

Heimatgaue.

Zeitschrift für oberösterreichische Geschichte,
Landes- und Volkskunde.

Herausgegeben

von

Dr. Adalbert Depiny.

6. Jahrgang. 1925.



Linz.

Verlag von R. Pirngruber.

1925.

Inhalt.

| | Seite |
|--|-------|
| Dr. Karl Eder, Die Stände des Landes ob der Enns 1519 - 1525 | 1, 83 |
| Dr. Eduard Straßmayr, Herding zur Zeit der Bauernkriege | 39 |
| Dr. Friedrich Morton, Friedrich Simony. Das Wirken eines großen Forschers im Salztammergute | 45 |
| Ing. Ernst Neweklowsky, Schiffsabgaben auf den oberösterreichischen Flüssen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts | 114 |
| H. Comenda, Vom Wasser in der Erdrinde, von Quellen und Brunnen Ober- österreichs | 124 |
| † Franz Secker, Die Entwicklungsgrundlagen der oberösterreichischen Städte im Mittelalter | 153 |
| Dr. Adalbert Depiny, Aufzeichnungen aus Alt-Linz. Aus den Lebenserinnerungen des Joseph Freiherrn von Spaun | 173 |
| Alfred Walcher-Mollheim, Burgen und Schlösser Oberösterreichs (Zelbegg) | 190 |

Baufeine zur Heimatkunde.

| | |
|--|-----|
| Florian Oberchristl, Glockenwanderungen | 57 |
| Johann Ofenmacher, Innviertler Abdrechbräuche | 62 |
| Johann Sigl, Der „Durchschnitt“ oder „Pillwischschnitt“ | 63 |
| Dr. Hans Arnreiter, Eine Schönaauer Wolfsage | 65 |
| Dr. Adalbert Depiny, Das versteinerte Brot | 67 |
| Lambert F. Stelzmüller, Zum Beitrag „Das Wohnhaus im alten Bauern- hofe des unteren Mühlviertels“ | 69 |
| M. Lindenthaler, Aufgefundene Mönchssteine in Mondsee | 71 |
| Dr. Groterjahn, Das Zinngießerhandwerk in Freistadt in Oberösterreich . . | 141 |
| Dr. Scharitzer, Freistädter Zinn- und Glockengießer | 143 |
| Lambert Bolterauer, Über den „Angeiger“ und einiges zur Geschichte der Mollner Landlageiger | 144 |
| Karl Radler, Eine Gipsenstergeschichte | 145 |
| Johann Ofenmacher, Das Brot im Volksbrauch | 145 |
| J. Schamberger, Zimmermannsprüche aus Lohnsburg (Bez. Ried) | 146 |
| M. Lindenthaler, Das Einschlagen von Piloten | 147 |
| Splitter und Späne: | |
| 1. Dr. Depiny, Stadelinschriften. — 2. F. Oberpeilsteiner, Ein Taufbrauch aus Niederwaldfkirchen im Mühlviertel | 148 |
| 3. F. Neuner, Christlicher Maurerbrauch im unteren Mühlviertel. — 4. Dr. Eugenbauer, St. Michael ob Raasdorf | 214 |
| J. Berlinger, Das Pfaffenbauernamt | 199 |
| L. F. Stelzmüller, Die Bibliothek eines Landpfarrers am Ende des 16. Jahr- hunderts | 203 |

| | |
|--|--------------|
| Annelies Anreiter, Heimischer Feldbau (Murach) | Seite 206 |
| Dr. Adalbert Depiny, Vom alten Gattermair | 209 |
| Hans Schmidhammer, Ein Freisbrief | 210 |
| Dr. Schmozer, Sagen, aus der lebenden Volksüberlieferung aufgezeichnet | 211 |
| Johann Ruchmann, Mühlviertler Sagen | 213 |

Kleine Mitteilungen.

| | |
|---|-----|
| Dr. Scheiber, Bruckners Herkunft | 73 |
| Dr. Depiny, Weihnachtsfeiern | 73 |
| Dr. Cornelius Preiß, August Göllicher. Ein Gedenkblatt | 215 |
| Dr. H. Kranawetter, Ein oberösterreichisches Forscherpaar. (Jakob und Marianne Kautsch) | 218 |

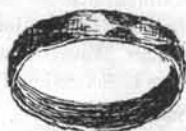
Heimatsbewegung in den Gauen.

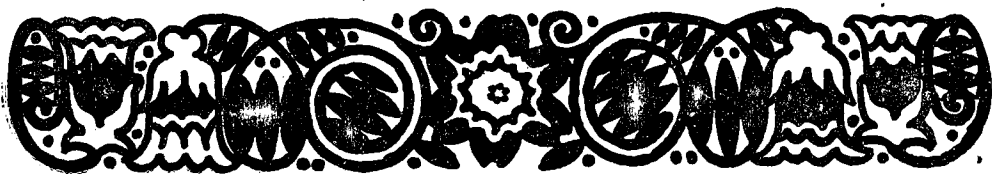
| | |
|--|-----|
| Dr. Depiny, Verein „Heimatschutz“ in Gmunden | 76 |
| Verein „Heimatschutz“ in Gallneukirchen | 77 |
| Museum in Enns | 78 |
| Dr. Friedrich Morton, Museum in Hallstatt | 149 |
| Fr. Drach, Ortsgruppe Grünau des Landesvereines für Heimatschutz | 150 |
| J. Wimmer, Modelle im Landesmuseum | 223 |
| Ferdinand Wiesinger, Das städtische Museum in Wels | 225 |

Bücherbesprechungen.

| | |
|---|-----|
| G. Wolf, Das norddeutsche Dorf (Dr. Depiny) | 82 |
| G. M. Bischof, Topographie von Oberösterreich 1674 (Dr. Depiny) | 151 |
| Franz Secker, Burgen und Schlösser (Dr. Depiny) | 151 |
| Dr. Dreyer, Allgäu und Borsarlberg (Dr. Depiny) | 151 |
| E. Jungwirth, Alte Lieder aus dem Innviertel (Dr. Webinger) | 152 |
| Neue Sagenbücher (Dr. Webinger) | 234 |
| J. Berlinger, Sagen (Dr. Depiny) | 235 |
| Buttke, Der deutsche Volksaberglaube (Dr. Webinger) | 235 |
| E. W. Bredt, Das Künstlerbuch von deutscher Art (Dr. Depiny) | 235 |
| Fr. Kopp, Alpenländische Bauernspiele (Dr. A. Webinger) | 236 |
| Ed. Wallner, Altbairische Siedlungsgeschichte (Dr. Webinger) | 236 |
| Fr. Berger, Oberösterreich (Dr. Depiny) | 237 |
| D. Oberwalder, Oberösterreichs Städte (Dr. Depiny) | 237 |
| H. Güttenberger, Die Donaufürstentümer Niederösterreichs (Dr. Berger) | 238 |

Mit 17 Tafeln, darunter zwei Farbendrucke.





Schiffahrtsabgaben auf den oberösterreichischen Flüssen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts.

Von Ing. Ernst Neweklowsky (Linz).

Durch den Schiffahrtsvertrag zwischen Österreich und Bayern vom 2. Dezember 1851¹⁾ wurden alle ausschließlichen Berechtigungen, Schiffahrt auf der Donau und ihren Nebenflüssen zu treiben, sowie alle wie immer gearteten Begünstigungen, welche Schiffergilden oder anderen Körperschaften und Personen bisher eingeräumt waren, aufgehoben,²⁾ alle bisher an den genannten Flüssen bestandenen Stapel-, Niederlags-, Umschlags- und Vorkaufsrechte ohne Ausnahme für immer abgeschafft³⁾ und weiters sämtliche auf diesen Flüssen bisher bestandenen Wasserzölle sowie alle anderen unter was immer für Namen bekannten Abgaben, womit die Schiffahrt belastet war, endlich die an einigen Orten noch bestandenen Kommunalzölle gleichfalls aufgehoben.⁴⁾ Durch diesen Vertrag wurde die Schiffahrt auf unseren Flüssen von Fesseln befreit, die sich ihrer Entwicklung seit uralten Zeiten entgegengestellt hatten und die allgemein als außerordentlich drückend empfunden worden waren.⁵⁾ Dem Vertrag mit Bayern folgten wenige Jahre später die auf Grund des Pariser Vertrages vom 30. März 1856⁶⁾ zwischen den Donauuferstaaten geschlossenen Donauschiffahrtsakte vom 7. November 1857.⁷⁾ Wohl waren durch die für die deutschen und böhmischen Erbländer

erlassene allgemeine österreichische Zollordnung vom 17. Juni 1775 die zwischen den einzelnen Ländern bestandenen Mauten aufgehoben worden. Immerhin gab es aber noch in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts so viele Zollstätten an unseren Flüssen, die teils allgemeine, teils Schiffahrtszölle betrafen, daß z. B. ein Fahrzeug auf der zehn Stunden langen Strecke der Salzach von Hallein bis zur Mündung in den Inn mit sechs, auf der 14 Stunden langen Strecke des Inn von der Salzachmündung bis Passau mit sechs und auf der 36 Stunden langen Strecke der Donau von Passau bis Wien mit neun österreichischen oder bayrischen Zollämtern in Berührung kam. Dies verursachte einen derartigen Zeitaufwand, daß man beispielsweise bei einigermaßen ungünstigem Wasserstande für die Strecke von Salzburg bis Linz sechs bis sieben Tage brauchte.

Viele der damals bestandenen Schiffahrtsabgaben waren eine Folge der Zersplitterung Deutschlands in eine Menge kleiner Staaten und der vielfachen Änderungen der Landkarte um die Wende des 18. Jahrhunderts. Ihre Vereinfachung erschien möglich, nachdem Europa sich von den Wirren der napoleonischen Zeit zu erholen begonnen hatte und erschien dem Geiste der Wiener Kongressakte vom 9. Juni 1815 entsprechend, welche in den *Règlemens pour la libre navigation des rivières* vom 24. März 1815⁸⁾ Bestimmungen über die Schiffahrt auf jenen

¹⁾ R. G. Bl. 128 vom Jahre 1852.

²⁾ Art. 2 des Vertrages.

³⁾ Art. 4 des Vertrages.

⁴⁾ Art. 7 des Vertrages.

⁵⁾ Kloof, Flußregulierungen und Wasserbauten 1772—1774. Archiv für österr. Gesch. 97. Bd. Wien 1909, Hölzer. S. 533.

⁶⁾ R. G. Bl. 62 vom Jahre 1856.

⁷⁾ R. G. Bl. 13 vom Jahre 1858.

⁸⁾ Abgedruckt im 31. Bande der Manz'schen Taschenausgabe der österr. Gesetze (Das Binnen-schiffahrtswesen in Österreich). Wien 1902, Manz'sche Buchhandlung. S. 114.

Flüssen enthielten, die in ihrem schiffbaren Teil verschiedene Staaten voneinander trennen oder durchfließen.

Um ein Bild aller Lasten und Hindernisse zu erlangen, welche damals auf der Schifffahrt der Donau und ihrer Nebenflüsse lasteten, beauftragte die Commerz-Hofkommission am 28. Juni 1822 das oberösterreichische Landespräsidium mit den notwendigen Erhebungen, auf Grund deren der k. k. Regierungsrat Ritter von Hartmann in einer Reihe von Sitzungen der „k. k. obderennsischen Landeskommission in Donauschiffahrts-Angelegenheiten“ ein überaus eingehendes Referat erstattet hat. Der umfangreiche schriftlich niedergelegte Bericht ist vom 29. August 1825 datiert und befindet sich im oberösterreichischen Landesarchiv.⁹⁾

Einen breiten Raum in diesem 482 Seiten langen Berichte nehmen die „Lasten und Hindernisse der Schifffahrt in Beziehung auf gesetzliche Einrichtungen und Bestimmungen“ ein, woraus wir ein sehr anschauliches Bild aller Abgaben bekommen, welchen die auf den Flüssen Oberösterreichs verkehrenden Schiffe unterworfen waren. Diese äußerst gewissenhafte und gründliche Arbeit soll den folgenden Zeilen zur Grundlage dienen, wobei von allen nach allgemeinen Zollgesetzen auf die Ware gelegten Ein-, Aus- und Durchgangszöllen und dergleichen abgesehen werden soll. Bemerkt wird, daß Salzburg damals ein Kreis Oberösterreichs war.

Wir können die zur Einhebung gelangten Schifffahrtsabgaben in landesfürstliche und lokale unterscheiden. Hierzu traten noch gewisse Vorrechte und Privilegien.

Was die landesfürstlichen Schifffahrtsabgaben betrifft, so lassen sie sich in drei Gruppen teilen, je nachdem sie auf allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen,

auf staatsrechtlichen Beziehungen mit dem Auslande oder

auf besonderen Verhältnissen und Erwerbstiteln beruhen.

In die erste Gruppe gehörten: 1. der Zillenausschlag oder das Zillenrecht, 2. das Haftgeld, auch Haftstockgebühr

oder Anlängeld genannt, 3. das Bodenrecht, 4. die Pferde- oder Wasserroßmaut und 5. die Fahnenausstreckgebühr.

Diese fünf Abgaben, welchen die gemeinsame Bezeichnung „Wassermäuth“ beigelegt wurde, bildeten den gesetzlichen Wasserzoll auf der Donau. Die Höhe der einzelnen Gebühren wurde mehrfach abgeändert, seit 1. Juli 1821 wurden sie in Konventionsmünze eingehoben.

Der Zillenausschlag wird sowie die beiden folgenden Abgaben bereits im General-Zollpatente vom Jahre 1775 erwähnt und mußte für die Donaufahrt von Engelhartszell bis Wien bezahlt werden, gleichgültig, ob die Strecke ganz oder nur zum Teil befahren wurde. Von der Entrichtung waren bloß die Grundner Salzoberamtszillen, die Wasserbaufahrzeuge und die oberschiffamtlichen Zillen befreit. Die Zahlung erfolgte bei gewissen Fahrzeugen vom Stück, bei anderen nach der Weite des Bodens. Bei den ersteren schwankten die Beträge zwischen 12 kr. C. M. (Fischerzille) und 4 fl. (zugefeilte Siebnerin), bei den letzteren zwischen 6 kr. (Schwabenzillen bis einschließlich 8 Schuh Weite, Stockzillen oder Fahrplättchen bis einschließlich 10 Schuh) und 30 kr. von jedem Schuh (Klobzillen über 10 Schuh Weite). Bei den Flößen, welche in vier Gattungen geteilt waren (ganzer Floß, Doppelgadenfloß, einfacher Gadenfloß und inländischer Floß), erfolgte die Einhebung im allgemeinen nach der Zahl der Stämme.

Das Haftgeld war von allen beladenen und unbeladenen Fahrzeugen ohne Unterschied zu entrichten, wenn sie sich an einer Lände an Haft legten. Es betrug bei Schiffen 9 oder 18 kr. C. M. und zwar je nach der Gattung des Fahrzeugs. Bei den Flößen treten uns wieder die genannten vier Klassen entgegen, deren Haftgelder 15, 10, 5 und 18 kr. betrugen, wenn sie eine gewisse Größe und eine gewisse Zahl von Stämmen nicht überschritten. Nach Entrichtung dieser Haftgelder durften die Fahrzeuge 8 Tage an der Lände verheftet bleiben. Blieben sie länger, so mußten sie im allgemeinen nach Ablauf dieser Frist täglich 1 kr. zahlen. Die Haftgelder blieben auch nach dem Jahre 1851 bestehen und wurden in Engelhartszell, Linz, Urfahr und im Wie-

⁹⁾ Statth. Akten, Bd. 76, Nr. 16.

ner Donaukanale eingehoben.¹⁰⁾ Vom Jahre 1852 an betrug ihre Höhe bei größeren Schiffen 31½ fr., bei kleineren 16 fr., bei Flößen je nach der Anzahl der Stämme 1¾ fr. bis 1 fl. 31¼ fr.¹¹⁾ Die Aufhebung der Haftstockgebühr erfolgte erst im Jahre 1921.¹²⁾

Das Bodenrecht wurde nur von beladenen und unbeladenen Schiffen einmal stromabwärts abgenommen, falls die Schiffe im Inlande blieben, um entweder weiter zur Schifffahrt benützt oder zer schlagen zu werden. Ausländische Fahrzeuge, welche über die Grenze bei Engelhartzell zurückkehrten, erhielten die erlegte Gebühr zurück. Das Bodenrecht wurde sowie der Zillenaufschlag entweder vom Stück oder nach dem Maße bezahlt. Im ersteren Falle betrug es 30 fr., 45 fr., 1 fl. oder 1 fl. 30 fr., im letzteren waren von jedem Schuh der Weite des Bodens 30 fr. zu bezahlen.

Die Pferdemaute betrug für jedes einem gegenwärtig fahrenden Schiff vorgespannte Schifffpferd 12 fr. und wurde an einigen Punkten der niederösterreichischen Donau (Theben, Nußdorf, Stein und Ybbs, sowie in Struden und Engelhartzell) eingehoben. Diese Maut war durch eine Verordnung vom 30. März 1792 eingeführt worden, als die Herhaltung der Treppelwege auf das Bankalarat übertragen worden war. Sie wurde durch das Hofkammerdekret vom 14. März 1814 wegen des vermehrten Unterhaltungsaufwandes erhöht und vom 1. Juli 1821 angefangen in Konventionsmünze in der oben angegebenen Höhe eingehoben.

Die Fahnenaussteckgebühr mußte von den stromaufwärts fahrenden Schiffen in Struden, von den Raufuhren in Stein oder Nußdorf bezahlt werden und betrug im allgemeinen von jedem Fahrzeug 6 fr. C. M. Sie gründet sich auf ein Hofkammerdekret vom 11. Oktober 1803 und wurde zur Deckung der Kosten verwendet, welche die zur Sicherheit der Schifffahrt im Struden bei Grein eingeführte Signalisierung verursachte. Auch diese Maut blieb nach dem Jahre 1851 weiter bestehen und wurde vom Jahre 1852 an

mit 10¼ fr. ö. W. bemessen. Ihre Aufhebung erfolgte gemeinsam mit jener des Haftstockes erst im Jahre 1921, obwohl die österreichische Regierung schon im Jahre 1902 dem Abgeordnetenhaus den Entwurf zu einem Gesetze wegen Aufhebung dieser beiden Gebühren vorgelegt hatte, da sie eine arge Belästigung der Donauschifffahrt bildeten und wenig erträgnisreich waren. (Sie waren im Jahre 1902 bloß mit 9750 K veranschlagt gewesen.)¹³⁾

Gehen wir zur zweiten Gruppe der landesfürstlichen Abgaben über, den auf staatsrechtlichen Beziehungen mit dem Auslande beruhenden Zöllen, Abgaben und Gebühren, so gab es solche nur auf der Salzach und dem Inn und zwar gehörten hieher:

1. Die Schiffgebühren zu Salzburg.
2. Der Wasserstationszoll zu Braunau und Scharding.
3. Der Wasserzoll zu Dornberg.

Die Schiffgebühren zu Salzburg stammten aus der fürstbischöflichen Regierungszeit, als Salzburg noch ein selbständiges deutsches Fürmentum war. Die Flußstrecke der Salzach, für welche diese Gebühren eingehoben wurden, gehörte nicht zu der im Teichener Frieden (1779) festgelegten Grenzlinie zwischen Österreich und Bayern und war daher auch kein Gegenstand des Friedenstraktates. Durch den Teichener Frieden kam bloß das Innviertel zu Österreich und in dem Friedenstraktat wurden die Schifffahrtsabgaben auf dem nunmehr die Grenze bildenden Inn geregelt. Die Salzburger Schifffahrtsabgaben sind aber dadurch Gegenstand dieses Traktates geworden, daß bei der Wiederabtretung Salzburgs an Österreich die Bestimmungen des Teichener Friedens auch auf die Salzach, soweit sie Österreich und Bayern trennt, ausgedehnt wurden. Darnach durften die Schifffahrtsabgaben, wenn sie schon nicht aufgehoben würden, wenigstens nicht erhöht werden.

Diese Schiffgebühren setzten sich aus folgenden Teilen zusammen:

1. Einer Gebühr von 1 fr. 2 Pf. von jedem Schiffboden.
2. Einer Abgabe von 1 fr. von jedem Schiffe.
3. Dem Bodenrecht im Betrage von 1 fr.
4. Dem Bettelgeld in der Höhe von 3 fr.

¹⁰⁾ Manz a. a. D. S. 263.

¹¹⁾ R. G. Bl. 133 v. J. 1852, Finanzministerialverordnung vom 25. Juni 1852.

¹²⁾ Bundesgesetzblatt f. d. Rep. Österreich Nr. 646 vom Jahre 1921, § 2, P. 2.

¹³⁾ Manz a. a. D. S. 264.

5. Einer nach der Schiffbreite bemessenen Gebühr und zwar 3 kr. von jedem Schuh der Breite.
6. Einer weiteren in sechs Abstufungen getheilten Gebühr, die gleichfalls nach der Breite des Schiffes bemessen wurde und bei einem unbeladenen Schiffe 15 kr. bis 10 fl., bei einem beladenen die Hälfte, also 7½ kr. bis 5 fl. betrug.

Die ersten vier Gebühren waren von jedem Schiffe zu bezahlen, das beim Wassermautamte vorbeifuhr, gleichgültig ob es ein neugebautes oder ein altes Schiff war, die beiden letzten Abgaben trafen nur neue Fahrzeuge.

Die unter 4 bis 6 genannten Gebühren gehörten auch in früherer Zeit stets dem Arar, während die drei ersten der Reihenfolge nach der Stadt Salzburg, der Lade der Schoppermeister und der landesfürstlichen Kammer zufielen, seit der Wiedervereinigung Salzburgs mit Österreich aber gleichfalls vom Arar bezogen wurden. Hiedurch erklärt es sich, daß das Bodenrecht zweimal vorkommt (unter 1 und 3). Die unter 5 und 6 angeführten, gleichzeitig zur Einhebung gelangten Gebühren, die beide nach der Schiffbreite bemessen wurden, sind zweifellos verschiedenen Ursprungs, und zwar die unter 5 angeführte Abgabe gleichfalls ein Bodenrecht, während die unter 6 angeführte vermutlich ein Ausfuhrzoll für neue Schiffe gewesen ist, deren Ausfuhr als Ware man erschweren wollte. Wir finden auch anderwärts, daß man die Ausfuhr neuer Schiffe nach Möglichkeit erschwerte, da durch den großen Bedarf an Schopperholz und besonders an Rippen die Waldbestände schwer bedroht wurden.

Der Wasserstationszoll zu Braunau und Schärding gründet sich auf die alte bairische Maut- und Accisordnung vom 29. November 1764, welche mit 1. März 1765 in Wirksamkeit getreten ist. Damals war der Inn noch kein Grenzfluß, da ja das Innviertel noch zu Bayern gehörte. Zur Zeit der Einführung dieser Maut- und Accisordnung bestanden in Bayern 59 Mautstationen, und unter diesen befanden sich auch Braunau und Schärding, welche im Gegensatz zu den reinen Landmautstationen in die Gruppe der Wasser- und Landmautstationen gehörten. Als diese beiden Städte mit dem

Innviertel durch den Tschener Frieden im Jahre 1779 an Österreich fielen, durften, wie bei den Schiffgebühren zu Salzburg erwähnt worden ist, keine neuen Mauten auf dem Inn eingeführt werden. Die bereits bestandenen konnten jedoch auch weiterhin zur Einhebung kommen und zwar in dem vor dem Jahre 1779 bestandenen Ausmaße. Während des bairischen Zwischenbesizes von 1809 bis 1816 fand die Einhebung dieser Mauten nicht mehr statt und zwar deshalb, weil der Inn in dieser Zeit nicht mehr Grenzfluß war und die Bestimmungen des Tschener Traktats außer Anwendung kamen. In Bayern aber waren einstweilen andere gesetzliche Bestimmungen an Stelle der Maut- und Accisordnung vom Jahre 1764 getreten.

Als im Jahre 1816 das Innviertel wieder an Österreich fiel, wurde der Inn neuerlich Grenzfluß zwischen Österreich und Bayern und nach den Bestimmungen des dieje Gebietsabtretung regelnden Münchener Traktats vom 14. April 1816 sind die seinerzeit in Kraft gestandenen Bestimmungen des Tschener Traktats vom Jahre 1779 wieder erneuert worden. Auf Grund dessen wurde im Jahre 1818 der Wasserstationszoll zu Braunau und Schärding in dem Ausmaße wieder eingeführt, in welchem er vor dem Jahre 1809 eingehoben worden war.

Die in dem Tarife von 1764 festgesetzten Gebühren waren die „Mautgebühr per transito“ und das Bodenrecht. Die erstere betrug von den meisten Waren 6 kr. N. W. vom Sporco-Britner, die letztere war von jedem Schiff zu zahlen, gleichgültig ob es leer oder beladen war und betrug von jeder Klafter der Länge des Fahrzeuges und von jedem Schuh seiner Breite stromab 1 Pfennig, stromauf 2 Pfennig. Im letzteren Falle war noch für jedes dabeigehende Pferd eine Pferdemaute von 2 Pfennig zu entrichten. Im Jahre 1818 traten zu diesen Gebühren noch die sogenannten Bettelgelder, welche dem bairischen Tarife vollkommen fremd waren und deren Einhebung nach dem österreichischen Zollpatente vom Jahre 1788 erfolgte. Ihre Höhe schwankte zwischen 1 und 18 kr. Dafür erfolgte von diesem Jahre an die Einhebung der übrigen Gebühren in etwas abgeänderter

Form. Die Mautgebühr per transito wurde womöglich in einer der beiden Stationen gleich auch für die andere eingehoben und erstreckte sich nicht auf alle Waren. Vom Bodenrecht waren die stromabwärts gehenden Fahrzeuge befreit, dagegen wurde es von den stromaufwärts fahrenden Schiffen ebenso wie die Pferdemaute eingehoben. Die Einhebung erfolgte in der Regel in Schärding für beide Stationen. Die Zahlung erfolgte vom Jahre 1818 an nach einem von der Reichswährung (24 fl.-Fuß) auf Wiener Währung (20 fl.-Fuß) umgerechneten Tarife.

Der Wasserzoll zu Obernberg hatte ehemals dem Hochstifte Passau angehört und ist im Jahre 1782 infolge eines zwischen Österreich und dem Hochstifte geschlossenen Vertrages an Österreich übergegangen. Die Gebühren wurden zur Zeit der Abtretung in der gleichen Höhe eingehoben wie vor dem Tetschener Frieden, nämlich nach dem Tarife vom 9. Hornung 1767. Auch dieser Zoll wurde während der bairischen Herrschaft von 1809 bis 1816 nicht eingehoben, jedoch im Jahre 1818 gleichzeitig mit den Wasserstationszöllen zu Braunau und Schärding wieder eingeführt.

Die Gebühren dieses Zolles fielen theils auf die Ladung, theils auf das Fahrzeug und bestanden, soweit sie das letztere trafen, im Zillenrecht und in der Pferdemaute. Das Zillenrecht betrug stromab — wenn die Zille neu war — 3 fr., stromauf dagegen war zu zahlen: Von einer alten Zille 2 Pfennig, gleichgültig, ob sie leer oder beladen war, von einer beladenen neuen Zille dagegen 3 fr. 2 Pf. Für ein Floß waren 3 fr. zu entrichten. An Pferdemaute war zu zahlen „von einem Stück Schiffsroß gegen Wasser“ 1 fr. Alle diese Gebühren wurden in der Reichswährung (24 fl.-Fuß) eingehoben. Hiezu kamen noch die sogenannten Zettelgelder nach dem österreichischen Zollpatente vom Jahre 1788, wie wir sie bereits beim Wasserstationszoll zu Braunau und Schärding kennen gelernt haben. Ihre Höhe betrug 1—18 fr., sie wurden aber nicht nach dem dem Zollpatente zugrunde gelegten 20-fl.-Fuße, sondern nach dem 24-fl.-Fuße eingehoben.

Was die dritte Gruppe der landesfürstlichen Schiffsabgaben betrifft, so

waren es deren drei: Auf dem Inn der Wasserzoll zu Wernstein, auf der Traun der Wasserzins und auf der Donau der Wasserzoll zu Engelhartzell. Diese Abgaben beruhten weder auf allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen noch auf staatsrechtlichen Beziehungen mit dem Auslande, sondern auf besonderen Verhältnissen und Erwerbstiteln.

Der Wasserzoll zu Wernstein hatte eine gewisse Ähnlichkeit mit dem Wasserzoll zu Obernberg und ist auch im Jahre 1783 gemeinsam mit diesem aus den Händen der Passauer Regierung an die österreichische übergegangen. Er unterscheidet sich aber sehr wesentlich von dem Obernberger Zoll, indem er ursprünglich eine österreichische Gerechtsame war und außerdem Wernstein nicht zu dem im Tetschener Frieden von Bayern an Österreich abgetretenen Gebiete gehörte. Diese Abgabe unterlag daher nicht den Bestimmungen des Tetschener Traktats und wurde auch nicht in Reichswährung, sondern in Konventionsmünze eingehoben.

Auch der Wernsteiner Wasserzoll traf die Waren und die Fahrzeuge. Der Tarif für die ersteren war sehr verwickelt, jener für die letzteren, das Wernsteiner Zillenrecht, schrieb folgende Gebühren vor:

| | |
|--|-----------|
| Von einem neuen Schiffe oder | |
| Zillen | 3 fr. |
| Von einem beladenen gegenwärtig gehenden Schiffe . | 12 „ |
| Von einer beladenen gegenwärtig gehenden Klob- oder Traunzille | 8 „ |
| Von einer Leibzille gegenwärtig | 6 „ |
| Von einer beladenen gegenwärtig gehenden Gams . | 4 „ |
| Von einer beladenen gegenwärtig gehenden Arzzille . | 4 „ |
| Von einem Hollasch | 4 „ |
| Von einer beladenen Roßzille gegenwärtig | 2 „ |
| Von einer unbeladenen gegenwärtig gehenden Plötten . | — „ 2 Pf. |
| Von einer leeren Obernberger Roßzille gegenwärtig . | — „ 2 „ |
| Von einer Herrenfuhr gegenwärtig | 6 „ |
| Von jedem Floße (Holzfloße) . | 3 „ |

Hiezu kam die Pferdemaute, die sich folgendermaßen stellte:

- 1 Stück Schiffsroß in der Gegenfahrt der Hohenauer 2 fr.
 1 Stück Schiffsroß in der Gegenfahrt der kurfürstlichen Schifftungen und der großen Salzzillen nach Burghausen 1 "
 1 Stück Schiffsroß in Gegenführung leerer Obernberger Salzzillen — " 2 Pf.
 Endlich traten zu diesen Gebühren noch die Zettelgelder, die wir bereits kennen gelernt haben.

Zu Gmunden:

| | |
|---|--------------------|
| Von einer Zwider- oder Fuderzille | — fl. 10 fr. C. M. |
| " " Siebener Zille | — " 8 " " " |
| " " Sechser Zille | — " 7 " " " |
| " " Neuner Zille | — " 4 " " " |
| " " Plette | — " 4 " " " |

Zu Stadl:

| | Bei eröffneter Salzabfuhr | Bei gesperrter Salzabfuhr |
|------------------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Von einer Siebener Zille | 2 fl. 30 fr. | — fl. 45 fr. C. M. |
| " " Sechser Zille | 2 " 12 " | — " 30 " " " |
| " " Neuner Zille | 2 " — " | — " 24 " " " |
| " " Fischerplette | — " — " | — " 12 " " " |

Von den aus der Ager, Böckla und Alm in die Traun gekommenen Flößen wurde kein Wasserzins eingehoben.

Die Traun wurde in erster Linie von den ärarischen Zillen befahren, die das Salz aus dem Salzammergute zur Donau beförderten.

Die Erhaltung der Fährte verursachte insbesondere in der Strecke von Stadl bis zur Mündung sehr bedeutende Kosten, wozu dieser von den privaten Fahrzeugen eingehobene Wasserzins einen Beitrag bildete. Nachdem die Fährtenhaltung dem k. k. Salzoberamte zu Gmunden oblag, flossen die Gebühren auch in dessen Kasse.¹⁴⁾

Der Wasserzoll zu Engelhartszell, dessen Tarif zwar mit dem allgemeinen Zollgesetz vom Jahre 1788 bekannt gemacht worden ist, war ursprüng-

lich eine herrschaftlich Harrach'sche Maut, die vom österreichischen Staat im Jahre 1809 bis 1816 nicht ein, er wurde aber im Jahre 1818 wieder von Österreich eingeführt.

Der Wasserzins auf der Traun wurde von allen privaten Schiffen, welche die obere Traun befuhren, zu Gmunden und für die Weiterfahrt auf der unteren Traun zu Stadl bei Lambach eingehoben und zwar nach folgendem Tarife:

Als durch den Frieden vom Jahre 1809 Engelhartszell an Bayern kam, wurde das dortige Grenzzollamt nach Mischach verlegt, wo auch der Engelhartzeller Wasserzoll eingehoben wurde und zwar seit dem Jahre 1812 mit 8 fr. Papiergeld, anstatt wie bisher mit 4 fr. Drei Jahre nach der Wiedervereinigung des Innviertels und des im Jahre 1809 an Bayern gefallenem Teiles des Hausrudviertels mit Oberösterreich wurde die Einhebung des Wasserzolles wieder nach Engelhartszell verlegt. Seit dem Jahre 1816 erfolgte die Einhebung in Konventionsmünze.

Es ist nun bemerkenswert, über die Höhe der auf diese Weise eingenommenen staatlichen Gebühren Näheres zu erfahren.

¹⁴⁾ Näheres über die Schifffahrt auf der Traun siehe Krakowitzer, Geschichte der Stadt Gmunden, II. und Umsahrer, Die Traun als Schifffahrtstraße, Öst. Wochenchr. f. d. öst. Bau- dienst 1903, Heft 31 u. 32. über die Fährten- erhaltungsarbeiten an diesem Flusse siehe „Die Fährtenarbeiten an der Traun“ vom Verfasser, Öst. Wochenchrift für den öffentlichen Baubienst, 1910, Heft 22.

Der Bericht des Regierungsrates Hartmann enthält auf Seite 218 ff. eine genaue Zusammenstellung des Ertragnisses der bisher erwähnten Schiffsabgaben für das Jahr 1822, in welcher lediglich der Wasserzins zu Gmunden und Stadl nicht aufscheint, nachdem diese Abgaben

nicht in die Zollkasse, sondern in jene des Salzoberamtes Gmunden flossen, wie oben erörtert worden ist

Im Jahre 1822 wurden zum erstenmal sämtliche Mauten in Konventionsmünze eingehoben und stellten sich folgendermaßen:

| | | |
|---|------------|------------------------------------|
| 1. Die Donauwassermauten und zwar Zillenausschlag, Gastgelder, Bodenrecht und Pferdmut zu Engelhartzell und Linz und die Fahnenaussteckgebühr in Struden nach Abzug der Rückzahlungen | 10.903 fl. | 9 ¹ / ₄ fr. |
| 2. Der Wasserzoll zu Engelhartzell | 12.130 „ | 37 ¹ / ₄ „ |
| 3. Die Schiffgebühren zu Salzburg | 1.215 „ | 9 „ |
| 4. Der Wassertransitzoll, Bodenrecht, Pferdmut und Zettelgelder zu Braunau und Schärding | 2540 fl. | 8 ¹ / ₄ fr. |
| Diesem Betrage stehen jedoch Ausgaben für Restitutionen offenbar früherer Zolleinnahmen gegenüber im Betrage von | | |
| | 3447 „ | 31 „ |
| so daß sich ein Abgang von | 907 fl. | 22 ³ / ₄ fr. |
| ergibt. | | |
| 5. Der Wasserzoll, Zillenrecht, Pferdmut und Zettelgelder zu Obernberg und Wernstein nach Abzug der hierauf entfallenden Rückzahlungen | 6.945 „ | 15 „ |
| zusammen | 31.194 fl. | 14 ¹ / ₂ fr. |
| Nach Abzug des Fehlbetrages aus Post 4 im Betrage von | 907 „ | 22 ³ / ₄ „ |
| verbleiben | 30.286 fl. | 51 ³ / ₄ fr. |

Bevor wir uns den örtlichen Schiffsabgaben zuwenden, wollen wir die Verhältnisse in den an unseren Grenzflüssen gelegenen bairischen Zollstationen kurz erörtern, da die auf diesen Gewässern verkehrenden Schiffe auch mit diesen in Berührung kamen. Welche Zollämter in Betracht kamen, ist aus der S. 122 folgenden Tabelle zu ersehen.

Zur Zeit der Verfassung des Hartmannschen Berichtes war das bairische Zollgesetz vom Jahre 1819 in Kraft. Von allen in dieser Zollordnung enthaltenen Zöllen, Abgaben und Gebühren trafen die Handelschiffahrt als solche eigentlich lediglich das Wasserweggeld (Wasserzoll) und die darauf entfallende Stempelgebühr.

Das Wasserweggeld betrug nach dem erwähnten Zollgesetz für Güter in der Durch-, Ein- und Ausfuhr 2 Pfennig für den Zentner und die Stunde, wurde jedoch im Jahre 1825 für die Durchfuhr im allgemeinen auf 1 Pfennig herabgesetzt. Die Zollstempelgebühr bestand in 2 fr. von jedem Gulden des Zolls und des

Wasserweggeldes und, wenn dieser Betrag geringer war als 1 Gulden, in einem Kreuzr. Sie war also für den auf das Wasserweggeld entfallenden Teil eine die Schiffahrt treffende Abgabe.

Wir haben aber bereits eine andere bairische Zollordnung kennen gelernt, nämlich die Maut- und Accisordnung vom 29. November 1764, die merkwürdigerweise, obwohl sie in Bayern längst aufgehoben war, infolge der Bestimmungen des Teschener Traktats die Grundlage der Schiffsabgaben in Braunau und Schärding bildete.

Auch in einer bairischen Zollstation wurde diese Zollordnung zur Zeit der Erstattung des Hartmannschen Berichtes, wenn auch mit einigen Abänderungen, noch gehandhabt, nämlich in Burghausen an der Salzach. Die Ursache ist die gleiche, wie wir sie in Braunau und Schärding kennen gelernt haben. Durch den Teschener Frieden war die Salzach Grenzfluß geworden, an dem keine anderen Schiffsabgaben als die damals bereits be-

standen eingeführt werden durften. Deshalb blieb zu Burghausen die alte Zollordnung in Kraft, trotzdem schon längst neue Zollgesetze in Geltung waren. Wohl hörte die Einhebung in der Zeit von 1809 bis 1816 auf, da die Salzach damals kein Grenzfluß mehr war. Als sie dies aber durch den Münchener Staatsvertrag wieder wurde, führte Bayern die Schifffahrtsabgabe wieder ein, was aber im Sinne des Tschener Friedens nur nach der alten bayerischen Maut- und Accisordnung vom Jahre 1764 geschehen durfte.

Was die lokalen Abstattungen und Gebühren betrifft, so gab es zur Zeit des Harmannschen Berichtes solche zu Braunau, Schärding, Engelhartzell, Linz, Mauthausen und Grein sowie in Passau. Das ehemals von der Stadt Salzburg bezogene Bodenrecht wurde, wie wir oben gesehen haben, damals bereits als landesfürstliche Abgabe eingehoben.

Braunau hob von dem dort zu Wasser verladenen und weggeführten Getreide die sogenannte Anschüttgebühr ein und zwar von jedem Scheffel 3 kr. Eine gleiche Abgabe war der Stadtbägen zu Schärding, der 4 kr. von jedem Scheffel Getreide betrug. Zu Engelhartzell zahlte man von jedem dort ganz neu geladenen Fahrzeug die Marktniederlagsgebühr an die Marktkammer. Sie betrug von jedem Megen Getreide 2 Pf., von Holz und Ladenzug von der zweispännigen Fuhr 2 kr. In Linz mußten von jedem ankommenden beladenen Fahrzeug (Schiff oder Floß) im Sinne der im Jahre 1814 erfolgten Regulierung der Stadtmaut 15 kr. entrichtet werden. In Mauthausen mußten alle fremden Schiffe, die dort anlandeten und Waren ein- oder ausluden, eine Ländegebühr bezahlen, die bei bloßem Zujahren auf die Hälfte ermäßigt war. Die Mauthausener Ländegebühr betrug für einen Kehlheimer 3 fl., einen Gamsen oder dergleichen 2 fl., eine größere Platte 1 fl. 30 kr., eine kleinere Platte 1 fl. und für ein Floß gleichfalls 1 fl. In Grein wurde vom Magistrat das sogenannte Stättenrecht erhoben, wenn Fahrzeuge mit Getreide, Holz oder Obst auf städtischem Grunde beladen wurden. Für Weizen und Korn waren vom Megen 1 kr., für Gerste und Hafer

2 Pf. zu entrichten. Bei den anderen Waren wurden Pauschalbeträge für das ganze Schiff von 1 bis 5 fl. eingehoben.

In Bayern gab es in der Grenzstrecke nur eine einzige derartige Lokalmaut, nämlich die städtische Niederlagsgebühr zu Passau. Dieser Zoll dürfte aus dem seinerzeitigen Stapelrechte entstanden sein, worauf außer dem Namen — das Stapelrecht hieß auch freie Niederlage — auch die Überlieferung hinzudeuten scheint.

Zu den bisher genannten Zöllen und Abgaben traten noch gewisse Privilegien und Vorrechte, die von Gemeinden, Schiffergilden, ja sogar von einzelnen Personen ausgeübt wurden.

In diese Gruppe gehörte vor allem eine Art Stapelrecht, welches die Stadt Steyr auf das Holz besaß, das in den Waldungen der herrschaftlich steirischen Untertanen geschlagen und auf der Enns mit Flößen herabgeführt worden ist. Alles andere Holz war frei und durfte ohne Beschränkung auf der Enns verführt werden. Dieses Stapelrecht scheint der Rest jenes Stapelrechtes auf Holz und Eisen gewesen zu sein, welches von Herzog Albrecht II. der Stadt im Jahre 1287 verliehen worden war.

Hierher gehörte auch eine Art Straßenzwang für den zu Wasser betriebenen Getreidehandel am Inn, der in den sogenannten Getreideanschüiten zu Braunau, Obernberg und Schärding bestand. Nur in diesen drei Orten durfte nämlich am Inn und zwar in Gegenwart eines Zollbeamten Getreide zu Wasser verladen werden. Der Ursprung dieser Beschränkung liegt nicht in einer den drei Orten zugedachten Begünstigung, sondern diese Einrichtung hatte den Zweck, den Schleichhandel mit Getreide aus dem Innviertel zu verhüten. Gleichwohl hatte sie die Wirkung einer Begünstigung für die drei Orte. Im Jahre 1788 wurde diese für die Produzenten äußerst drückende Bestimmung aufgehoben, im Jahre 1796 aber wieder eingeführt.

Auch einzelne Schiffergilden übten Vorrechte aus. So hatte außer den Schiffmeistern von Hallein, Salzburg und Laufen niemand das Recht, Produkte oder Waren aus Salzburg zu verführen. Ferner durfte am Freitag, an welchem Tage der Schiffmeister Gugg aus Salzburg eine

Botensfahrt nach Passau absandte, kein anderes Schiff beladen und verführt werden. An der Donau übten bis zum Jahre 1820 die im Bindwerke der Schiffmeister zu Linz Einverleibten das Vorrecht aus, mit Ausnahme der Zeit der Linzer Jahrmärkte allein Warenladungen einnehmen und verführen zu dürfen. Aber auch nach der Aufhebung dieses Privilegs ließen die Linzer Schiffmeister keinen Fremden zu Linz Waren einnehmen, ohne daß er sich vorher mit ihnen abgefunden hätte. Gewöhnlich mußten die fremden Schiffe 30 Kr. W. W. für den Zentner, den sie in Linz luden oder auch die Hälfte des Frachtlohnes an die Linzer Schiffmeister zahlen. Als Grund hiefür wird das Ubereinkommen angeführt, welches das Linzer Bindwerk im Jahre 1754 mit dem damaligen Ordinär-Wienerboten geschlossen hat, wonach die Furst wöchentlich ein Schiff nach Wien senden mußte.

Auch einzelne Personen übten gewisse Vorrechte aus. So versuchten, allerdings ohne Berechtigung, einige Schiffmeister

in Obernberg am Inn eine Anschüttgebühr einzuheben, ähnlich jener zu Braunau oder dem Stadtbagen zu Schärding. An der Donau hob die fürstlich Schwarzenberg'sche Schwemmregie in Untermühl für die Benützung ihrer Lände unter gewissen Umständen eine Abgabe ein und in Ottensheim mußten Händler, die ein- oder ausladen wollten, sich mit dem dortigen Schiffmeister abfinden.

In der folgenden Tabelle sind alle jene an Salzbach, Inn und Donau liegenden oberösterreichischen und bairischen Zollstationen angeführt, bei denen die Schiffe der Zollbehandlung halber oder wegen Abstattung von Schiffsabgaben zufahren mußten. Die letzteren sind aus der Tabelle gleichfalls ersichtlich, jedoch nur insoweit sie auf oberösterreichischem Boden eingehoben wurden und eine landesfürstliche Abgabe darstellten. In der Skizze sind dagegen auch alle übrigen in oberösterreichischen Orten erhobenen Schiffsabgaben ersichtlich.

Zollstationen an Salzbach, Inn und Donau.

| St. u. N. | Nummer | Zollstation | | Zollamt | In Österreich eingehobene landesfürstliche Schiffsabgabe |
|-----------|--------|-------------|---------------|--------------------------|--|
| | | Österreich | Bayern | | |
| Salzbach | 1 | Hallein | | Kommerzial-Zollamt | |
| | 2 | Salzburg | | Wasser-Zollamt | Salzburger Schiffsgebühren |
| | 3 | | Salzburghofen | Beizollamt | |
| | 4 | | Lautzen | Oberzollamt | |
| | 5 | Obernberg | | Kommerzial-Grenzzollamt | |
| | 6 | | Burghausen | Oberzoll- und Halleinamt | |
| | | | | | |

| Club | Nummer | Zollstation | | Zollamt | In Österreich eingehobene landes- fürstliche Schiffsabgabe |
|-----------|--------|---------------|-----------|---------------------------------------|---|
| | | Österreich | Bayern | | |
| S u n n | 7 | | Simbach | Zoll-Oberamt | |
| | 8 | Braunau | | Grenzzollamt und Zoll- Legstätte | Wassertransitzoll, Boden- recht, Pferdmanut, Zettel- gelb |
| | 9 | Obernberg | | Kommerzial- und Wasserzollamt | Wasserzoll, Zillenrecht, Pferdmanut, Zettelgelb |
| | 10 | | Neuhaus | Belzollamt | |
| | 11 | Schärding | | Grenzzollamt und Leg- stätte | Wassertransitzoll, Boden- recht, Pferdmanut, Zettel- gelb |
| | 12 | Bernstein | | Grenz- und Wasserzoll- amt | Wasserzoll, Zillenrecht, Pferdmanut, Zettelgelb |
| D o n a u | 13 | | Passau | Hallamt | |
| | 14 | | Obernzell | Oberzollamt | |
| | 15 | Engelhartzell | | Kommerzial-Haupt- Einbruchszollamt | Zillenausschlag, Haftgelb, Bodenrecht, Pferdmanut, Wasserzoll |
| | 16 | Linz | | Hauptzollamt | Zillenausschlag, Haftgelb, Bodenrecht, Pferdmanut |
| | 17 | Struden | | Wasser-Pferdmanutamt | Fahnenausfiedgebühr |
| | | | | | |

