

Transalpiner Warenverkehr – transalpine Mobilität

Italienische Kaufleute im Donauhandel des frühen 18. Jahrhunderts

Marion Dotter

Projekt „Der Donauhandel in der Frühen Neuzeit.

Erschließung und Analyse der Aschacher Mautregister: Die Zeit der österreichischen Protektionspolitik unter Kaiser Karl VI. (1718–1737)“

Handelsräume, Kaufmannsnetzwerke und Kaufmannsdiasporen stellen zentrale Themen der Wirtschaftsgeschichte des vormodernen Europas dar. Neben den Handelsstädten und ihren privilegierten bürgerlichen Kaufmannschaften wurde der europäische Warenaustausch in erheblichem Maße von örtlich mobilen, landsmännisch-familiär verflochtenen und nicht selten über weiträumige Kontakte verfügende Händlergruppen organisiert. Sie konnten als häufig mit speziellen Privilegien ausgestattete ethnische bzw. religiöse Minderheiten eine Sonderstellung innerhalb der städtischen Gewerbetreibenden einnehmen oder relativ rasch in die Bürgerschaft integriert werden. Bereits im ausgehenden 16. Jahrhundert spielten in Nürnberg, Krakau oder Wien, um nur einige Beispiele zu nennen, italienische Kaufleute eine wichtige Rolle im Warentransfer zwischen dem Mittelmeerraum und den wirtschaftlichen Zentren nördlich der Alpen. In Wien, das nicht nur ein ständig wachsendes Konsumzentrum war, dessen Kern der Kaiserhof und die ihn umgebende Hofgesellschaft bildeten, sondern auch einen Knotenpunkt zwischen Oberdeutschland, Ungarn und Italien darstellte, wuchs die Bedeutung italienischer Kaufleute im 17. Jahrhundert in Handel und Staatsfinanzierung weiter an. Trotz der Zuwanderung anderer auswärtiger Kaufleute nach Wien (Schweizer, Savoyarden, Armenier, Griechen etc.) waren auch im 18. Jahrhundert italienische Händler in der kaiserlichen Residenzstadt stark vertreten. Als Beispiel kann etwa das Unternehmen von Johann Baptist und Johann Peter Bolza – Mitglieder einer Kaufmannsfamilie aus Barna am Comer See – angeführt werden, die zur Spitzengruppe der Wiener Kaufleute zählten und deren geschäftliches Netzwerk von Neapel über Dresden bis auf die iberische Halbinsel reichte.

Im Gegensatz zur Zeit der Hochblüte der oberdeutschen Kaufleute bis zum Beginn des Dreißigjährigen Kriegs sind die im Fernhandel engagierten Personen(gruppen) für das 17. und frühe 18. Jahrhundert kaum erforscht. Hier setzt die präsentierte Studie an: Sie untersucht die

Beteiligung italienischer Unternehmen am Warenverkehr zwischen dem Mittelmeer- und dem österreichischen Donaauraum während der Regierungszeit Karls VI. Quellengrundlage bilden die sogenannten Aschacher Mautprotokolle – Rechnungsbücher der Donaumaut Aschach, die in serieller Form überliefert sind und die Herkunftsorte der Fahrzeuge sowie die geladenen Güter und ihre Besitzer enthalten. Die aus dieser Quelle gewonnenen Informationen werden durch Daten zum Handel in Krems an der Donau und aus dem Wiener Merkantilprotokoll von 1725, das eine erste vollständige Aufstellung der Wiener Kaufmannschaft enthält, die Testamente der Kaufleute und viele weitere Quellen des 18. Jahrhunderts ergänzt. Ziel der vorgestellten Untersuchung war es, die am Donauhandel beteiligten italienischen Kaufleute zu identifizieren, ihre familiären und geschäftlichen Verbindungen sowie Art und Umfang ihrer Handelstätigkeit im Vergleich zu anderen Unternehmen zu rekonstruieren.

Von besonderem Interesse sind dabei die Warenlieferungen und die Kooperation mit den Schiffmeistern aus Hall in Tirol, das den Ausgangspunkt der Innschiffahrt bildete und über den Brenner mit den Bozner Messen verbunden war. Von hier aus wurde der Großteil der Güter aus dem Mittelmeerraum auf den Wasserweg verfrachtet und in die Märkte an der Donau (Linz, Krems, Wien) transportiert.

Hall in Tirol nahm in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts für den Güterumschlag zwischen Oberitalien und dem österreichischen Donaauraum eine zentrale Stellung ein. Zwar nutzte eine relativ große Gruppe von italienischen Kaufleuten mit mehreren Hundert Mitgliedern diesen Umschlagplatz, mengenmäßig gelangten aber – zumindest in den 1720er und 1730er Jahren – nur rund zwei Dutzend davon zu größerer Bedeutung. Während Hall als Dreh- und Angelpunkt im Transportsystem zwischen Oberitalien und dem Donaauraum fungierte, markierte Wien den Endpunkt für den Transport vieler italienischer Waren. Diese bildeten nicht nur die Basis des von Italienern betriebenen Groß- und Fernhandels, sondern wurden in Wien auch von einer Vielzahl von bürgerlichen Händlern italienischer Herkunft im Detailhandel weiterverkauft.

Die Italiener hatten nur bei dem Handel mit wenigen Waren eine eindeutige Vorrangstellung inne, können also nicht als die dominanten Kaufleute des transalpinen Güterverkehrs angesehen werden, waren aber dennoch wesentlich an diesem beteiligt und trugen dadurch zu einer Erweiterung des geschmacklichen kulinarischen Horizonts nördlich der Alpen bei, assimilierten sich vielfach aber auch mit ihrer neuen Umgebung und wurden zu erfolgreichen und hochgeschätzten Vertretern der Zielgesellschaft.