt, Regensburg oder Passau³⁶ sowie den meisten Reichsstädten wie Ulm, Augsburg, Nürnberg und Regensburg Juden wohnen.³⁷ Jüdische Siedlungen blieben dort auch in der folgenden Zeit marginal. Eine Ausnahme bildete bis 1670/71 das Erzherzogtum Österreich unter der Enns mit seiner Hauptstadt Wien. Hier, nach der Verlegung des kaiserlichen Hofes von Prag in die nun unumstrittene kaiserliche Reichshaupt- und Residenzstadt an der Donau unter Ferdinand II. (1619–1637) wuchs die seit ca. 1600 ansässige jüdische Bevölkerung zu einer der bedeutendsten jüdischen Gemeinden des mitteleuropäischen Raums. Auch in der Umgebung Wiens siedelten sich in zahlreichen Orten jüdische Familien an und entwickelten sich zur niederösterreichischen Landjudenschaft.³⁸ Mit der Ausweisung aller Jüdinnen und Juden zwischen 1669 und 1671 wurden sowohl die Wiener als auch die niederösterreichischen Gemeinden aufgelöst und Juden, abgesehen vom Besuch von Jahrmärkten, der Aufenthalt im Land verboten.³⁹ Im Norden der Grafschaft Tirol lebten nur wenige Schutzjuden in der Residenzstadt Innsbruck.⁴⁰

Das mit Abstand dichteste jüdische Siedlungsnetz im Donauraum bestand in den politisch stark fragmentierten Regionen westlich und nördlich des Herzogtums Bayern. Siedlungsschwerpunkte waren etwa die westlich von Augsburg

35 Vgl. etwa den Überblick bei J. FRIEDRICH BATTENBERG: Die Juden in Deutschland vom 16. bis zum Ende des 18. Jahrhunderts. München 2001 (Enzyklopädie deutscher Geschichte; 60), S. 32–36; ASRIEL SCHOCHAT: Der Ursprung der jüdischen Aufklärung in Deutschland. Frankfurt a. M., New York 2000 [Or. Jerusalem 1960] (Campus Judaica; 14), S. 31–37, dort mit schlechten Übersetzungen einzelner Ortsnamen. Zu den wichtigsten Siedlungszentren in Europa siehe auch FRIEDRICH BATTENBERG: Das europäische Zeitalter der Juden. Zur Entwicklung einer Minderheit in der nichtjüdischen Umwelt Europas, Bd 2: Von 1650 bis 1945. Darmstadt 1990, S. 1–4.

36 Zu den Ausweisungen: ROLF KIESSLING: Jüdische Geschichte in Bayern. Von den Anfängen bis zur Gegenwart. Berlin, Boston 2019 (Studien zur Jüdischen Geschichte und Kultur in Bayern; 11), S. 126 f., 164 f.

37 Vgl. KIESSLING: Jüdische Geschichte (wie Anm. 36), S. 164–166; EVELINE BRUGGER: Von der Ansiedlung bis zur Vertreibung – Juden in Österreich im Mittelalter. In: DIES. u. a.: Geschichte der Juden in Österreich. Wien 2006 (Österreichische Geschichte), S. 123–227, hier S. 178–180.

38 BARBARA STAUDINGER: »Gantze Dörffer voll Juden«. Juden in Niederösterreich 1496–1670. Wien 2005 (Geschichte der Juden in Niederösterreich von den Anfängen bis 1945; 2).

39 BARBARA STAUDINGER: Die Zeit der Landjuden und der Wiener Judenstadt 1496–1670/71. In: BRUGGER u. a., Geschichte der Juden in Österreich (wie Anm. 37), S. 229–337.

40 THOMAS ALBRICH: Jüdisches Leben in Tirol und Vorarlberg von 1700 bis 1805. In: Jüdisches Leben im historischen Tirol, Bd 1: Vom Mittelalter bis 1805. Hg. von THOMAS ALBRICH. Innsbruck, Wien 2013, S. 247–332, hier S. 250–253; STAUDINGER, Zeit der Landjuden (wie Anm. 39), S. 242.

gelegene Markgrafschaft Burgau, Pfalz-Neuburg, Oettingen-Wallerstein oder verschiedene Herrschaften der Reichsritterschaft.⁴¹ Eine vergleichbar dichte jüdische Siedlungsstruktur wie in Ostschwaben gab es nördlich des Donauraums in Franken und Teilen der heutigen Oberpfalz.⁴² Die bedeutendste Gemeinde dieses Raums lag in der Marktgemeinde Fürth in direkter Nachbarschaft zur Reichsstadt Nürnberg.⁴³

Die Länder mit den größten jüdischen Bevölkerungen waren das habsburgisch regierte Königreich Böhmen und die Markgrafschaft Mähren. Die böhmische Hauptstadt Prag beherbergte um 1700 10.000 bis 12.000 Jüdinnen und Juden und war damit die bedeutendste jüdische Siedlung des zentraleuropäischen Raums.⁴⁴

⁴¹ Vgl. etwa KIESSLING, Jüdische Geschichte (wie Anm. 36), S. 258–274; DERS.: Zwischen Vertreibung und Emanzipation – Judendörfer in Ostschwaben während der Frühen Neuzeit. In: Judengemeinden in Schwaben im Kontext des Alten Reiches. Hg. von ROLF KIESSLING. Berlin 1995 (Colloquia Augustana; 2), S. 154–180; SABINE ULLMANN: Nachbarschaft und Konkurrenz. Juden und Christen in Dörfern der Markgrafschaft Burgau 1650 bis 1750. Göttingen 1999 (Veröffentlichungen des Max-Planck-Instituts für Geschichte; 151); MONIKA MÜLLER: Judenschutz vor Ort. Jüdische Gemeinden im Fürstentum Pfalz-Neuburg. Augsburg 2016 (Quellen und Darstellungen zur jüdischen Geschichte Schwabens; 5); WILHELM VOLKERT: Die Juden im Fürstentum Pfalz-Neuburg. In: Zeitschrift für bayerischen Landesgeschichte 26 (1963), S. 560–605, hier S. 591; JOHANNES MORDSTEIN: Selbstbewußte Untertänigkeit. Obrigkeit und Judengemeinden im Spiegel der Judenschutzbriefe der Grafschaft Oettingen 1637–1806. Epfendorf 2005 (Quellen und Darstellungen zur jüdischen Geschichte Schwabens; 2). Zur jüdischen Selbstverwaltung in Form von Landjudenschaften in diesen Territorien vgl. DANIEL J. COHEN: Die Landjudenschaften in Deutschland als Organe jüdischer Selbstverwaltung von der frühen Neuzeit bis ins 19. Jahrhundert. Eine Quellensammlung. Bd 3. Jerusalem 2003.

⁴² Vgl. u. a. DAVID WEGER: Die Juden im Hochstift Würzburg während des 17. und 18. Jahrhunderts. Diss. Würzburg 1920; ADOLF ECKSTEIN: Geschichte der Juden im ehemaligen Fürstbistum Bamberg. Bamberg 1898; DERS.: Geschichte der Juden im Markgrafen-tum Bayreuth. Bayreuth 1907; SIEGFRIED HÄNLE: Geschichte der Juden im ehemaligen Fürstenthum Ansbach. Ansbach 1867.

⁴³ LEOPOLD LÖWENSTEIN: Zur Geschichte der Juden in Fürth. 3 Teile in 1 Band. 2. Reprint Hildesheim 2013 [Or. 1909–1913]; BARBARA OHM: Geschichte der Juden in Fürth. [Fürth] 2014 (Fürther Beiträge zur Geschichts- und Heimatkunde; 11).

⁴⁴ JAROSLAV PROKEŠ: Der Antisemitismus der Behörden und das Prager Ghetto in nachweißenbergischer Zeit. In: Jahrbuch der Gesellschaft für Geschichte der Juden in der Tschechoslovakischen Republik 1 (1929), S. 41–262, hier S. 42f.; VLADIMIR LIPSCHER: Zwischen Kaiser, Fiskus, Adel, Zünften. Die Juden im Habsburgerreich des 17. und 18. Jahrhunderts am Beispiel Böhmens und Mährens. Diss. Zürich 1983, S. 54; ANNA M. DRABEK: Das Judentum der böhmischen Länder vor der Emanzipation. In: DIES., MORDECHAI ELIAV und GERALD STOURZH: Prag – Czernowitz – Jerusalem. Der österreichische Staat und die Juden vom Zeitalter des Absolutismus bis zum Ende der Monarchie. Eisenstadt 1984 (Studia Judaica Austriaca; 10), S. 6f.; RUTH KESTENBERG-GLADSTEIN: Neuere Geschichte der Juden in den böhmischen Ländern, 1. Teil: Das Zeitalter der Aufklärung 1780–1830. Tübingen 1969, S. 1–32; BATTENBERG, Juden in Deutschland (wie Anm. 35), S. 33.

Im angrenzenden Mähren, das im Gegensatz zu Böhmen hydrologisch zum Donauraum zählt, bestand eine ganze Reihe großer jüdischer Gemeinden mit Nikolsburg (Mikulov) und Proßnitz (Prostějov) an der Spitze.⁴⁵ Das Familiantengesetz Kaiser Karls VI. von 1726 beschränkte die Höchstzahl der jüdischen Familienoberhäupter in Böhmen auf 8.541 und in Mähren auf 5.106 Personen.⁴⁶ Deutlich geringer dürfte die jüdische Bevölkerung um 1700 im damals zur böhmischen Krone gehörigen Schlesien mit ihren Siedlungsschwerpunkten Zülz (Biała), Glogau (Głogów) und Breslau (Wrocław) gewesen sein.⁴⁷ Im Osten schloss an Schlesien das mit Juden verhältnismäßig stark besiedelte Polen-Litauen an, in dessen Süden mit Krakau-Kazimierz eine der bedeutendsten jüdisch-achkenasischen Gemeinden mit mehreren tausend Jüdinnen und Juden nahe an den habsburgischen Ländern lag.⁴⁸ Seit etwa der Mitte des 17. Jahrhunderts büßte Krakau freilich seine traditionelle Stellung als Handelsdrehscheibe zwischen Osteuropa und dem österreichischen Donauraum ein.⁴⁹

Im nur wenige Kilometer von Wien entfernten westungarischen Raum, dem heutigen Burgenland und dem Großraum Pressburg, befanden sich relativ zahlreiche jüdische Gemeinden. Hier nahm die jüdische Bevölkerung und die Zahl

⁴⁵ Vgl. etwa PAVEL KOCMAN: Die Juden im ersten erhaltenen mährischen Kataster – Lahnregister. In: *Judaica Bohemiae* 39 (2003), S. 104–192; DRABEK, Judentum (wie Anm. 44), S. 7.

⁴⁶ KESTENBERG-GLADSTEIN, Geschichte (wie Anm. 44), S. 2; DRABEK, Judentum (wie Anm. 44), S. 20; JOHANN SCHERER: Juden. A. Geschichtlich. In: Österreichisches Staatswörterbuch. Handbuch des gesamten österreichischen öffentlichen Rechtes. Hg. von ERNST MISCHLER und JOSEF ULBRICH. Bd 2. Wien 1906, S. 946–971, hier S. 959, 963.

⁴⁷ Vgl. ISRAEL RABIN: Vom Rechtskampf der Juden in Schlesien (1582–1713). In: Bericht des jüdisch-theologischen Seminars Fraenckelscher Stiftung für das Jahr 1926. Breslau 1927; DERS.: Beiträge zur Rechts- und Wirtschaftsgeschichte der Juden in Schlesien im 18. Jahrhundert. Heft 1: Der rechtliche Zustand (1713–1740). In: Bericht des jüdisch-theologischen Seminars Fraenckelscher Stiftung Hochschule für jüdische Theologie für das Jahr 1931. Breslau 1932; PETER MASER: Das schlesische Judentum. In: Geschichte Schlesiens, Bd 3. Preußisch-Schlesien 1740–1945, Österreichisch-Schlesien 1740–1918/45. Hg. von JOSEF JOACHIM MENZEL. Stuttgart 1999, S. 333–360, hier S. 335, nennt für 1751 1.026 jüdische Familien in Schlesien. Zu Breslau siehe ARNO HERZIG: Zwischen Ausweisung und Duldung. Die Situation der Breslauer Juden in der 1. Hälfte des 18. Jahrhunderts. In: *Aschkenas* 30 (2020), H. 1, S. 21–36.

⁴⁸ ANTONY POLONSKY: *The Jews in Poland and Russia*, Bd 1: 1350 to 1881. London 2019, S. 71–76, dort mit Hinweisen auf die Studien von MAJER BALABAN.

⁴⁹ JANINA BIENIARZÓWNA: Die Handelsbeziehungen zwischen Krakau und Krems vom 16. bis zum 18. Jahrhundert. In: *Prace Historyczne* 121 (1996), S. 109–122, hier S. 120–122; JACEK WIJACZKA: Handelsstadt und Zollregister. Der Krakauer Außenhandel und seine Quellen in der Frühen Neuzeit. In: RAUSCHER/SERLES (Hg.), Wiegen (wie Anm. 28), S. 169–193, hier S. 172f.

ihrer Siedlungsorte in den Jahrzehnten nach der Vertreibung der Wiener und niederösterreichischen Juden 1671 bzw. ab 1700 erheblich zu.⁵⁰

Ein besonderes, in der Literatur häufig behandeltes Phänomen des Barockzeitalters ist das institutionelle Hofjudentum.⁵¹ Trotz bestehender Aufenthaltsverbote für Juden in zahlreichen Territorien gelang es Mitgliedern einer finanzkräftigen jüdischen Oberschicht, die Geschäfte im Dienste von Reichsfürsten betrieben, sich in einzelnen Residenzstädten dauerhaft anzusiedeln. Dies galt etwa für Stuttgart ab 1710⁵² und besonders für Wien, wo sich zunächst der kaiserliche Kriegslieferant Samuel Oppenheimer Mitte der 1670er Jahre niederließ, und dem teilweise unter dem Schutz seines Privilegs in den folgenden Jahrzehnten weitere Familien folgten.⁵³ Eine Ausnahme bildete die Reichsstadt Regensburg. Da dort der Reichstag ab 1663 »immerwährend« tagte, konnten sich unter dem Schutz der Grafen von Pappenheim als Reichserbmarschälle wenige jüdische Familien als »Reichstagsjuden« dauerhaft in der Stadt aufhalten.⁵⁴

50 HARALD PRICKLER: Beiträge zur Geschichte der burgenländischen Judensiedlungen. In: Juden im Grenzraum. Geschichte, Kultur und Lebenswelt der Juden im burgenländisch-westungarischen Raum und in den angrenzenden Regionen vom Mittelalter bis zur Gegenwart. Red. von RUDOLF KROPF. Eisenstadt 1993 (Wissenschaftliche Arbeiten aus dem Burgenland; 92), S. 65–106, hier S. 81–94; BUCHBERGER, Leben im Grenzraum (wie Anm. 16), S. 218 f., dort mit weiterer Literatur. Eine Übersicht über die jüdische Bevölkerung in der Pressburger Vorstadt und im gleichnamigen Komitat Ende der 1720er Jahre bieten Magyar-zsidó oklevéltár, Bd 3: 1711–1740. Hg. von BERNÁT MANDL. Budapest 1937, Nr 323, S. 533–556, und Magyar-zsidó oklevéltár, Bd 7: 1725–1748. Hg. von FÜLÖP GRÜNVALD und SÁNDOR SCHEIBER. Budapest 1963, Nr 20, S. 176–187.

51 Vgl. etwa Hofjuden – Ökonomie und Interkulturalität. Die jüdische Wirtschaftselite im 18. Jahrhundert. Hg. von ROTRAUD RIES und J. FRIEDRICH BATTENBERG. Hamburg 2002 (Hamburger Beiträge zur Geschichte der deutschen Juden; 25); PETER RAUSCHER: Prekäre Güter: Hofjuden als Heeres- und Münzlieferanten in der Frühen Neuzeit. Ein Plädoyer für die (Re)Integration einer jüdischen Elite in die Wirtschafts- und Finanzgeschichte. In: Aschkenas 23 (2013), H. 1–2, S. 53–75, dort mit weiterer Literatur.

52 HEINRICH SCHNEE: Hoffaktoren an süddeutschen Fürstenhöfen nebst Studien zur Geschichte des Hoffaktorentums in Deutschland. Berlin 1963 (Die Hofffinanz und der moderne Staat. Geschichte und System der Hoffaktoren an deutschen Fürstenhöfen im Zeitalter des Absolutismus; 4), S. 88.

53 MAX GRUNWALD: Geschichte der Juden in Wien 1625–1740. In: Geschichte der Stadt Wien, Bd 5: Vom Ausgange des Mittelalters bis zum Regierungsantritt der Kaiserin Maria Theresia, 1740 (II. Teil). Hg. vom Alterthumsverein zu Wien, red. von ANTON MAYER. Wien 1914, S. 65–99, hier S. 76–99; DERS.: Samuel Oppenheimer und sein Kreis (Ein Kapitel aus der Finanzgeschichte Österreichs). Wien, Leipzig 1913 (Quellen und Forschungen zur Geschichte der Juden in Deutsch-Österreich; 5); SABINE HÖDL: Die Juden. In: VOCELKA/TRANINGER (Hg.), Frühneuzeitliche Residenz (wie Anm. 26), S. 282–310, hier S. 295–299.

54 SIEGFRIED WITTMER: Juden in Regensburg in der Neuzeit. In: Geschichte der Stadt Regensburg, Bd 1. Hg. von PETER SCHMID. Regensburg 2000, S. 656–676, hier S. 658–660; TILL STRO-

4 Die Quelle: Die Aschacher Mautprotokolle

Bei den im »Depot Harrach« des Oberösterreichischen Landesarchivs in Linz aufbewahrten »Protokollen der Maut zu Aschach« handelt es sich um Rechnungsbücher der dortigen Donaumaut.⁵⁵ Diese »uralte« Maut war im Gegensatz zu den anderen großen Donaumauten in Linz, Mauthausen, Ybbs, Stein und Wien, deren Rechnungen nicht überliefert sind, nicht im Besitz des Landesfürsten, sondern der adeligen Eigentümer der Herrschaft Aschach. Die gleichnamige Marktgemeinde liegt etwa 21 Kilometer Luftlinie donauaufwärts von Linz und ca. 49 Kilometer Luftlinie donauabwärts von Passau. Da sich zwischen Passau und Aschach keine größeren Handelsorte befanden, kann an der Aschacher Maut der Gütertausch auf der Donau zwischen dem oberdeutschen Raum und den österreichischen Ländern ob und unter der Enns gemessen werden.

Seit den frühen 1620er Jahren waren Herrschaft und Maut im Besitz der Grafen Harrach, in deren Archiv sich die Mautprotokolle erhielten. Die Serie umfasst insgesamt 194 Quartals-, in der Regel jedoch Jahresrechnungen der Mauteinnahmen im Zeitraum von 1627 bis 1775. Besonders dicht ist die Überlieferung für die 1670er Jahre sowie von den 1690er bis zu den 1760er Jahren. Ohne an dieser Stelle auf Details der Quelle und damit verbundene Interpretationsschwierigkeiten eingehen zu müssen, folgen die chronologisch verbuchten Einnahmen folgendem Schema: Jede Buchung enthält neben der Datumsangabe zunächst den Namen und den Herkunftsort des Führers des Wasserfahrzeugs (Boot, Floß) sowie die für das/die Wasserfahrzeug(e) geleistete Mautgebühr. Anschließend sind die einzelnen Ladungsstücke unter Nennung der Verpackung und/oder Anzahl/Menge/Gewicht oder Wert der transportierten Güter sowie die dafür geleisteten Gebühren aufgelistet. Bei Fahrten flussaufwärts ist in der Regel die Zahl der Treidelpferde angegeben, so dass damit auf die Fahrtrichtung geschlossen werden kann. Im Gegensatz zu anderen Mautrechnungen, wie etwa den berühmten Sundzollregistern, sind in den Aschacher Büchern die Eigentümer bzw. Empfänger der einzelnen Ladungsstücke genannt. Daher ermöglicht es die Quelle, nicht nur die Schiffer und Flößer zu ermitteln und deren Warentransport zu quantifizieren, sondern auch die Kaufleute und anderen Personen, deren Güter auf der Donau transportiert wurden, zu erfassen. Eine Analyse dieser Personengruppe wird

BEL: Jüdisches Leben unter dem Schutz der Reichserbmarschälle von Pappenheim 1650–1806. Epfendorf 2009 (Quellen und Darstellungen zur jüdischen Geschichte Schwabens; 3), S. 93f.; KIESSLING, Jüdische Geschichte (wie Anm. 36), S. 246.

⁵⁵ Zum Folgenden siehe GEORG GRÜLL: Depot Harrach. Linz 1960 [Archivbehelf]; RAUSCHER, Aschacher Mautprotokolle (wie Anm. 28), S. 268–275.

freilich dadurch erheblich erschwert, dass in den Mautbüchern deren Wohnorte in der Regel nicht genannt sind und somit zu jeder einzelnen Person eigene Forschungen angestellt werden müssen. Erste Aufschlüsse über die möglichen Wohnorte geben die Abfahrtsorte der Wasserfahrzeuge.

Bei den jüdischen Besitzern von auf der Donau verschifften Gütern kommt hinzu, dass die Bezeichnung »Jude« in den Quellen häufig fehlt. Dass es sich im konkreten Fall um eine jüdische Person handelt, kann meistens lediglich über den Namen, selten auch über die transportierten Güter erschlossen werden. Beispielsweise verschickten Emanuel Oppenheimer, Löw Sinzheim(er), Zacharias Frank (»Fränkel« [?]) sel. Erben, Moses »Lavi«, Aron Markbreiter, Zacharias Fränkel und Nathan »Sennigman« »hebräische« oder »jüdische« Bücher über die Donau.⁵⁶ Von diesen Personen wurde lediglich Nathan Sennigman als Jude bezeichnet. Ein generelles Problem der Aschacher Mautrechnungen, das auch die jüdischen Personen betrifft, ist die Tatsache, dass die Schreibung der Namen zeitüblich keiner einheitlichen Regel folgte. Hinzu kommt, dass nach dem Ableben eines Kaufmanns dessen Name als Firmenbezeichnung weitergeführt werden konnte. Es ist daher unsicher, ob es sich zum Beispiel bei den oben genannten »Zacharias Frank sel. Erben« (Quelle: »Zacharias Franckh sel. erben«) und »Zacharias Fränkel« (Quelle: »Zacharias Frenckhl«) um ein und dieselbe(n) Person(en) handelte. Dafür spricht, dass beide Lieferungen durch den regelmäßig von Regensburg nach Wien auf der Donau reisenden Nürnberger Boten ausgeführt wurden. Diese Tatsache deutet ebenfalls darauf hin, dass Fränkel in der Nähe Nürnbergs ansässig war. So könnte es sich in beiden Fällen um die Gesellschaft der Nachkommen des 1698 verstorbenen Fürther Juden Zacharias Fränkel handeln, die seit 1702 als »Zacharias Fränkel selig Erben & Konsorten« in den

⁵⁶ OÖLA, Depot Harrach, Hs. 90 (1706), [pag.] 713–717 (3.10.1706), hier [pag.] 714; Hs. 94 (1709), [pag.] 13–15 (22.3.1709), hier [pag.] 13; Hs. 95 (1710), [pag.] 822–828 (6.10.1710), hier [pag.] 824; Hs. 104 (1718), [pag.] 524 (22.6.1718); Hs. 106 (1719), [pag.] 198–200 (6.4.1719), hier [pag.] 198; ebd., [pag.] 965–972 (12.10.1719), hier [pag.] 969; Hs. 108 (1721), [pag.] 424 f. (30.5.1721), hier [pag.] 424 (8 Zentner!); Hs. 128 (1733), [pag.] 1051–1056 (29.11.1733), hier [pag.] 1054. In der Regel werden Buchlieferungen für jüdische Empfänger wie Löw Sinzheim oder Samson Wertheimer in den Aschacher Mautprotokollen einfach als »Bücher« bezeichnet, so dass sich daraus kein Aufschluss auf deren Inhalt ergibt. 1717 ließ sich der jüdische Buchhändler aus Frankfurt am Main Seligmann Reis eine Kiste mit sieben Zentnern Bücher nach Österreich schicken. Ebd., Hs. 103 (1717), [pag.] 458–465 (6.6.1717), hier [pag.] 463: »an hr. Seeligmann Reiß«. Zu Reis, der in Homburg und Offenbach drucken ließ, siehe DAVID L. PAISEY: Deutsche Buchdrucker, Buchhändler und Verleger 1701–1750. Wiesbaden 1988 (Beiträge zum Buch- und Bibliothekswesen; 26), S. 201; MARVIN J. HELLER: Printing the Talmud: A History of the Individual Treaties Printed from 1700 to 1750. Leiden, Boston, Köln 1999, S. 53–58.

Büchern des Nürnberger Banco Publico verzeichnet ist.⁵⁷ Ebenso unsicher ist, ob mit dem ebenfalls in den Aschacher Mautbüchern verzeichneten Zacharias Frank (Quelle: »Zacharias Franckh«), der auch seine Güter über den Nürnberger Boten verschickte, die Fränkel-Gesellschaft oder eines ihrer Mitglieder gemeint ist.⁵⁸

Die Identifizierung der meisten anderen genannten Personen ist einfacher: Bei Oppenheimer, Sinzheim und Markbreiter handelte es sich um in Wien ansässige kaiserliche Hofjuden.⁵⁹ Offen bleiben muss hingegen die Identität von Moses Lavi (Levi [?])⁶⁰ und Nathan Sennigman.⁶¹

Abgesehen von den transportierten Gütern wurden in den Aschacher Mautrechnungen auch die Passagiere verzeichnet. Wie andere Mitreisende wurden Juden, die Leibmaut zu bezahlen hatten, meistens nicht namentlich genannt, sondern lediglich deren Anzahl angegeben. So bezahlten etwa am 18. August 1719 18 »Juden Persohnen« in Aschach die Leibmaut auf ihrer Reise von Passau auf den Bartholomäi-Jahrmarkt nach Linz.⁶² Höhergestellte Persönlichkeiten, die über Passbriefe verfügten, wurden teilweise namentlich aufgeführt. So passierte etwa Samson Wertheimer am 10. Mai 1713 zusammen mit 20 weiteren jüdischen Personen und 10 Kindern mit dem dazugehörigen Hausrat auf seiner Reise nach Regensburg die Aschacher Maut.⁶³

Die Protokolle der Maut zu Aschach werden seit 2013 im Rahmen des Projektclusters »Der Donauhandel« für den Zeitraum von 1706 bis 1740 über eine Datenbank erschlossen.⁶⁴ Sie enthält ca. 84.500 Passagen von Einzelfahrzeugen

⁵⁷ Vgl. MICHAELA SCHMÖLZ-HÄBERLEIN: Jüdische Handelshäuser als Kriegsfinanciers und Armeelieferanten zwischen Pfälzischem Erbfolgekrieg (1688–1697) und Österreichischem Erbfolgekrieg (1740–1748): Das Beispiel der Fürther Fränkel-Gesellschaften. In: *Juden und Krieg*. Hg. von MARTHA KEIL, PETER RAUSCHER und SABINE ULLMANN [in Druckvorbereitung].

⁵⁸ Auch Salomon Isak Fränkel, der zweimal den Nürnberger Boten nutzte, um Lebkuchen zu verschicken, dürfte in Franken ansässig gewesen sein. OÖLA, Depot Harrach, Hs. 128 (1733), [pag.] 671f. (20.8.1733), hier [pag.] 671; Hs. 138 (1738), [pag.] 873 (3.10.1738).

⁵⁹ GRUNWALD, Samuel Oppenheimer (wie Anm. 53), S. 184–197, 205–211, 263.

⁶⁰ Ebd., S. 327, wird ein Nikolsburger Münzlieferant namens Moses Löwel genannt, der sich mehrmals in Wien aufhielt.

⁶¹ OÖLA, Depot Harrach, Hs. 108 (1721), [pag.] 424f. (30.5.1721), hier [pag.] 424: 8 Zentner! Die Menge der von ihm verschifften Bücher lässt auf einen professionellen Buchhändler schließen. Ob die in den Mautrechnungen genannte Person in einem Zusammenhang mit Seligmann Reis steht, kann nicht geklärt werden. Vgl. oben Anm. 56.

⁶² Ebd., Hs. 106 (1719), [pag.] 748 (18.8.1719).

⁶³ Ebd., Hs. 97 (1713), [pag.] 305 (10.5.1713).

⁶⁴ PETER RAUSCHER und ANDREA SERLES: Der Donauhandel, Aschacher Mautprotokolle <https://www.univie.ac.at/donauhandel/aschacher-mautprotokolle/> [letzter Zugriff: 5.3.2021]. Nicht in die Datenbank eingegeben wurden die teilweise schadhafte Rechnungen der Jahre 1715, 1722/23 und 1732.

oder Schiffs- bzw. Floßzügen sowie die darauf transportierten Güter und Personen. Diese Daten bilden die Grundlage für die folgende Analyse. Aufgrund der Überlieferungs- bzw. Erschließungslücken der Aschacher Mautrechnungen wird generell auf quantifizierende Angaben verzichtet. Da es sich bei den im Folgenden genannten Juden mehrheitlich um in der Forschung bekannte Personen handelt, muss auf eine Vollständigkeit der bibliographischen Nachweise verzichtet werden.

5 Der Gütertransport

Eine Untersuchung der Häufigkeit von Gütertransporten für einzelne Juden sowie deren Mengen ergibt einen eindeutigen Befund: Im Vergleich zu den bedeutenden oberdeutschen Kaufleuten insbesondere aus Nürnberg und Regensburg spielte der Warentransport für jüdische Händler auf der Donau kaum eine Rolle. Eine der wenigen Ausnahmen bildete Emanuel Oppenheimer, der seit Sommer 1719 finanziell ruinierte und 1721 verstorbene⁶⁵ Sohn Samuel Oppenheimers, der in den Aschacher Büchern auch als »kaiserlicher Hofjude«, »kaiserlicher Faktor und Jude« bzw. »kaiserlicher Oberfaktor und Hofjude« bezeichnet wird. Detailliert nachvollzogen werden können die Mehl- und Haferlieferungen Oppenheimers nach Wien, Ungarn und Serbien vor allem während und nach dem ersten Türkenkrieg Karls VI. zwischen 1717 und 1719.⁶⁶ Auffällig ist die vielfältige regionale Herkunft der Schiffmeister, mit denen Oppenheimer kooperierte. Sie stammten aus Ulm, Lauingen, Lechbruck, Donauwörth, Neuburg an der Donau, Ingolstadt, Vohburg, Kelheim und Regensburg. Ebenfalls für militärische Zwecke lieferte Oppenheimer Pulver, Handgranaten, Geschützkugeln oder Blei. Abgesehen von diesen Kriegsmaterialien ließ sich Emanuel Oppenheimer eine ganze Reihe verschiedener Güter über die Donau verschiffen. Dazu gehörten abgesehen von mehrmaligen Buchsendungen zahlreiche Nahrungsmittel wie Butter, Fische, Bier, Früchte, Käse, Konfekt, Rosinen, Schokolade, Tabak, Tee, Wein,

⁶⁵ Vgl. u. a. GRUNWALD, Samuel Oppenheimer (wie Anm. 53), S. 184–197; IGNAZ TAGLICH: Nachlässe der Wiener Juden im 17. und 18. Jahrhundert. Ein Beitrag zur Wirtschafts- und Familien-geschichte des 17. und 18. Jahrhunderts. Wien, Leipzig 1917 (Quellen und Forschungen zur Geschichte der Juden in Deutsch-Österreich; 7), S. 61 f.; BERNHARD WACHSTEIN: Die Inschriften des alten Judenfriedhofes in Wien, 2. Teil: 1696–1783. Wien, Leipzig 1917 (Quellen und Forschungen zur Geschichte der Juden in Deutsch-Österreich; 4/2), Nr 752, S. 113–119.

⁶⁶ 1719 führte auch der kaiserliche Hofjude Wolf Schlesinger Mehllieferungen (laut Passbrief im Umfang von 5.000 Zentnern) für die kaiserliche Armee in Ungarn durch, die in den Aschacher Rechnungen verzeichnet sind.

Zimt, Zucker oder geräucherte (Ochsen-)Zungen, unterschiedliche Stoffsorten und Hüte, Porzellan, Messing(waren) oder Waffen(teile) wie Degengefäße oder zwei Flinten. Angesichts der relativ geringen Mengen bzw. unregelmäßigen Lieferungen dieser Güter ist es schwer zu entscheiden, ob es sich bei ihnen um Handelswaren bzw. – im überwiegenden oder im Einzelfall – um Konsumgüter für den Haushalt Oppenheimers handelte. Ein ähnliches Spektrum an Gütern ließ sich zwischen 1710 und 1740 der kaiserliche Hofjude und bedeutende Finanzier Löw Sinzheim nach Wien schicken. Auch hier ist abgesehen von einer Pulverlieferung für das kaiserliche Zeughaus aus dem Jahr 1718 oder einer Haferlieferung für den Kaiserhof von 1727 nicht zu entscheiden, ob es sich um Handelsgüter oder um Eigenbedarf handelte. Das Gleiche gilt für Isak (b. Nathan) Arnsteiner,⁶⁷ ebenfalls ein Wiener Jude, der sich zwischen 1718 und 1740 insbesondere Butter, Früchte, Burgunder und Oberländer Wein fast ausschließlich von Regensburger Schiffmeistern transportieren ließ. Weitere Beispiele aus dem Bereich der Wiener Hofjuden bilden die Lieferungen für Lazarus Hirschel,⁶⁸ Marx Lion Gumperz,⁶⁹ den Schwiegersohn Samuel Oppenheimers, Herz Löw Manasses⁷⁰ oder für Wolf Moises Oppenheimer.⁷¹ An Hirschel gingen insbesondere Käse, Konfekt und gedörrter Weizen. Gumperz ließ sich unter anderem Bücher, Hüte, Kaffee, Porzellan, Schnupftabak, Schokolade, Tee und Teegeschirr sowie Zucker nach Wien bringen, Manasses abgesehen von seinen Haferlieferungen für den Kaiserhof aus den Jahren 1718/19 Lebensmittel, etwa Käse, Oliven, Fisch, Kaffee oder Wein, sowie Stoffe, Bücher oder Geschirr. Wolf Moises Oppenheimer bezog unter anderem holländischen Käse, Schokolade, Tabak und immerhin 325 Tabakpfeifen. Güterlieferungen finden sich für weitere Wiener Hofjuden wie Samson und Wolf

67 WACHSTEIN, *Inschriften* (wie Anm. 65), Nr 863, S. 289–296; GRUNWALD, Samuel Oppenheimer (wie Anm. 53), S. 258; DERS.: Zur Familiengeschichte einiger Gründer der Wiener Chewra Kadi-scha, Arnstein. In: *Mitteilungen zur jüdischen Volkskunde*, Jg 1910, S. 1–19 (Nachtrag zu Heft 33, S. 9), hier S. 1–4.

68 Der kaiserliche Faktor Lazarus Hirschel (Bösing) starb bereits 1710. Ob mit den in den Aschacher Büchern für den Zeitraum von 1718 bis 1733 verzeichneten Lieferungen seine Erben insgesamt oder einer seiner Söhne Philipp Lazarus, Marx Lazarus oder Mayr Lazarus Hirschel gemeint sind, ist unklar. Die beiden letzteren sind ebenfalls in den Mautrechnungen nachzuweisen. Vgl. GRUNWALD, Samuel Oppenheimer (wie Anm. 53), S. 266–273; TAGLICHT, *Nachlässe* (wie Anm. 65), Nr 78, S. 153; WACHSTEIN, *Inschriften* (wie Anm. 65), Nr 711, S. 29–32, 180 f., 230, 242. Zu Philipp Lazarus Hirschel in Breslau siehe auch HERZIG, *Zwischen Ausweisung und Duldung* (wie Anm. 47), S. 24 f.

69 TAGLICHT, *Nachlässe* (wie Anm. 65), Nr 96, S. 167.

70 GRUNWALD, Samuel Oppenheimer (wie Anm. 53), S. 202.

71 Ebd., S. 190.

Wertheimer, Abraham und Hirschel Spitz,⁷² Abraham Ulm(o) (Ullmann),⁷³ Marx Schlesinger⁷⁴ oder den kaiserlichen Hofjuden und russischen Kammeragenten Samuel Simon und andere.⁷⁵ Jüdische Frauen als Empfängerinnen von auf der Donau transportierten Gütern werden kaum genannt. 1718 ließ sich eine Rebekka Isaakin durch den Nürnberger Boten 50 Pfund Messingware schicken, 1733 Judith Oppenheimerin einen halben Zentner Käse.⁷⁶

Die Donau diente darüber hinaus auch als Transportroute für jüdische Kaufleute außerhalb Wiens. In den Aschacher Mautprotokollen finden sich zahlreiche Einträge über Reisen von Gruppen jüdischer Händler auf den Fahrzeugen von Passauer Schiffmeistern. Da in vielen Fällen Linz bzw. der dort stattfindende Bartholomäimarkt um den 24. August als Ziel der Reise angegeben wird, ist davon auszugehen, dass diese Fahrten von Passau aus in allen Fällen die Linzer Jahrmärkte zum Ziel hatten.⁷⁷ Tatsächlich passierten die Boote mit den jüdischen Händlergruppen die Aschacher Maut zwischen dem 16. August und dem 10. September, meistens am 18. bis 20. August. Zeitlich späte Ausreißer sind einzelne Fahrten am 30. August und 10. September, die beide jedoch ebenfalls nach Linz gingen.⁷⁸ Sieht man von den Überlieferungslücken und von der letzten großen

⁷² Ebd., S. 290–292.

⁷³ Ebd., S. 213–215; WACHSTEIN, *Inschriften* (wie Anm. 65), Nr 738, S. 91–93.

⁷⁴ GRUNWALD, Samuel Oppenheimer (wie Anm. 53), S. 286–288.

⁷⁵ Ebd., S. 282.

⁷⁶ OÖLA, Depot Harrach, Hs. 104 (1718), [pag.] 740 f. (18.8.1718), hier [pag.] 741; Hs. 128 (1733), [pag.] 95–99 (11.3.1733), hier [pag.] 95. Die jüdische Identität von Rebekka Isaakin kann nur vermutet werden. Bei Judith Oppenheimerin dürfte es sich um die 1738 verstorbene Witwe Emanuel Oppenheimers gehandelt haben. Siehe WACHSTEIN, *Inschriften* (wie Anm. 65), Nr 831, S. 232–235.

⁷⁷ Zu Linz als Handelszentrum siehe RAUSCHER, *Wege des Handels* (wie Anm. 29). Grundlegend zum Handelsplatz Linz mit einem Ausblick auf die Frühen Neuzeit: WILHELM RAUSCH: *Handel an der Donau*, Bd 1: *Die Geschichte der Linzer Märkte im Mittelalter*. Linz 1969. Zu Juden auf den Linzer Märkten siehe VIKTOR KURREIN: *Die Juden in Linz* (13. bis 18. Jahrh.). In: *Die Juden in Linz*. Festschrift anlässlich des fünfzigjährigen Bestandes des Linzer Tempels 27. Ijar 5637–24. Ijar 5687. Hg. von der Jüdischen Kultusgemeinde in Linz. Linz 1927, S. 5–36, hier S. 26–35; HELMUT TEUFEL: *Die Linz-Kremser Affäre. Ein mährisch-österreichischer Handelskrieg zu Beginn des 17. Jahrhunderts*. In: *Mitteilungen des Kremser Stadtarchivs* 21/22 (1982), S. 65–85.

⁷⁸ Die folgende Auswertung basiert auf den registrierten Passagen von Gruppen jüdischer Händler zwischen 3 und 20 Personen durch die Aschacher Maut. OÖLA, Depot Harrach, Hs. 90 (1706), [pag.] 549 (17.8.1706); Hs. 94 (1709), [pag.] 550 (16.8.1709); ebd., [pag.] 567 (18.8.1709); ebd., [pag.] 580 (20.8.1709); Hs. 96 (1711), [pag.] 618 f. (17.8.1711); ebd., [pag.] 622 (18.8.1711); ebd., [pag.] 624 (18.8.1711); ebd., [pag.] 625 f. (18.8.1711); ebd., [pag.] 631 (19.8.1711); Hs. 100 (1716), [pag.] 770 (26.8.1716); Hs. 103 (1717), [pag.] 742 (19.8.1717); Hs. 104 (1718), [pag.] 748 (19.8.1718); Hs. 106 (1719), [pag.] 748 (18.8.1719); Hs. 108 (1721), [pag.] 702 (19.8.1721); Hs. 113 (1724), [pag.] 727 (26.8.1724); Hs. 115 (1725), [pag.] 739 (25.8.1725); Hs. 116 (1727), [pag.] 757 (25.8.1727); Hs. 117 (1728), [pag.] 770 (10.9.1728); Hs. 121 (1730), [pag.] 598 (30.8.1730); Hs. 124 (1731), [pag.] 514 (22.8.1731);

Pestepidemie von 1713 bis 1715⁷⁹ ab, belegen die Aschacher Rechnungen, dass jüdische Händlergruppen regelmäßig den Wasserweg von Passau zum Linzer Bartholomäimarkt nahmen.

Über die Herkunft der Juden geben die Aschacher Bücher nur im Einzelfall Auskunft. 1709 reiste Selig Rosenberg(er) aus Prag zusammen mit zehn weiteren Juden auf einem Boot aus Passau.⁸⁰ Auch bei anderen namentlich genannten jüdischen Reisenden auf Passauer Fahrzeugen wie Moises Jitschin oder Salomon Raudnitz handelte es sich um Prager Juden.⁸¹ Darüber, wie sich eine solche Reisegruppe zusammensetzen konnte, gibt ein Eintrag in den Mautrechnungen von 1706 Einblick: Am 17. August dieses Jahres passierte ein Fahrzeug des Passauer Schiffmeisters Christoph Fierhauser die Maut Aschach. Mit an Bord waren folgende Juden, die den Linzer Markt besuchen wollten: Löbl Rosenberg und dessen Sohn sowie zwei Diener, Judas Schick und Lebl Brod mit jeweils einem Diener sowie Mischl Neuhaus, Moises Jitschin, Isak Libkowitz sowie Hirschel Poindtner [?] und dessen jüdischer Koch.⁸² Die Waren, die diese Reisegesellschaft in

Hs. 128 (1733), [pag.] 663 f. (19.8.1733); Hs. 130 (1734), [pag.] 582 (20.8.1734); Hs. 132 (1735), [pag.] 573 (20.8.1735); Hs. 133 (1736), [pag.] 602 (20.8.1736); Hs. 136 (1737), [pag.] 770 (21.8.1737); Hs. 138 (1738), [pag.] 716 (22.8.1738); Hs. 139 (1739), [pag.] 713 (19.8.1739); Hs. 142 (1740), [pag.] 653 (24.8.1740).

79 Zur Pestprävention wurde 1714 der Federnhandel durch böhmische Juden verboten. KURREIN, Juden (wie Anm. 77), S. 27; BENEDIKT PILLWEIN: Neuester Wegweiser durch Linz und seine nächste Umgebung (...). Linz 1837, S. 39.

80 Der Passauer Schiffmeister Christoph Fierhauser passierte am 16. August 1709 mit »Sellig Rosenperg juden von Prag sambt 10 mit consorten« die Aschacher Maut. OÖLA, Depot Harrach, Hs. 94 (1709), [pag.] 550. KURREIN, Juden (wie Anm. 77), S. 4, nennt Rosenberger für das Jahr 1723 als Besucher des Linzer Marktes.

81 Zum Monturenlieferanten und Händler mit in- und ausländischen Tuchen Moises Jitschin (Gitschin, Jütschin) aus Prag siehe MICHAEL RACHMUTH: Zur Wirtschaftsgeschichte der Prager Juden. In: Jahrbuch der Gesellschaft für Geschichte der Juden in der Čechoslovakischen Republik 5 (1933), S. 9–78, hier S. 58 f., 69 f. Er ist für die Jahre 1714–1728 auf den Linzer Märkten nachgewiesen. Isak Salomon Raudnitz besuchte nachweislich 1722 den Linzer Jahrmarkt. KURREIN, Juden (wie Anm. 77), S. 34; MAX FREUDENTHAL: Leipziger Messgäste. In: Monatsschrift für Geschichte und Wissenschaft des Judentums 45 (1901), S. 460–509, hier S. 500, 503, erwähnt für die Jahre 1683–1689 die Prager Moses Jitschin sowie Mitglieder der ebenfalls aus Prag stammenden Familie Raudnitz als Besucher der Leipziger Jahrmärkte. Offenbar als Führungsperson einer Gruppe jüdischer Händler, die von Passau auf der Donau reiste, erwähnen die Aschacher Mautprotokolle außerdem Simon Bendiner, Mischl Neuhaus und Märkl Jerusalem. OÖLA, Depot Harrach, Hs. 94 [1709], [pag.] 580 (20.8.1709); Hs. 96 [1711], [pag.] 631 (19.8.1711); ebd., [pag.] 618 f. (17.8.1711), hier [pag.] 619. KURREIN: Juden (wie Anm. 77), S. 34, erwähnt einen Marko Jerusalem aus Prag als Besucher des Linzer Jahrmarkts.

82 OÖLA, Depot Harrach, Hs. 90 (1706), [pag.] 549 (17.8.1706). Judas Schick stammte aus Prag. Siehe Hs. 95 (1710), [pag.] 654 (22.8.1710). Ein Juda Schick aus Prag besuchte Ende des 17. Jahr-

Linz verkaufen wollte, waren Krämerei(ware), Tuch, Hüte, Zeug⁸³ und Juwelen. Dabei handelte es sich um ein typisches Gütersortiment jüdischer Besucher der Linzer Märkte. Die wichtigsten Handelswaren von Juden, die dorthin von Passau über die Donau transportiert wurden, waren Kramwaren, alte und neue Kleider, Tuche, Juwelen und (Bett)Federn. Alle anderen Güter wie Hüte, Seiden- und Weißwaren,⁸⁴ Samt, Schaffelle, Spanische Rohre,⁸⁵ Bastware,⁸⁶ Barchent,⁸⁷ Seidenzeug mit Gold und Silber, Kalbfelle, Kürschnerware, Leder, Wachsstöcke⁸⁸ und Wachskerzen spielten nur eine untergeordnete Rolle. Nach Warengruppen geordnet standen an erster Stelle des Güterspektrums der böhmischen bzw. Pra-

hunderts die Leipziger Messen. Siehe FREUDENTHAL, Messgäste (wie Anm. 81), S. 504. Lebl(1) Brod wohnte ebenfalls in Prag. Er besuchte die Messen in Breslau und Leipzig. Zum Breslauer Handelsplatz siehe BERNHARD BRILLING: Breslauer Meßgäste im 17. Jahrhundert – Jüdische Messe- und Marktbesucher in Breslau. In: Mitteilungen der Gesellschaft für jüdische Familien-Forschung 6, H. 24 (1930), S. 315–318; ebd. 7, H. 26 (1931), S. 369–372; ebd. 7, H. 28 (1931), S. 413–419; DERS.: Breslauer Meßgäste im 17. Jahrhundert. In: Ebd. 8, H. 32 (1932), S. 506–509; DERS.: Breslauer Jüdische Meßgäste im 17. Jahrhundert. In: Ebd. 9, H. 33 (1933), S. 517–529; DERS.: Breslauer Meßgäste (1651–1738). In: Ebd. 11, H. 39 (1935), S. 678–684; ebd. 12, H. 40 (1936), S. 711–713 [durchgehende Paginierung]. Zu Lebl Brod siehe S. 414, Nr 162. Bei Hirschel Poindtiner [?] könnte es sich um einen Verwandten von Simon Bendiner handeln. Siehe oben Anm. 81. Mehrere Mitglieder der Familie Bendiner sind genannt bei WENZEL ŽÁČEK: Nach dem Brande des Prager Ghettos im Jahre 1754. In: Jahrbuch der Gesellschaft für Geschichte der Juden in der Tschechoslovakischen Republik 6 (1934), S. 157–192, hier S. 187. Ob ein Zusammenhang mit Hirschel Bendiner (Hirschel von Bendischin), Schammes von Lemberg, besteht, der Ende des 17. Jahrhunderts die Breslauer Märkte besuchte, muss offenbleiben. Siehe BRILLING, Meßgäste (wie Anm. 82), S. 518, Nr 10. Einen Tag nach der oben genannten Reisegruppe passierte ein Gefährt Fierhausers auf der Fahrt nach Linz mit folgenden jüdischen Passagieren die Aschacher Maut: Wolf Elliz mit Sohn, David Dorner und Veit Delz, Feischl Jezelz/Izeliz mit Sohn, Samson Intiz und Diener sowie Jakob Markus mit zwei Konsorten. Auch sie führten das typische Sortiment jüdischer Händler aus Böhmen mit sich: Krämerei, Weißwaren, Juwelen, alte Kleider (und andere schlechte Ware) sowie Federn. Hinzu kamen in diesem Fall Sterbling (Fell eines verendeten Schafes), Pflaumen und Schwämme. OÖLA, Depot Harrach, Hs. 90 (1706), [pag.] 555 f. (18.8.1706), hier [pag.] 556.

83 Gewebter Stoff. Siehe »Zeug«. In: MAX HEIDEN: Handwörterbuch der Textilkunde aller Zeiten und Völker. Stuttgart 1904, S. 650.

84 Ungefärbte Baumwollgewebe. Siehe »Weisswaren«. In: Ebd., S. 636.

85 Dabei handelt es sich um Stöcke aus Pfahl- oder Riesenschilfrohr. Siehe »Spanisches Rohr«. In: JOHANN GEORG KRÜNITZ: Oekonomische Encyklopädie (...), Bd 156. Berlin 1832, S. 265–268.

86 Interpretation unsicher. Quelle: »postl wahr«. Evtl. Textil aus Baumbast. Siehe »Bast«. In: HEIDEN, Handwörterbuch der Textilkunde (wie Anm. 83), S. 57.

87 Mischgewebe aus Baumwolle und Leinen. Siehe CLAUS-PETER CLASEN: Textilherstellung in Augsburg in der frühen Neuzeit, Bd 1: Weberei. Augsburg 1995, S. 221–229.

88 Mit Wachs umhüllter langer Docht, der eine Art aufgewickelte Kerze bildet. Siehe »Wachstock«. In: JOHANN GEORG KRÜNITZ: Oekonomische Encyklopädie (...), Bd 232. Berlin 1856, S. 77–79.

ger Juden Bekleidung und Textilien, dann folgten Krämerei, Federn und Juwelen, und schließlich Felle bzw. Häute.

Einzelne Juden nutzten nicht nur Passau als Drehscheibe für ihre Warentransporte auf die Linzer Märkte. Der erwähnte Prager Moises Jitschin versandte beispielsweise Anfang April 1709 auf Güterschiffen aus Regensburg gemeines Tuch, Krämerei und Harrasware⁸⁹ nach Linz wahrscheinlich für den dortigen Ostermarkt.⁹⁰ Im Juli desselben Jahres ließ er Tuch donauaufwärts transportieren, ebenso Anfang August, wobei es sich hier ausdrücklich um holländisches Tuch handelte, das Jitschin in Linz gekauft haben könnte oder das ihm vom Ostermarkt übrig geblieben war.⁹¹ Nachdem er selbst mit sieben weiteren Juden und ihren Waren auf die Linzer Märkte gereist war,⁹² sandte Jitschin im September 1709 wiederum auf einem Regensburger Schiff Tuch die Donau abwärts.⁹³ Wie im Vorjahr ließ er im Juli 1710 neuerlich Tuch flussaufwärts transportieren.⁹⁴ Ein Jahr später schickte Jitschin im April Strümpfe von Regensburg flussabwärts, wahrscheinlich wieder auf den Linzer Ostermarkt.⁹⁵ Ein Vierteljahr später, am 16. August 1711, transportierte ein weiterer Regensburger Schiffmeister Harrasware für Jitschin nach Linz, bevor dieser selbst auf einem Passauer Fahrzeug mit zwei Dienern und seinen Handelswaren für den Bartholomäimarkt zwei Tage später die Aschacher Maut passierte.⁹⁶ 1713 schickte Jitschin im April wieder Harrasware und Tuch nach Linz und ließ im Juni unverkaufte Ware stromaufwärts zurücktransportieren.⁹⁷ Im August 1716 sandte er nochmals Lücker Tuch⁹⁸ auf einem Regensburger Schiff die Donau abwärts.⁹⁹

89 Harras ist ein nach der Stadt Arras benannter gewebter Stoff aus gekämmter Wolle für Tapeten oder Möbelbezüge. HEIDEN, Handwörterbuch der Textilkunde (wie Anm. 83), S. 246; Frühneuhochdeutsches Wörterbuch. Hg. von ULRICH GOEBEL und OSKAR REICHMANN, Bd 7, 3. Lieferung. Berlin, New York 2007, Sp. 1158.

90 OÖLA, Depot Harrach, Hs. 94 (1709), [pag.] 55–62 (4.4.1709), hier [pag.] 55; ebd., [pag.] 94–103 (8.4.1709), hier [pag.] 99.

91 OÖLA, Depot Harrach, Hs. 94 (1709), [pag.] 496 (30.7.1709); ebd., [pag.] 516–518 (7.8.1709), hier [pag.] 516.

92 OÖLA, Depot Harrach, Hs. 94 (1709), [pag.] 567 (18.8.1709).

93 Ebd., [pag.] 694–699 (16.9.1709), hier [pag.] 698.

94 OÖLA, Depot Harrach, Hs. 95 (1710), [pag.] 539 (23.7.1710).

95 OÖLA, Depot Harrach, Hs. 96 (1711), [pag.] 135–141 (7.4.1711), hier [pag.] 141.

96 OÖLA, Depot Harrach, Hs. 96 (1711), [pag.] 606–611 (16.8.1711), hier [pag.] 607; ebd., [pag.] 624 (18.8.1711).

97 OÖLA, Depot Harrach, Hs. 97 (1713), [pag.] 228–233 (22.4.1713), hier [pag.] 231; ebd., [pag.] 447–449, hier [pag.] 449 (»übergeblibnes markht gueth«).

98 Tuch aus der Region Lüttich.

99 OÖLA, Depot Harrach, Hs. 100 (1716), [pag.] 786–792 (31.8.1716), hier [pag.] 792.

6 Die Nutzung der Donau für den Personenverkehr: Jüdische Reisende

Jüdinnen und Juden nutzten während des gesamten Untersuchungszeitraums die Donau als Reiseweg. Aufgrund der Pflicht, in Aschach Leibmaut zu bezahlen, sind die jüdischen Passagiere in den Rechnungsbüchern dokumentiert, werden allerdings nur selten individuell aufgeführt. Eine Ausnahme bilden die privilegierten Hofjuden des Kaisers, des polnischen Königs und sächsischen Kurfürsten oder des Pfälzer Kurfürsten.¹⁰⁰ Auch in den Fällen, in denen einzelne jüdische Männer als Haushaltsvorstände oder in sonstiger Funktion als Führer einer Reisegruppe in den Aschacher Mautprotokollen namentlich genannt wurden, bleiben die Namen ihrer Gefährten, die als Ehefrauen, Kinder bzw. Söhne, Diener, Konsorten, Leute oder einfach als Juden bezeichnet werden, unerwähnt. Im Einzelfall wird eine Funktionsbezeichnung, wie zum Beispiel »Proviantlieferanten« angegeben.¹⁰¹ Selten in den Mautrechnungen dokumentiert sind die Herkunftsorte und die Reiseziele jüdischer Passagiere. 1710 reiste etwa Löser Schuech (Schuch/zum Schuh) aus Frankfurt am Main auf dem Boot des Nürnberger Boten nach Wien,¹⁰² 1713 nahm Amsel Schuech, Jude aus »Speyer«,¹⁰³ offenbar dieselbe Route.¹⁰⁴ Im

100 Z. B. Lemle Moises (Reinganum), Kurpfälzer Hofjude, der 1719 auf einer Fahrt von Neuburg an der Donau die Leibmaut für sich und seine 14 Mitreisenden bezahlte. OÖLA, Depot Harrach, Hs. 106 (1719), [pag.] 356 (6.5.1719). GRUNWALD, Samuel Oppenheimer (wie Anm. 53), S. 211f.; URI ROBERT KAUFMANN: Moses Reinganum, Lemle. In: Neue Deutsche Biographie 18 (1997), S. 207: <https://www.deutsche-biographie.de/pnd137575688.html#ndbcontent> [letzter Zugriff: 5.3.2021].

101 OÖLA, Depot Harrach, Hs. 100 (1716), [pag.] 117 (29.3.1716): »4 juden-persohnen als liferanten des kay. proviants, so aller ohrten auch hie der leib-mautt frey passiert.«

102 Zu Löser zum Schuh/Schuech siehe G[EORG]. L[UDWIG]. KRIEGK: Deutsche Kulturbilder aus dem achtzehnten Jahrhundert. Nebst einem Anhang: Geothe als Rechtsanwalt. Leipzig 1874, S. 56f.; ALEXANDER DIETZ: Stammbuch der Frankfurter Juden. Geschichtliche Mitteilungen über die Frankfurter jüdischen Familien von 1349–1849 nebst einem Plane der Judengasse. Frankfurt a. M. 1907, S. 271.

103 In der Reichsstadt Speyer existierte ab 1688 keine jüdische Gemeinde mehr. Vgl. HERMANN ARNOLD: Juden in der Pfalz. Vom Leben pfälzischer Juden. Landau/Pfalz 1988. Bei Amsel Schuech handelte es sich wahrscheinlich ebenfalls um ein Mitglied der Frankfurter Familie »Schuch«/»zum Schuh«, die auch »Speyer« genannt wurde, vielleicht um den Geldwechsler Salomon Amschel zum Schuh (1660–1717). Vgl. DIETZ, Stammbuch (wie Anm. 102), S. 271. Zur Familie siehe auch CILLI KASPER-HOLTKOTTE: Die jüdische Gemeinde von Frankfurt/Main in der Frühen Neuzeit. Familien, Netzwerke und Konflikte eines jüdischen Zentrums. Berlin, New York 2010, S. 380 und passim.

104 OÖLA, Depot Harrach, Hs. 95 (1710), [pag.] 112f. (28.3.1710), hier [pag.] 113; Hs. 97 (1713), [pag.] 30–32 (3.2.1713), hier [pag.] 32. Wien ist in der Quelle nicht genannt, war aber das Ziel der Nürnberger Boten.

März 1733 passierten zwei jüdische Untertanen des türkischen Sultans auf einem Regensburger Schiff die Aschacher Maut.¹⁰⁵ Allein reisende jüdische Frauen sind nicht nachzuweisen.

Ausgangspunkt des reinen Personentransports war in der weitaus überwiegenden Anzahl der Fälle Regensburg, von wo aus auch die Fahrzeuge der Nürnberger Boten starteten. Mehrmals fuhren jüdische Reisende auf Booten aus Ulm, Wien (Rückfahrt), Hall, Donauwörth, Linz (Rückfahrt), München und Neuburg an der Donau stromabwärts an der Aschacher Maut vorbei. Lediglich im Einzelfall nutzten jüdische Passagiere Fahrzeuge aus dem schwäbischen Aitrach (Grafen Waldburg-Zeil),¹⁰⁶ aus Aschach selbst, Augsburg, Laufen (Erzstift Salzburg), Neuburg am Inn (Österreich ob der Enns), oder den kurfürstlich-bayrischen Orten Neuötting, Stadtamhof (gegenüber von Regensburg am nördlichen Ufer der Donau, 1924 eingemeindet) und Vohburg an der Donau. Juden reisten oft als einzige Passagiere, in manchen Fällen auch zusammen mit anderen Personen, wie etwa ein Jude, der sich 1730 auf einem Donauwörther Fahrzeug mit oettingischen Offizieren befand,¹⁰⁷ oder ein Glaubensgenosse, der 1737 stromaufwärts auf einem Linzer Boot mit Komödianten, die nach Regensburg wollten, unterwegs war.¹⁰⁸ Im Gegensatz zur Fahrt mit der Strömung nutzten Juden, wie andere Reisende auch, den langwierigen Weg stromaufwärts kaum. Ausnahmen bildeten vor allem Fahrten von Hofjuden und ihrer Entourage.¹⁰⁹ Samson Wertheimer

105 OÖLA, Depot Harrach, Hs. 128 (1733), [pag.] 150 (27.3.1733).

106 Auf einem Aitracher Floß fuhr 1719 Samson Wertheimer mit vier Dienern. OÖLA, Depot Harrach, Hs. 106 (1719), [pag.] 615 (14.7.1719).

107 OÖLA, Depot Harrach, Hs. 121 (1730), [pag.] 770 (22.10.1730).

108 OÖLA, Depot Harrach, Hs. 136 (1737), [pag.] 902 (17.9.1737).

109 Auf Linzer Fahrzeugen: Fahrt des kaiserlichen Oberfaktors Emanuel Oppenheimer mit seiner Ehefrau, zwei Dienern und Kindern sowie ihren Hausnotdurften, OÖLA, Depot Harrach, Hs. 90 (1706), [pag.] 254 (4.5.1706); Fahrt des kaiserlichen Oberfaktors Samson Wertheimer, dessen Leuten und Bagage (Gepäck), Hs. 95 (1710), [pag.] 293 (11.5.1710); Fahrt des Lazarus Hirschel und fünf weiterer jüdischer Personen, Hs. 97 (1713), [pag.] 304 (10.5.1713); Fahrt eines königlich polnischen und kursächsischen Hofjuden [Herz Lehmann?] sowie 13 jüdischen Personen (inkl. Frauen und Kinder) mit wenigen Hausmobilen und des Hofjuden Ulmo mit 20 jüdischen Personen (inkl. Frauen und Kinder) mit wenigen Hausmobilen, ebd., [pag.] 371 (22.5.1713). Zu den Passbriefen für Herz Lehmann (19.4.1713) und Abraham Ulmo (4.4.1713) siehe Österreichisches Staatsarchiv, Finanz- und Hofkammerarchiv, Alte Hofkammer, Hofffinanz Österreich, Bücher 1076 (Registratur 1713), fol. 196r und 218v. Die Passbriefe garantierten die Befreiung von der Leibmaut für die Fahrt nach Bayern und weiter ins Reich. Herz Lehmann war ein Bruder des königlich-polnischen und kursächsischen Hofjuden Berend Lehmann und wird in der Literatur als Wiener Hofjude bezeichnet. Vgl. aber HEINRICH SCHNEE: Die Institution des Hoffaktorentums in Hannover und Braunschweig, Sachsen und Anhalt, Mecklenburg, Hessen-Kassel und Hanau. Berlin 1954 (Die Hofffinanz und der moderne Staat. Geschichte und System der Hoffaktoren an

pendelte mehrmals zwischen Regensburg und dem österreichischen Donauraum. Am 11. Mai 1710 passierte er mit seinen Leuten und Gepäck von Linz donauaufwärts die Aschacher Maut, zwei Monate später kehrten sie auf einem Regensburger Schiff nach Linz zurück, bevor sie bereits am 12. August wiederum von Linz nach Regensburg fuhren.¹¹⁰ 1713 reiste Wertheimer samt 20 Erwachsenen und 10 Kindern erneut auf vier Schiffen des Klosterneuburger Schiffmeisters Valentin Langsteger und dessen Linzer Kollegen Johann Koppenjäger nach Regensburg.¹¹¹ Bemerkenswert ist, dass die genannten Reisen von Wiener Hofjuden aus Linz ausschließlich von Koppenjäger durchgeführt wurden.

7 Fazit

Die Protokolle der Maut zu Aschach sind die wichtigsten Quellen zur Untersuchung des Güter- und Personentransports im österreichischen Donauraum des 17. und 18. Jahrhunderts. Trotz einzelner Interpretationsschwierigkeiten enthalten diese Rechnungsbücher detaillierte Informationen zur Rekonstruktion der Inanspruchnahme der Donau als Verkehrsweg durch einzelne Transporteure sowie der Art und Mengen der von ihnen verschifften Ladungen und deren Besitzer. Damit lassen sich Aussagen über die Akteure des Donauhandels ebenso treffen wie über längerfristige Entwicklung von Verkehrs- und Handelskonjunkturen oder die Änderungen von Konsumgewohnheiten.

Hinsichtlich der Nutzung der Donau durch Juden in den ersten vier Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts sind die Ergebnisse dieser Studie eindeutig: Die Donau war auch für Juden in diesem Zeitraum mit Sicherheit keine »Welthandelsstraße«. Gütertransporte für Juden aus Ungarn oder aus dem Osmanischen Reich in Richtung Oberdeutschland sind ebenso wenig nachweisbar wie regelmäßige umfangreiche Warensendungen von schwäbischen oder fränkischen Juden nach Wien oder weiter in den Osten. Wegen des Fehlens jüdischer Siedlungen im bayrisch-österreichischen Raum entfiel die Donau auch als regionaler Verkehrsweg für Jüdinnen und Juden.

deutschen Fürstenhöfen im Zeitalter des Absolutismus; 2), S. 41 f., 222. Auf Wiener Fahrzeugen: Fahrt des Löw Neustadt inkl. Ehefrau, Kinder und Dienerschaft (insgesamt 9 Personen), OÖLA, Depot Harrach, Hs. 115 (1725), [pag.] 115 (20.8.1725).

110 OÖLA, Depot Harrach, Hs. 95 (1710), [pag.] 293 (11.5.1710); ebd., [pag.] 537 (22.7.1710); ebd., [pag.] 596 (12.8.1710).

111 OÖLA, Depot Harrach, Hs. 97 (1713), [pag.] 305 (10.5.1713).

Genutzt wurde die Wasserstraße für den Gütertransport von Juden in drei Fällen: Erstens für die Proviantlieferungen von Juden für die kaiserliche Armee in Ungarn; zweitens für den Transport von Gütern des gehobenen Lebensstils für Wiener (Hof)Juden, die diese Waren wahrscheinlich selbst konsumierten, jedenfalls nicht in größerem Maßstab damit handelten; und drittens von Prager bzw. böhmischen Juden, die auf ihrer Reise zu den Linzer Jahrmärkten über den Goldenen Steig ab Passau den Wasserweg einschlugen.

Die meisten, in den Aschacher Mautrechnungen namentlich unbenannten jüdischen Reisenden starteten in Regensburg ihre Flussschiffahrt, nur in wenigen Fällen an donauaufwärts gelegenen Orten. Äußerst selten waren Fahrten stromaufwärts, die größtenteils von Wiener Juden mit ihrer Entourage (Ehefrauen, Kinder, Diener) unternommen wurden.

Die relativ geringe Nutzung der Donau als Verkehrsweg durch Juden dürfte vor allem zweierlei Gründe haben: Erstens stammten diejenigen Juden, die stark auf den Märkten im österreichischen Donaauraum vertreten waren, aus Böhmen und Mähren und waren daher mit Sicherheit häufiger auf dem Landweg als auf der Donau unterwegs. Juden aus anderen Regionen, auch wenn diese im Donaauraum lagen oder daran angeschlossen waren, spielten für den überregionalen Handel in den österreichischen Ländern hingegen keine Rolle. Zweitens waren oberdeutsche Juden – dies belegen die Aschacher Quellen – im Gegensatz zu christlichen Händlern aus diesem Raum weder im Import von Fernhandelsgütern aus Europa oder Übersee nach Österreich engagiert, noch im Handel mit den wichtigsten Exportgütern der österreichischen Länder Wein und Eisen- bzw. Stahlwaren.¹¹²

112 FRANZ FISCHER: Die blauen Sensen. Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Sensenschmiedezunft zu Kirchdorf-Micheldorf bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts. Linz 1966 (Forschungen zur Geschichte Oberösterreichs; 9); DERS.: Die Sensenausfuhr aus Österreich nach dem Norden und Osten 1450–1650. In: Der Außenhandel Ostmitteleuropas 1450–1650. Die ostmitteleuropäischen Volkswirtschaften in ihren Beziehungen zu Mitteleuropa. Hg. von INGOMAR BOG. Köln, Wien 1971, S. 286–319; PETER RAUSCHER: Schifffahrt, Weintransport und Gastgewerbe. Die Aschacher Mautprotokolle als Quelle zur frühneuzeitlichen Transportgeschichte. In: Jahrbuch der Gesellschaft für Landeskunde und Denkmalpflege Oberösterreich 160 (2015), S. 405–421. Für den Salztransport spielte die Donau in Österreich ob der Enns oberhalb des Einflusses der Traun keine Rolle.