



Der Kaufmannsstand in Tirol des 13. und 14. Jahrhunderts

Über Kaufleute und Verkehrswege im Tirol des 13. und 14. Jahrhunderts

Bereits im 13. und 14. Jahrhundert diente Tirol als Durchzugsgebiet von fremden Kaufleuten, meist aus dem oberdeutschen und italienischen Raum. Den Bürgern Tirols blieben hier häufig nur die Hilfgewerbe des Handelsverkehrs: die Frächtereie und die Gastwirtschaft. Nichtsdestotrotz entwickelte sich auch ein einheimischer Kaufmannsstand.

Anfänge des Kaufmannsstand in Tirol

Mit dem vermehrten Aufkommen von Städten und Märkten in Tirol traten auch einheimische Geschäftsleute, Händler und Kaufleute (*negotiatores* oder *mercatores*) hervor. Urkundlich war der Kaufmannsstand der erste Stand, der urkundlich in Tirol genannt wurde (u.a. in den Jahren 1189, 1202 und 1256 in Bozen und Neumarkt, 1180 und 1187 in Innsbruck, 1230 in Sterzing). Im Jahre 1256 nehmen in Bozen die Bürger das Recht, Kaufmannschaft (*mercata*) zu treiben, als einen Gegenwert für ihre Steuerleistung für sich in Anspruch.

In den ältesten Rechnungsbüchern der landesfürstlichen Kammer von Tirol von 1290 bis 1340 werden Kaufleute genannt, die regelmäßig an den landesfürstlichen Hof lieferten (insbesondere Stoffe aus Italien, Schmuckgegenstände, Gefäße aus Edelmetall, Südfrüchte):

- Heinrich Weiß aus Bozen
- Boner, Wernder und Ofen aus Meran
- Platerlin, Dorn, Eberlin, Sweiner, Blondschild oder Plontschilt aus Innsbruck
- Engelein aus Hall

Zollstellen, u.a. der Zoll zu Innsbruck, Hall und Zirl, waren häufig im Besitz von Bürgern und Kaufleuten bzw. wurden sie vom Landesfürsten an sie verpachtet oder verpfändet.

Seit Ende des 13. Jahrhunderts haben sich neben den einheimischen Geschäftsleuten auch viele auswärtige Kaufleute, besonders aus oberdeutschen Handelsstädten wie Regensburg, Augsburg, Kempten und München, niedergelassen.

Innsbruck und Hall als Verkehrsmittelpunkte des Inntales

Innsbruck sowie Hall galten im 13. und 14. Jahrhundert als die Verkehrszentren des Inntales.

Innsbruck ist als Markt seit dem Jahre 1180 überliefert, ebenso der Name der Stadt („Insprucke“). In Innsbruck entstand auch die erste Zollstelle, wo Zoll gemäß des Innsbrucker Stadtrechtes von 1239 eingehoben werden durfte. Innsbruck profitierte zudem vom Handelsverkehr über den Brenner, der großteils geradewegs über Innsbruck und über Scharnitz nach Augsburg ging.



Hall hingegen wird erstmals um das Jahr 1280 als Ort mit Marktrecht erwähnt, 1303 wurde Hall zur Stadt erhoben. Hall profitierte von seiner Errichtung der Saline („Hal ze Halle“) und von seiner Verkehrslage. Hall besaß einen eigenen Zu- und Abgang zu und von der Brennerstraße und war somit nicht vom Verkehrswege über Innsbruck abhängig. Außerdem besitzt der Inn wegen der Mündung der Sill einen höheren Wasserstand als bei Innsbruck, was für Schifffahrt besonders wichtig war.

Schifffahrt am Inn

Seit Beginn des 13. Jahrhunderts weiß man von Aufzeichnungen aus bayrischen Klöstern, dass der Inn mit Schiffen (*naves*) und Floßen (*strues*) befahren wurde. Die „Meister Schefleut“ zu Hall, die Besitzer von Schiffen und deren Leiter auf der Fahrt (Schiffsmeister), werden in einer Urkunde aus dem Jahre 1393 als Genossenschaft genannt. Die Schifffahrt zur Warenfracht war ein selbstständiges Gewerbe (z.B. wurde 1362 eine „Schefgasse“ in Hall erwähnt, weil dort wohl hauptsächlich Schiffsleute gewohnt haben).

Rechtsunsicherheit der Kaufleute

Die Bürger und Kaufleute Tirols klagten immer wieder über die Rechtsunsicherheit des Kaufmannsstandes. Die Unsicherheit der Straßen machte den Kaufleuten zu schaffen, da sie zu Handelszwecken nicht sicher reisen und ihren Geschäften nachgehen konnten. Sobald sie vor ihre Stadt gingen und ritten, waren sie nirgends vor Gewalt und Unrecht sicher und wurden von niemanden geschützt.

Zudem war es häufig der Fall, dass fremde Geschäftsleute den Hallern und Innsbruckern häufig Geld schuldeten, jedoch keine Maßnahmen vom damaligen Landrichter von Thaur und Hall (Seifried von Rottenburg) und von Innsbruck (Konrad Helbling) ergriffen wurden.

Besonders hart traf die Kaufleute z.T. das sogenannte Repressalienwesen, auch Vergeltungsrecht genannt, das besagt, dass ein Bürger für die Schulden einer beliebigen anderen Person derselben politischen Zugehörigkeit (Stadt oder Land) mit Gut oder Freiheit belangt werden kann. Hier wurde unter anderem der Fall bekannt, dass dem Haller Bürger Konrad Frühvogel zwei Fass Wein von dem Ritter Haslanger aus dem bayrischen Unterinntal genommen wurden, mit der Begründung, dass der Landrichter von Hall ihm etwas schuldet und er dessen Untertan sei.

Um die Handlungsbeziehungen zwischen Ländern zu stärken wurde z.T. auf dieses Vergeltungsrecht verzichtet. Beispielsweise wurde im Jahre 1312 ein Vertrag zwischen Tirol und Bayern geschlossen, dass von beiden Seiten auf das Repressalienrecht verzichtet wird.

Verkehrswege & Warenströme

Wegen seiner geostrategischen Lage als Passland war Tirol überwiegend für den Nord-Süd-Verkehr von Deutschland nach Italien und vice versa genutzt. Zwei Straßenzüge wurden hierzu als Haupttrouten verwendet:

- Die „Untere Straße“: Straßenzug von Mittenwald über Zirl, Innsbruck, Brenner nach Bozen
- Die „Obere Straße“: Straßenzug von Reutte über den Fernpass nach Imst, Landeck, den Reschenpass („Verren“) und über das Vitschgau nach Bozen



An beiden Straßenzügen gab es Niederlags- und Rodstätten, Zollstellen und Straßenbauten (z.B. bei Finstermünz in Pfunds, heute Altfinstermünz und bei der Festung Fernstein beim Fernpass). Die „Untere Straße“ war jedoch um ein Vielfaches stärker besucht als die „Obere Straße“.

Auch der Arlberg wurde nach und nach für den Personen- und Warendurchzug genutzt. Es ist bekannt, dass im Jahr 1218 die Johanniter aus Feldkirch ein Pilgerhaus und eine Kapelle in „Walde an dem Arle“ errichtet haben und im Jahr 1313 eine Beschwerde einging, dass Zoll für den Weg über den Arlberg eingehoben wurde.

Weitere Verkehrswege in Tirol waren:

- Vom Inntal über den Maloja-Pass nach Mailand (erwähnt 1331)
- Von Nauders über das Wormser Joch nach Como (erwähnt 1328)

Exportwaren

Wegen seiner topografischen Verhältnissen konnte in Tirol nur ein kleiner Teil der Gesamtfläche für Landwirtschaft verwendet werden. Dementsprechend konnte mit den Erzeugnissen nur die einheimische Bevölkerung ernährt werden, für den Export blieb kaum etwas. In Tirol herrschte zudem Viehzucht vor, sodass Getreide vielfach aus Bayern importiert werden musste.

Eines der wichtigsten Exportgüter Tirols war jedoch der Wein aus dem Etsch- und Eisacktal („Welschwein“). Dieser Wein wurde überwiegend nach Deutschland und Österreich exportiert. Weitere Exportprodukte waren jene Güter, die im Bergbau gewonnen wurden. Insbesondere das erzeugte Salz aus den Salinen von Thaur und Hall wurde nach Schwaben, in die Ostschweiz, und ins Trentino und nach Oberitalien exportiert. Silber- und Kupfererz, u.a. aus dem Schwazer Bergwerk, wurden erst ab der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts verstärkt exportiert.

Handelsfahrten

Handelsfahrten einheimischer Kaufleute bis nach Venedig waren eine Ausnahme. So stellt Nikolaus von Bruneck, der im Jahr 1334 als Öleinkäufer und Händler in Venedig nachweisbar ist, ein Einzelfall dar. Die Nordtiroler Kaufleute reisten hauptsächlich bis zu den Bozner Märkten, um dort Waren von oberitalienischen Kaufleuten zu übernehmen. Die Tiroler vertrieben die in Bozen erworbenen Güter hauptsächlich im Umkreis ihrer Heimatstädte. Auch Bozner und Meraner Händler traten nur sehr selten außerhalb Südtirols in Erscheinung.

Auch in Richtung Norden fanden selten Handelsreisen von Tiroler Kaufleuten statt. Hier fand seit dem 14. Jahrhundert der Warentransport nach Bayern hauptsächlich auf dem Wasserweg am Inn statt (von Hall aus).

Quellen

- Brandstätter, Klaus (2000): *Aktionsradius und wirtschaftliche Orientierung städtischer Eliten in Tirol im späten Mittelalter*. In: *Ville et montagne - Stadt und Gebirge*, redigiert von Thomas Busset, Luigi Lorenzetti und Jon Mathieu (Histoire des Alpes - Storia delle Alpi - Geschichte der Alpen 5), Zürich 2000, S. 45-61.
- Stolz, Otto (1932): *Zur Verkehrsgeschichte des Inntales im 13. und 14. Jahrhundert*. Veröffentlichungen des Tiroler Landesmuseums Ferdinandeum 012: S. 69–109