

Tobias E. Hämmerle, Josef Löffler, Elisabeth Rosner, Martin Scheutz (Hrsg.)

Niederösterreich im 18. Jahrhundert

Eine Publikation des NÖ Landesarchivs – NÖ Instituts für Landeskunde
in Zusammenarbeit mit dem Institut für Österreichische Geschichtsforschung

Band 1

Land, Politik und Wirtschaft

Verlag NÖ Institut für Landeskunde
St. Pölten 2024

Alle Beiträge vorliegender Publikation mit einem entsprechenden Vermerk haben ein externes Begutachtungsverfahren durchlaufen.

Medieninhaber (Verleger und Herausgeber):
NÖ Institut für Landeskunde
3109 St. Pölten, Kulturbezirk 4
Verlagsleitung: Elisabeth Rosner

Land Niederösterreich
Gruppe Kultur, Wissenschaft und Unterricht
Abteilung NÖ Landesarchiv und NÖ Landesbibliothek
NÖ Institut für Landeskunde
www.noel.gv.at/landeskunde

Redaktion: Tobias E. Hämmerle, Josef Löffler, Elisabeth Rosner, Martin Scheutz
Lektorat, Korrektorat und Register: Veronika Helfert
Korrektorat der Anmerkungen: Jacqueline Schindler
Englisches Korrektorat: John Heath
Bildredaktion: Tobias E. Hämmerle
Bildbearbeitung: Wolfgang Kunerth
Layout und Umschlag: Martin Spiegelhofer
Farbkonzept und Sujet: Atelier Renate Stockreiter
Druck: Print Alliance HAV Produktions GmbH

Umschlagabbildung: Renate Stockreiter, basierend auf: Stadt und Burg Dürnstein, Chromolithographie von Josef Konstantin Stadler nach einer Zeichnung von Franz Josef Manskirch (1768–1830), ca. 1798, Niederösterreichische Landesbibliothek, Topographische Sammlung, I.118

Vorsatzblatt: Johann Baptist HOMANN, Archiducatus Austriae Inferioris In omnes suas Quadrantes Ditiones divisi [...] (Nürnberg, um 1710), Österreichische Nationalbibliothek, Kartensammlung, FKB 272-20, III,14

Nachsatzblatt: *Geometrischer Plan der Straßen in Nieder-Oesterreich*, Alois Groppenberger von Bergensstamm, 1785, Niederösterreichische Landesbibliothek, Kartensammlung, AI 25

© 2024 NÖ Institut für Landeskunde, St. Pölten
ISBN 978-3-903127-43-2 (Gesamtpublikation)
ISBN 978-3-903127-44-9 (Band 1)
ISBN 978-3-903127-45-6 (Band 2)
DOI: doi.org/10.52035/noil.2024.18jho1

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdruckes, der Entnahme von Abbildungen, der Rundfunk- oder Fernsehendung, der Wiedergabe auf fotomechanischem oder ähnlichem Wege und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwendung, vorbehalten. Ab 2026 wird dieses Werk als Open-Access-Publikation zur Verfügung stehen. Alle Texte inklusive der Grafiken und Tabellen unterliegen der Creative-Commons-Lizenz BY International 4.0 („Namensnennung“), die unter <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/> einzusehen ist. Jede andere als die durch diese Lizenz gewährte Verwendung bedarf der vorherigen schriftlichen Genehmigung des Verlages. Ausgenommen vom Anwendungsbereich dieser Lizenz sind Abbildungen. Die Inhaber*innen der Rechte sind in der Bildunterschrift genannt und diese Rechte werden auch in der elektronischen Veröffentlichung maßgeblich bleiben.



Wirtschaft – Handel – Verkehr

Intensivierung der Ressourcennutzung

Einführung

Das 18. Jahrhundert wird in der großen Perspektive mit Beharrung und Fortschritt, durch das ambivalente Spannungsverhältnis von Neuerung und einer Verwurzelung im Althergebrachten umschrieben. Während sich in Nachbarwissenschaften Bezeichnungen wie Barockarchitektur, Barockliteratur oder Barockmusik etabliert haben, konnte sich in den Geschichtswissenschaften keine allgemein gängige Bezeichnung für die Wirtschaftsentwicklung des 18. Jahrhunderts behaupten. Am ehesten dienen Begrifflichkeiten wie Merkantilismus, Kameralismus oder Protoindustrialisierung als Beschreibungskategorien. Peter Hersche sah in seinem monumentalen Werk *Muße und Verschwendung. Europäische Gesellschaft und Kultur im Barockzeitalter* die „barocke Ökonomie nicht profit-, sondern bedarfsorientiert; sie denkt vom Agrarischen her und setzt den Primat bewusst auf die Landwirtschaft, in zweiter Linie auf das Handwerk, und darin besonders auf das hochentwickelte Kunsthandwerk“. Ungeachtet, ob Wirtschaftshistoriker*innen diese letztlich auf Max Weber zurückgehende Einschätzung im Detail teilen, wird doch eine wirtschaftliche Rückständigkeit der katholischen im Vergleich zu den modernistischen protestantischen, von höherem Arbeitsethos sowie einer Präferenz für Kapitalakkumulation und -reinvestition geprägten Ländern in Europa deutlich. Protestantische Länder wie Großbritannien setzten mit der langsam einsetzenden Industriellen Revolution neue wirtschaftliche Rahmenbedingungen. Wirtschaft wurde vermehrt als übergreifendes System gedacht, angestoßen vom Staat sollte im Sinne der Nationalökonomie eine wirtschaftliche Eigendynamik Platz greifen – die Region um Wien blieb davon nicht unberührt. Das agrarisch vom überregionalen Wein- und dem regionalen Getreideanbau, aber auch der Viehwirtschaft geprägte Land unter der Enns sah sich vor große Herausforderungen gestellt: Die beginnende Protoindustrialisierung ging mit einer Deregulierung des „alten“ Handwerks einher und machte Niederösterreich zu einem Kernland dieser zentraleuropäischen Wirtschaftsentwicklung. Ein differenziertes Verlagswesen mit regionalen Druckzentren, ein leistungsstarker Buchmarkt und die beginnende Papierindustrie ventilierten zuverlässig neue Ideen, regionale Medienzentren wie Wiener Neustadt, Retz, Krems und Horn entstanden. Die Großregion Wien streckte die verschlungenen Fangarme seines gewerblichen Verlagswesens weit ins niederösterreichische Umland aus. In kleinbäuerlichen Familien, vor allem im Norden Niederösterreichs und im Umland der Residenzstadt, wurden meist Textilien hergestellt, die dann in Manufakturen – vielfach von protestantischen Zuwanderern gegründet – endgefertigt wurden. Das Wachstum Wiens absorbierte

gleichsam die Getreideproduktion, der lange donauaufwärts exportierte Wein wurde stärker in Richtung Wien gelenkt. Die noch lange von Dreifelderwirtschaft geprägte Agrarökonomie konnte den Hunger des rasch wachsenden Wiens trotz erster Ansätze modernerer Bewirtschaftungsformen und neuer Kulturpflanzen wie der gegen Ende des 18. Jahrhunderts in der Breite aufkommenden Erdäpfeln nicht gänzlich stillen, die ungarischen Getreideimporte gewannen an Bedeutung, schädigten aber die regionale Agrarwirtschaft. Vor dem Hintergrund des zeitgenössisch beklagten „Holznotstandes“ ließ der riesige Energiehunger der finanzstarken Residenz Wien eine leistungsfähige Holzwirtschaft im Land entstehen. Geschätzte zwei Fünftel des Landes entfielen damals auf die regelmäßig abgeernteten „Holzplantagen“; der erstarkende Staat suchte im Sinne des Gesamtsystems Wirtschaft auch die Holzwirtschaft zu regulieren; Holzflöße und Triftanlagen bestimmten entlang der Flüsse das Gesicht der Region. Heute ist viel von Geschwindigkeit und Verkehrserschließung die Rede, nach einem Wort von Benjamin Franklin aus dem 18. Jahrhundert ist Zeit (auch) Geld und tatsächlich griff – ausgehend von den protestantischen Ländern – auch ein neues Zeitgefühl um sich, die Beschleunigung des Wirtschaftslebens wurde zu einem überaus wichtigen Thema. Die entstehende Konsumgesellschaft, das Eindringen von überregionalen Produkten wie Zucker, Tabak oder Kaffee, bedurfte leistungsstarker Verkehrssysteme, eines sicheren Nachrichtenwesens über die Post und die Postkutschen. Neben der Donau mit ihren hunderten Lastschiffen wurden für die „Glückseligkeit des Staates“ Kanäle (wie der Wiener Neustädter Kanal), aber auch breite Straßen, die sogenannten Chausseen und die Kommerzialstraßen, und Brücken errichtet – Lastzüge konnten damit unkomplizierter, Pferde schneller und Fußgänger müheloser vorankommen. Das 18. Jahrhundert war zudem von einem raschen Bevölkerungswachstum bestimmt, dennoch zeigen Ereignisse wie die große Hungersnot der beginnenden 1770er Jahre (als eine Hungerkrise alten Typs) noch deutlich die krisenbedingte Verletzbarkeit der wachsenden Bevölkerung im 18. Jahrhundert. Unsichere Lebensverhältnisse und Armut blieben bei aller Fortschrittlichkeit des Handels und des Gewerbes, der neuen Arbeitsorganisation, eines anhaltenden Wirtschaftswachstums und der zunehmend internationalen Netzwerken ein Kennzeichen dieses Jahrhunderts.