

# Heimatgau.

Zeitschrift für oberösterreichische Geschichte,  
Landes- und Volkskunde.

Herausgegeben

von

Dr. Adalbert Depinn.

6. Jahrgang. 1925.



Lind.

Verlag von A. Pirngruber.

1925.

## Inhalt.

	Seite
Dr. Karl Eder, Die Stände des Landes ob der Enns 1519 -1525 . . . . .	1, 83
Dr. Eduard Straßmayer, Eferding zur Zeit der Bauernkriege . . . . .	39
Dr. Friedrich Morton, Friedrich Simony. Das Wirken eines großen Forschers im Salzammergut . . . . .	45
Ing. Ernst Neweflowsky, Schiffahrtsabgaben auf den oberösterreichischen Flüssen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts . . . . .	114
H. Commen da, Vom Wasser in der Erdrinde, von Quellen und Brunnen Oberösterreichs . . . . .	124
† Franz Seffer, Die Entwicklungsgrundlagen der oberösterreichischen Städte im Mittelalter . . . . .	153
Dr. Adalbert Depinny, Aufzeichnungen aus Alt-Linz. Aus den Lebenserinnerungen des Joseph Freiherrn von Spaun . . . . .	173
Alfred Waller-Moltheim, Burgen und Schlösser Oberösterreichs (Zeldegg)	190

### Baussteine zur Heimatkunde.

Florian Oberchristl, Glockenwanderungen . . . . .	57
Johann Ofenmacher, Innviertler Abdreisbräuche . . . . .	62
Johann Sigl, Der „Durchschnitt“ oder „Bisswisschnitt“ . . . . .	63
Dr. Hans Arnreiter, Eine Schönauer Wollsjage . . . . .	65
Dr. Adalbert Depinny, Das versteinerte Brot . . . . .	67
Lambert F. Stelzmüller, Zum Beitrag „Das Wohnhaus im alten Bauernhofe des unteren Mühlviertels“ . . . . .	69
M. Lindenthaler, Aufgefundene Mönchssteine in Mondsee . . . . .	71
Dr. Groterjahn, Das Zinngießerhandwerk in Freistadt in Oberösterreich . .	141
Dr. Schärizer, Freistädter Zinn- und Glockengießer . . . . .	143
Lambert Wallerauer, Über den „Angeiger“ und einiges zur Geschichte der Mollner Landlageiger . . . . .	144
Karl Radler, Eine Gespenstergeschichte . . . . .	145
Johann Ofenmacher, Das Brot im Volksbrauch . . . . .	145
J. Schamberger, Zimmermannssprüche aus Lohnsburg (Bez. Ried) . . . .	146
M. Lindenthaler, Das Einüslagen von Pilaten . . . . .	147
Splitter und Späne:	
1. Dr. Depinny, Stadelinschriften. — 2. J. Oberpeilsteiner, Ein Taufbrauch aus Niederwaldkirchen im Mühlviertel . . . . .	148
3. F. Neuner, Christlicher Maurerbrauch im unteren Mühlviertel. — 4. Dr. Gugenberg, St. Michael ob Rauhenöd . . . . .	214
J. Berlingger, Das Pfaffenbauernamt . . . . .	199
L. F. Stelzmüller, Die Bibliothek eines Landpfarrers am Ende des 16. Jahrhunderts . . . . .	203

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

### Kleine Mitteilungen.

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

### Heimatbewegung in den Gauen.

Dr. Depiny, Verein „Heimatshut“ in Gmunden . . . . .	76
Verein „Heimatshut“ in Gallneukirchen . . . . .	77
Museum in Enns . . . . .	78
Dr. Friedrich Morton, Museum in Hallstatt . . . . .	149
Fr. Drach, Ortsgruppe Grünau des Landesvereines für Heimatshut . . . . .	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. Bischer, Topographie von Oberösterreich 1874 (Dr. Depiny) . . . . .	151
Franz Sekler, Burgen und Schlösser (Dr. Depiny) . . . . .	151
Dr. Dreyer, Allgäu und Vorarlberg (Dr. Depiny) . . . . .	151
E. Jungwirth, Alte Lieder aus dem Inntal (Dr. Webinger) . . . . .	152
Neue Sagenbücher (Dr. Webinger) . . . . .	234
J. Berlinger, Sagen (Dr. Depiny) . . . . .	235
Wutte, Der deutsche Volksaberglaube (Dr. Webinger) . . . . .	235
E. W. Bredt, Das Künstlerbuch von deutscher Art (Dr. Depiny) . . . . .	235
Fr. Kopp, Alpenländische Bauernsbiene (Dr. A. Webinger) . . . . .	236
Ed. Wallner, Altbairische Siedlungsgeschichte (Dr. Webinger) . . . . .	236
Fr. Berger, Oberösterreich (Dr. Depiny) . . . . .	237
O. Oberwalder, Oberösterreichs Städte (Dr. Depiny) . . . . .	237
H. Güttenberger, Die Donauflüdte Niederösterreichs (Dr. Berger) . . . . .	238

Mit 17 Tafeln, darunter zwei Farbendrucken.





## 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 1851<sup>1)</sup> 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,<sup>2)</sup> alle bisher an den genannten Flüssen bestandenen Stapel-, Niederlags-, Umschlags- und Wokaufsrrechte ohne Ausnahme für immer abgeschafft<sup>3)</sup> 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.<sup>4)</sup> 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.<sup>5)</sup> Dem Vertrag mit Bayern folgten wenige Jahre später die auf Grund des Pariser Vertrags vom 30. März 1856<sup>6)</sup> zwischen den Donaupfesterstaaten geschlossenen Donauschiffahrtsakte vom 7. November 1857.<sup>7)</sup> Wohl waren durch die für die deutschen und böhmischen Erbländer

erlassene allgemeine österreichische Zollordnung vom 17. Juni 1775 die zwischen den einzelnen Ländern bestandenen Mauern 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 Inns 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 1815<sup>8)</sup> 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.

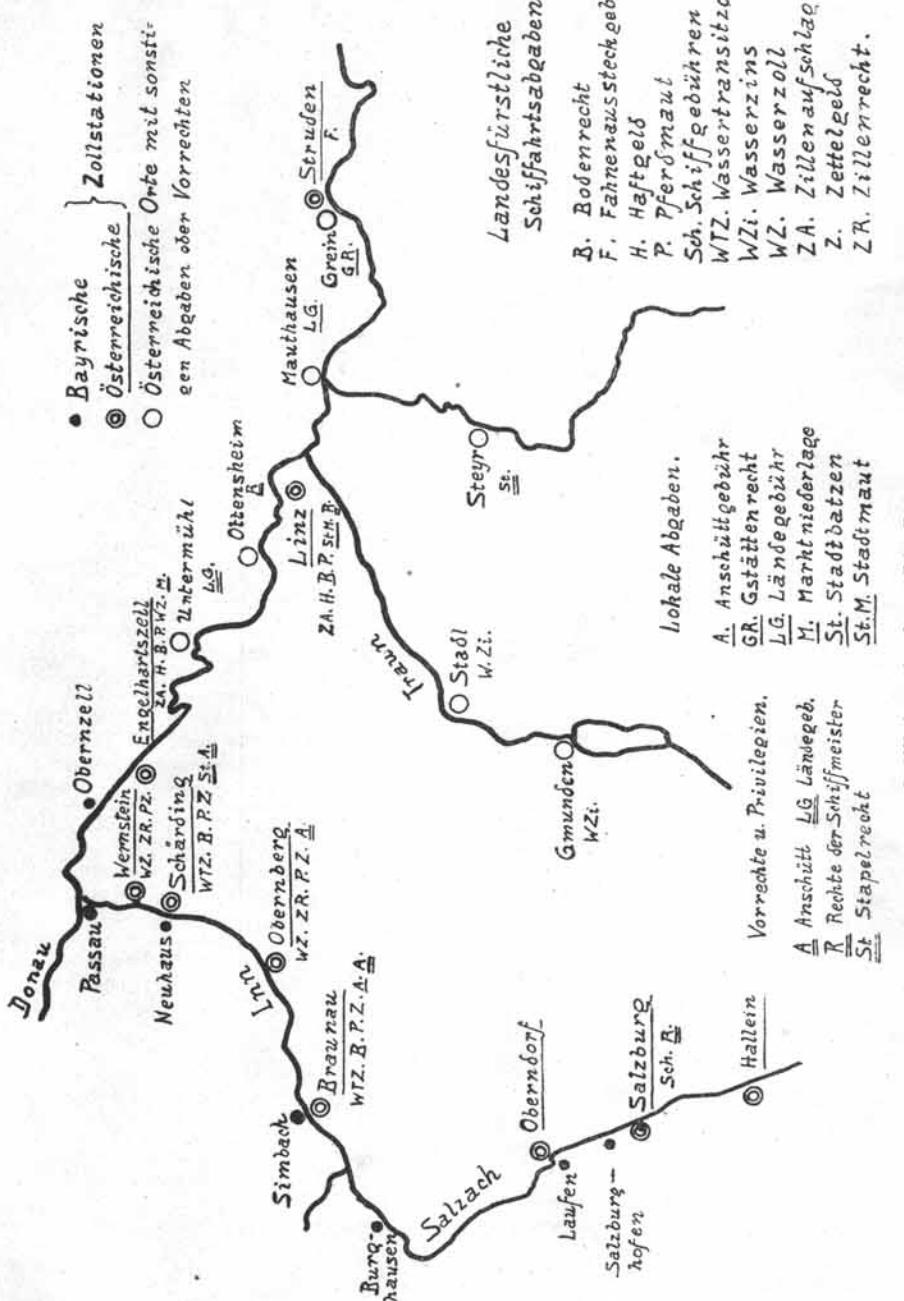
5) Ilwof, Flußregulierungen und Wasserbauten 1772—1774. Archiv für österr. Gesch. 97. Bd. Wien 1909, Hölder. S. 533.

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 Binnenschiffahrtswesen in Österreich). Wien 1902, Manz'sche Buchhandlung. S. 114.

### Tafel 10.



## **Schiffahrtsabgaben: Übersicht.**

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 Schiffahrt der Donau- und ihrer Nebenflüsse lasteten, beauftragte die Commerz-Hofkommision am 28. Juni 1822 das oberösterreichische Landespräsidium mit den notwendigen Erhebungen, auf Grund derer der I. I. Regierungsrat Ritter von Hartmann in einer Reihe von Sitzungen der „I. I. obderennsischen Landeskommision 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.<sup>9)</sup>

Einen breiten Raum in diesem 482 Seiten langen Berichte nehmen die „Lasten und Hindernisse der Schiffahrt 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. Bemerk't wird, daß Salzburg damals ein Kreis Oberösterreichs war.

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

Was die landesfürstlichen Schiffahrtsabgaben 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 Zillenaufschlag oder das Zillenrecht, 2. das Haftgeld, auch Haftstöckegebühr.

oder Anländgeld genannt, 3. das Bodenrecht, 4. die Pferde- oder Wasserrohmann und 5. die Fahnenaussteckgebühr.

Diese fünf Abgaben, welchen die gemeinsame Bezeichnung „Wassermäuthe“ 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 Zillenaufschlag wird sowie die beiden folgenden Abgaben bereits im General-Zollpatente vom Jahre 1775 erwähnt und mußte für die Donaustrecke von Engelhartszell bis Wien bezahlt werden, gleichgültig, ob die Strecke ganz oder nur zum Teil befahren wurde. Von der Entrichtung waren bloß die Gmundner Salzoberamtszillen, die Wasserbaufahrzeuge und die oberstiftamtlichen Zillen befreit. Die Zahlung erfolgte bei gewissen Fahrzeugen vom Stück, bei anderen nach der Weite des Bodens. Bei den ersten 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, Stodzillen oder Fahrmplatten 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 Flöß, Doppelgadenflöß, einfacher Gadenflöß und inländischer Flöß), 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. betragen, 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.<sup>10)</sup> Vom Jahre 1852 an betrug ihre Höhe bei größeren Schiffen  $31\frac{1}{2}$  kr., bei kleineren 16 kr., bei Flößen je nach der Anzahl der Stämme  $1\frac{3}{4}$  kr. bis 1 fl.  $31\frac{1}{4}$  kr.<sup>11)</sup> Die Aufhebung der Haftstotgebühr erfolgte erst im Jahre 1921.<sup>12)</sup>

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

Die Pferdemaut betrug für jedes einem gegenwärts fahrenden Schiff vorgespannte Schiffspferd 12 kr. und wurde an einigen Punkten der niederösterreichischen Donau (Theben, Muxdorf, Stein und Ybbs) sowie in Struden und Engelhartszell eingehoben. Diese Maut war durch eine Verordnung vom 30. März 1792 eingeführt worden, als die Herhaltung der Treppelwege auf das Bankal-Urat übertragen worden war. Sie wurde durch das Hofkammerdecref vom 14. März 1814 wegen des vermehrten Unterhaltsaufwandes erhöht und vom 1. Juli 1821 angefangen in Konventionsmünze in der oben angegebenen Höhe eingehoben.

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

<sup>10)</sup> Manz a. a. D. S. 263.

<sup>11)</sup> R. G. Bl. 183 v. J. 1852, Finanzministerialverordnung vom 25. Juni 1852.

<sup>12)</sup> Bundesgesetzblatt f. d. Rep. Österreich Nr. 646 vom Jahre 1921, § 2, B. 2.

mit  $10\frac{1}{2}$  kr. d. W. bemessen. Ihre Aufhebung erfolgte gemeinsam mit jener des Haftstotdes erst im Jahre 1921, obwohl die österreichische Regierung schon im Jahre 1902 dem Abgeordnetenhaus der Eniwurf zu einem Gesetze wegen Aufhebung dieser beiden Gebühren vorgelegt hatte, da sie eine arge Belästigung der Donauschiffahrt bildeten und wenig erträgnisreich waren. (Sie waren im Jahre 1902 bloß mit 9750 K veranschlagt gewesen.)<sup>13)</sup>

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 Schärding.
3. Der Wasserzoll zu Obernberg.

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

Diese Schiffgebühren setzten sich aus folgenden Teilen zusammen:

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

<sup>13)</sup> 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 geteilten 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  $7\frac{1}{2}$  kr. bis 5 fl. betrug.

Die ersten vier Gebühren waren von jedem Schiffe zu bezahlen, das beim Wassermautamt 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 Klar, während die drei ersten der Reihe folge nach der Stadt Salzburg, der Lade der Schoppermeister und der landesfürstlichen Kammer zufielen, seit der Wiedervereinigung Salzburgs mit Österreich aber gleichfalls vom Klar bezogen wurden. Hierdurch 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 ang. führte 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 Kippen die Waldbestände schwer bedroht wurden.

Der Wasserstationszoll zu Braunau und Schärding gründet sich auf die alte bayerische 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 Teschener 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 bayerischen Zwischenbesitzes 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 Teschener 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 die Gebietsabtretung regelnden Münchener Traktats vom 14. April 1816 sind die seinerzeit in Kraft gestandenen Bestimmungen des Teschener 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 erste betrug von den meisten Waren 6 kr. R. W. vom Sporco-Untner, die letztere war von jedem Schiff zu zahlen, gleichgültig ob es leer oder beladen war und betrug von jeder Elster 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 Pferdemaut von 2 Pfennig zu entrichten. Im Jahre 1818 traten zu diesen Gebühren noch die sogenannten Bettelgelder, welche dem bayerischen 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, da gegen wurde es von den stromaufwärts fahrenden Schiffen ebenso wie die Pferdemaut 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 Hochstift Passau angehört und ist im Jahre 1782 infolge eines zwischen Österreich und dem Hochstift geschlossenen Vertrages an Österreich übergegangen. Die Gebühren wurden zur Zeit der Abtretung in der gleichen Höhe eingehoben wie vor dem Teschener Frieden, nämlich nach dem Tarife vom 9. Hornung 1767. Auch dieser Zoll wurde während der bayerischen 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 teils auf die Ladung, teils auf das Fahrzeug und bestanden, soweit sie das letztere trafen, im Zillenrecht und in der Pferdemaut. Das Zillenrecht betrug stromab — wenn die Zille neu war — 3 kr., 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 kr. 2 Pf. Für ein Floß waren 3 kr. zu entrichten. An Pferdemaut war zu zahlen „von einem Stück Schiffroß gegen Wasser“ 1 kr. Alle diese Gebühren wurden in der Reichswährung (24 fl.-Fuß) eingehoben. Hierzu 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 kr., 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 Schiffahrtsabgaben 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 Teschener Frieden von Bayern an Österreich abgetretenen Gebiete gehörte. Diese Abgabe unterlag daher nicht den Bestimmungen des Teschener 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 ersten war sehr verwickelt, jener für die letzteren, das Wernsteiner Zillenrecht, schrieb folgende Gebühren vor: Von einem neuen Schiffe oder

Zille . . . . .	3 kr.
Von einem beladenen gegenwärts gehenden Schiffe .	12 "
Von einer beladenen gegenwärts gehenden Klob- oder Traunzille . . . . .	8 "
Von einer Leibzille gegenwärts . . . . .	6 "
Von einer beladenen gegenwärts gehenden Gams .	4 "
Von einer beladenen gegenwärts gehenden Urzzille .	4 "
Von einem Hollasch . . . . .	4 "
Von einer beladenen Roßzille gegenwärtis . . . . .	2 "
Von einer unbeladenen gegenwärts gehenden Blötten .	— " 2 Pf.
Von einer leeren Obernberger Roßzille gegenwärtis .	— " 2 "
Von einer Herrenfuhr gegenwärtis . . . . .	6 "
Von jedem Floße (Holzfloße) .	3 "

Hierzu kam die Pferdemaut, die sich folgendermaßen stellte:

1 Stück Schiffroß in der Gegenfahrt der Hohenauer	2 ft.
1 Stück Schiffroß in der Gegenfahrt der kurfürstlichen Schiffstungen und der großen Salzzillen nach Burghausen . . . . .	1 "
1 Stück Schiffroß in Gegenfahrt 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 kr. C. M.
" Siebener Zille . . . . .	— " 8 " " "
" Sechser Zille . . . . .	— " 7 " " "
" Neuner Zille . . . . .	— " 4 " " "
" Plette . . . . .	— " 4 " " "

Zu Stadl:

Von einer Siebener Zille . . . . .	— fl. 30 kr. C. M.
" Sechser Zille . . . . .	— " 30 " " "
" Neuner Zille . . . . .	— " 24 " " "
" Fischerpletsche . . . . .	— " 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 Salzkammergute 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 Fährtenreinhaltung dem f. f. Salzoberamte zu Gmunden oblag, flossen die Gebühren auch in dessen Kasse.<sup>14)</sup>

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

Bayern hob den Wernsteiner Wasserzoll während der Zwischenherrschaft von 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:

	Bei eröffneter Salzabfuhr	Bei gesperrter Salzabfuhr
2 fl. 30 kr.	— fl. 45 kr. C. M.	
2 " 12 "	— " 30 " " "	
2 " — "	— " 24 " " "	
" — "	— " 12 " " "	

lich eine herrschaftlich Harrachsche Maut, die vom österreichischen Staat im Jahre 1776 um ein Kapital von 180.000 fl. erworben worden ist. Der Tarif war ein ziemlich einfacher. Der Zoll betraf bloß die Ladung und betrug bis zum Jahre 1809 „von jeder hereinkommenden Schiffsladung ohne Unterschied der Waren vom Zentner Sporco“ sowie bei Getränken vom Eimer 4 kr.

Als durch den Frieden vom Jahre 1809 Engelhartszell an Bayern kam, wurde das dortige Grenzollamt nach Wöschach verlegt, wo auch der Engelhartszeller Wasserzoll eingehoben wurde und zwar seit dem Jahre 1812 mit 8 kr. Papiergeld, anstatt wie bisher mit 4 kr. Drei Jahre nach der Wiedervereinigung des Innviertels und des im Jahre 1809 an Bayern gefallenen Teiles des Hausruckviertels mit Oberösterreich wurde die Einhebung des Wasserzolls 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.

<sup>14)</sup> Näheres über die Schifffahrt auf der Traun siehe Krakowizer, Geschichte der Stadt Gmunden, II. und Umsahrer, Die Traun als Schifffahrtsstraße, Ost. Wochenschr. f. d. öff. Bau- und 1903, Heft 31 u. 32. Über die Fährtenreinhaltungsarbeiten an diesem Flusse siehe „Die Fährarbeiten an der Traun“ vom Verfasser, Ost. Wochenschrift für den öffentlichen Bau- und 1910, Heft 22.

Der Bericht des Regierungsrates Hartmann enthält auf Seite 218 ff. eine genaue Zusammenstellung des Ertragnisses der bish r erwähnten Schiffahrtsabgaben für das Jahr 1822, in welcher lediglich der Wasserzins zu Gmunden und Stadt 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 Zillenaußschlag, Haftgelder, Bodenrecht und Pferdemaht zu Engelhartszell und Linz und die Fahnenaussteckgebühr in Struden nach Abzug der Rückzahlungen	10.903 fl. 9 $\frac{1}{4}$ fr.
2. Der Wasserzoll zu Engelhartszell	12.130 " 37 $\frac{1}{4}$ "
3. Die Schiffgebühren zu Salzburg	1.215 " 9 "
4. Der Wassertransitozoll, Bodenrecht, Pferdemaht und Bettelgelder zu Braunau und Schärding	2540 fl. 8 $\frac{1}{4}$ 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 $\frac{3}{4}$ fr. ergibt.	
5. Der Wasserzoll, Zillenrecht, Pferdemaht und Bettelgelder zu Obernberg und Wernstein nach Abzug der hierauf entfallenden Rückzahlungen	6.945 " 15 "
Nach Abzug des Fehlbetrages aus Post 4 im Betrage von	zusammen 31.194 fl. 14 $\frac{1}{2}$ fr.
	907 " 22 $\frac{3}{4}$ "
	verbleiben 30.286 fl. 51 $\frac{1}{4}$ fr.

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

Zur Zeit der Verfassung des Hartmannschen Berichtes war das bayerische Zollgesetz vom Jahre 1819 in Kraft. Von allen in dieser Zollordnung enthaltenen Zöllen, Abgaben und Gebühren trafen die Handelsschiffahrt 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 herabgeejetzt. 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 Kreuzer. Sie war also für den auf das Wasserweggeld entfallenden Teil eine die Schiffahrt treffende Abgabe.

Wir haben aber bereits eine andere bayerische 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 Schiffahrtsabgaben in Braunau und Schärding bildete.

Auch in einer bayerischen 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 Schiffahrtsabgaben als die damals bereits be-

standenen 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 Schiffahrtsabgabe wieder ein, was aber im Sinne des Tschener Friedens nur nach der alten bayrischen Maut- und Accisordnung vom Jahre 1764 geschehen durfte.

Was die lokalen Abstattungen und Gebühren betrifft, so gab es zur Zeit des Hartmannschen Berichtes solche zu Braunau, Schärding, Engelhartszell, 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 Schiff 3 kr. Eine gleiche Abgabe war der Stadtbazen zu Schärding, der 4 kr. von jedem Schiff 1 Getreide betrug. Zu Engelhartszell zahlte man von jedem dort ganz neu geladenen Fahrzeug die Marktniederlagsgebühr an die Marktsammer. Sie betrug von jedem Mezen Getreide 2 Pf., von Holz und Ladenzeug 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 Zufahren 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 Gäßtenrecht erhoben, wenn Fahrzeuge mit Getreide, Holz oder Obst auf städtischem Grunde beladen wurden. Für Weizen und Korn waren vom Mezen 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 durfte 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.

Hieher gehörte auch eine Art Strafenzwang für den zu Wasser betriebenen Getreidehandel am Inn, der in den sogenannten Getreideanschüten 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 Lauzen niemand das Recht, Produkte oder Waren aus Salzburg zu verführen. Ferner durfte am Freitag, an welchem Tage der Schiffmeister Gugg aus Salzburg eine

Botenfahrt nach Passau absandte, kein anderes Schiff beladen und verführt werden. An der Donau übten bis zum Jahre 1820 die im Bindwerk der Schiffmeister zu Linz Einverleibten das Vorrecht aus, mit Ausnahme der Zeit der Linzer Jahrsmärkte 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 abgesunden 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 Übereinkommen angeführt, welches das Linzer Bindwerk im Jahre 1754 mit dem damaligen Ordinär-Wienerboten geschlossen hat, wonach die Zunft 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 Stadtbazen zu Schärding. An der Donau hob die fürstlich Schwarzenbergische Schwemmmregie 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 Salzach, Inn und Donau liegenden oberösterreichischen und bayrischen Zollstationen angeführt, bei denen die Schiffe der Zollbehandlung halber oder wegen Abstattung von Schiffahrtsabgaben 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 Schiffahrtsabgaben ersichtlich.

### Zollstationen an Salzach, Inn und Donau.

S a l z a c h	Nummer	Zollstation		Zollamt	In Österreich eingehobene landesfürstliche Schiffahrtsabgabe
		Österreich	Bayern		
	1	Hallein		Kommerzial-Zollamt	
	2	Salzburg		Wasser-Zollamt	Salzburger Schiffgebühren
	3		Salzburghofen	Beizollamt	
	4		Laufen	Oberzollamt	
	5	Oberndorf		Kommerzial-Grenzzollamt	
	6		Burghausen	Oberzoll- und Hallamt	

Gebiet	Nummer	Zollstation		Zollamt	In Österreich eingehobene landesfürstliche Schifffahrtsabgabe
		Österreich	Bayern		
Oberösterreich	7		Simbach	Zoll-Oberamt	
	8	Braunau		Grenzzollamt und Zoll-Legistätte	Wassertransitzoll, Bodenrecht, Pferdemaute, Bettelgeld
	9	Obernberg		Kommerzial- und Wasserzollamt	Wasserzoll, Zillenrecht, Pferdemaute, Bettelgeld
	10		Neuhäus	Beizollamt	
	11			Grenzzollamt und Legistätte	Wassertransitzoll, Bodenrecht, Pferdemaute, Bettelgeld
	12	Wernstein		Grenz- und Wasserzollamt	Wasserzoll, Zillenrecht, Pferdemaute, Bettelgeld
	13		Pfaffau	Hallamt	
Niederösterreich	14		Obernzell	Oberzollamt	
	15	Engelhartszell		Kommerzial-Haupt-Einbruchszollamt	Zillenaufschlag, Haftgeld, Bodenrecht, Pferdemaute, Wasserzoll
	16	Linz		Hauptzollamt	Zillenaufschlag, Haftgeld, Bodenrecht, Pferdemaute
	17	Struden		Wasser-Pferdemauteamt	Fahnenaussteckgebühr