

JAHRBUCH DER STADT LINZ

1 9 4 9

150
—
V 13

LINZ 1950

Herausgegeben von der Stadt Linz · Städtische Sammlungen

INHALT

	Seite
Geleitwort	5
Im Spiegel des Rathauses: Neues Bauen — Aus der Chronik — Theater und Schrifttumspflege — Konzertleben — Neue Galerie — Kunstschule — Volkshochschule — Zehn Jahre Stadtbücherei	7
Herbert Lange:	
Der Brunnen vor der Arbeiterkammer	54
Friedrich Schättlinger:	
Der Linzer Personenbahnhof	58
Otto Constantini:	
Die bauliche Entwicklung der Stadt Linz im 20. Jahrhundert . . .	65
Otto Jungmair:	
Aus der geistigen Bewegung der Romantik in Linz und Ober- österreich	87
Eduard Straßmayr:	
Gasteiner Reisen des Linzer Oberstadtkämmerers Karl Edlen von Pflügl in der Biedermeierzeit	104
Otfried Kastner:	
Johann Baptist Reiter	113
Justus Schmidt:	
Künstlerleben	128
Gerhard Salomon †:	
Der oberösterreichische Mappenarchivar Alois Johann Baptist Souvent	136
Franz Pfeffer:	
Emanuel Schikaneder und Linz	141

	Seite
Ernst Neweklowsky:	
Die Linzer Schiffsmeisterzunft	149
Alfred Marks:	
Das Handwerk der Linzer Leinenweber im 16. Jahrhundert und seine Stellung im Landesverband	179
Otto Wutzel:	
Der Prokuratorenstand zu Linz im 16. Jahrhundert	198
Georg Grill:	
Supralibros auf Handschriften des Stadtarchives Linz	219
Franz Stroh:	
Der Steckkalender eines Linzer Ratsbürgers von 1594	226
Alfred Hoffmann:	
Die Vermögenslage und soziale Schichtung der Linzer Bürger- schaft am Ausgange des Mittelalters	233
Franz Juraschek:	
Linz im 8. Jahrhundert	265
Hertha Ladenbauer-Orel:	
Ein bairisches Gräberfeld in Linz-Zizlau. Vorbericht über die Grabung	281
Wilhelm Jenny:	
Neues zum römischen und frühmittelalterlichen Linz. Nachtrag zur Martinskirche	288
Arthur Fischer-Colbrie:	
Heimkehr in die Altstadt	299
Franz Brosch:	
Flurnamen sprechen	306
Hans Commenda:	
Das Spielgut der Linzer Kinder	341

DIE LINZER SCHIFFSMEISTERZUNFT.

Vor dem Beginn des 17. Jahrhunderts scheint, wie aus den folgenden Ausführungen zu ersehen ist, in Linz keine mit einer *Ordnung ausgestattete Zunft der Schiffmeister* bestanden zu haben.

In einer in Linz, 14. Februar 1517, unter dem Landeshauptmann Wolfgang Jörger verfaßten Vollmacht der „Scheffleudt in Österreich vnder vnd ob der Enns auch zu Passaw vnd im Lannd Nidern Bayrn so den Tunawstram“ befahren,¹⁾ werden Gewaltträger aufgestellt, so u. a. Andreas Crenmair zu Schadlintz. Dieser Gewalt- und Vollmachtsbrief läßt keineswegs darauf schließen, daß damals etwa eine zunftartige Vereinigung der die Donau befahrenden *Schiffleute* bestanden hätte.

In einem Bericht und Gutachten des Mautners Hannß Mayr (wahrscheinlich 1612), von dem noch die Rede sein wird, spricht er von einem im Jahre 1593 an die Mautamtsleute ergangenen Befehl, dessen Inhalt jedoch nicht mitgeteilt wird. Er sagt darin weiter, daß ohne eine Schiffordnung die Hohenauzüge, deren das Oberste Schöffmeisteramt zum Proviant- und Artilleriewesen bei den Feldzügen bedürfe, nicht mehr aufgebracht werden könnten, da die *Schiffmeister* sich mehr und mehr des Schiffwesens entschlugen und die besten Knechte sich verliefen.²⁾

So wie die Schöffmeister in den 4 Pymbwerchen Ybbs, Enns, Mauthausen und Struden auf Grund eines ihnen drei Jahre vorher erteilten Befehles im Jahre 1612 eine vom Mautamtsleiter zu Ybbs verfaßte Schiffordnung zur Genehmigung vorlegen,³⁾ bitten im gleichen Jahre auch die Schiffmeister zu Linz „die königl. Majestät, Herrn Matthias, Erzherzog zu Österreich“, die von ihnen verfaßte Ordnung zu „confirmieren“.⁴⁾ Der Entwurf dieser Ordnung trägt die Überschrift: „Verzaichnuß der Ursachen, Warum die Schöff-

leuth im Pimbwerckh ain Schöffordnung annzufangen verursacht sein, Unnd dan die Puncten unnd Articl: so in der selben einverleibt werden müessen.“ Die letzteren, in der schwulstigen Kanzleisprache jener Zeit verfaßt, besagen auszugsweise folgendes:⁵⁾

1. Es soll sogleich aus den Schiffmeistern „bei der Stadt Linz oder in Urfahr Schat Lynz, so gleich gegenüberliegt“, ein Tauglicher von den Schiffmeistern zum Oberschiffmeister erwählt, dem Mautner zu Linz vorgestellt und von ihm bestätigt werden. Alljährlich zu Dreikönig, da Winterszeit und die Schiffleute sich zu Hause befinden, soll diese Ordnung bei Zusammenkunft „zu nachrichtung abgelesen werden“.
2. Der Oberschiffmeister soll eine versperrte Lade zurichten lassen und in seiner Verwahrung haben, die dann aus dem eingegangenen Gefälle ihm wieder bezahlt wird. Sie muß mit zwei ungleichen Schlüsseln zu sperren sein, von denen jeder einem Schiffmeister gegeben werden soll, der Oberschiffmeister aber soll keinen haben.
3. Die Schiffmeister, sie wohnen in Linz oder „sonst in demselben bimwerkh“ sollen sich mit 3 fl 4 ß einkaufen. Diese Einverleibung soll in ein hiezu gewidmetes Buch geschrieben werden. Jene Schiffknechte, die von den einverleibten Schiffmeistern hiezu für tauglich befunden werden, haben sich, und zwar ein Nauferg mit 4 ß 3 und ein gemeiner Knecht mit 2 ß 3 einzuverleiben. So oft sie gebraucht werden, hat ein Nauferg 16 3 und ein gemeiner Knecht 8 3 in die Lade oder in die hernach beschriebene Büchse zu geben.
4. Ein Schiffmeister, der sich einzukaufen begehrt, muß, wo nicht in oder bei Linz, doch in der „Nachent“ und selbstverständlich in dem Pimbwerch daselbst wohnen, damit er zu jeder „fürfallenden Not zu erscheinen erfordert werden kann“. Er darf auch nicht zu jung sein, sondern muß Verstand und seine männliche Vogtbarkeit erreicht haben, ehelich geboren sein und auch im ehelichen und ehrlichen Stand leben. Zudem muß er eine jede mittelmäßige beladene Fuhr als Nauferg nach Wien führen und auch im Gegenschiffahrtfahren als Vorreiter, Seßtaler, Seiltrager und Steurer gebraucht werden können oder wenigstens imstande sein, die Seilbuchen zu führen, Schwemmer fergen oder „kheren“ zu können. Er muß nicht nur abwärts, sondern auch „gegenwärts Schiffahrt fahren“ können und wenigstens auf 10 Roß mit Schiff und Geschirr versehen sein.
5. Wer tauglich befunden und einverleibt ist, der soll im Namen Gottes auf- oder abwärts zu führen, zu dingen, zu stellen und zu verrichten befugt sein. Ein Auswendiger oder Uneinverleibter, der zwischen den beiden Jahrmärkten eine Fuhr zu Linz zu laden und fortzuführen sich unterstehen sollte, der soll hiezu nicht zuge-

lassen werden, sondern ein Einverleibter soll Macht haben, an seine Stelle zu treten, ihm die „gestellte Schiffung“, wie sie durch zwei oder drei einverleibte Schiffmeister geschätzt wird, bezahlen oder selbst eine geeignete Schiffung oder Zille stellen und die Fuhr, wenn nicht im vorigen Geding, so doch um gebührlische Schiffmiete verrichten. Der Uneinverleibte ist ohne Erwiderung zu weichen schuldig. Dies erstreckt sich nicht allein auf allerlei Waren, Roße und anderes, sondern auch auf Personen hohen oder niederen Standes, jedoch bloß auf diejenigen, die ohne andere wesentliche Ursachen und bloß eingedrungenener Weise Führen stellen wollten. Einem Prälaten oder Herren, der im Lande Schiffleute als Untertanen hat, soll es unverwehrt sein, diese zu gebrauchen. Und weil oft andere, insbesondere unterösterreichische Schiffmeister in ihren Schiffungen Wein oder andere Waren nach Linz bringen und hier abladen, so soll es zugelassen werden, daß sie in ihre leeren Schiffungen Waren einladen, ebenso, daß vorüberfahrende Schiffmeister in Linz zuladen, doch dürfen sie nicht länger als einen Tag in Linz auf die Aufgabe warten. Wenn sie auch zu Linz nicht ganze Führen beladen, so müssen sie doch, wie viel für eine Fuhr (nach Punkt 7) bedürftig, was also Auswendige zu den beiden Jahrmärkten zu zahlen haben, in doppelter Einlage in die hiefür bestimmte Büchse einlegen. Wenn etwa ausländische Kauf- und Handelsleute ganze Schiffahrten Getreide oder anderes in diesem Land erhandeln und aus dem Land zu führen befugt sind, ihnen auch die Gelegenheit, hier anzuschütten oder anzuladen gegeben wurde, so sollen sie daran nicht gehindert werden, nur sind sie, wenn es zwischen den beiden Jahrmärkten geschehen sollte, verpflichtet, die doppelte Einlage zu reichen. In den beiden Jahrmärkten, solange die Freieung steht, soll auch jedem auswändigen Schöffmann auf- oder abwärts Schöffahrten oder Führen anzuladen und im Namen des Allmächtigen fortzufahren gegen Erlegung der An- oder Einlag freistehen. Gegen jene In- und Auswendigen, welche in den Jahrmarkszeiten die einfache und gegen jene Auswendigen, welche zwischen den Jahrmärkten die doppelte An- oder Einlag zu erlegen sich weigern, soll durch die königliche Maut zu Linz nicht allein das ordentliche Verbot erfolgen, sondern ein solcher kann auch wegen seiner Halsstarrigkeit durch dieses Mautamt bestraft werden.

6. Kein Uneinverleibter oder welcher kein Schiffmeister ist, darf Schiffung oder Zillen, welche größer sind als ein Spitzplättel, kaufen und wieder verkaufen.
7. Wer zugelassenermaßen Führen zu Linz anladen und aufwärts- oder abfahren will, der soll die ordentliche Anlag in die hiezu

bestimmte Lade oder Büchse geben, und zwar die Einverleibten jederzeit und die Auswendigen zu beiden Jahrmarktszeiten einfach, zwischen den Märkten die letzteren doppelt. Diese Anlage beträgt:

Von einer Schöffahrt, da 40 Rosse und darüber sind,	3 fl	
Von 35 bis 40 Rossen	2 fl 5 B	
Von 30 bis 35 Rossen	2 fl 2 B	
Von 25 bis 30 Rossen	1 fl 7 B	
Von 20 bis 25 Rossen	1 fl 4 B	
Von 15 bis 20 Rossen	1 fl 1 B	
Von 10 bis 15 Rossen	6 B	
Von 5 bis 10 Rossen	3 B	
Von 3 oder 4 Rossen	1 B	
Von 2 Rossen		15 s
Von 1 Roß		8 s

Ausgenommen sind die gewöhnlichen Wochenmarktfuhren zwischen hier und Aschach, auch alle, die hier nichts anladen.

Was abwärts zu führen angeladen wird:

Von einem beladenen Schiff oder einer großen Clozillen ⁶⁾ , so 20 Klafter oder darüber hält, oder einer Achterin	1 fl 2 B 20 s
Von einer kleineren Clo-Zillen, so von 14 bis 19 Klafter hält, oder einer Simmerin ⁷⁾ , sie sei „gefällt ⁸⁾ oder nit“	5 B 10 s
Von einem noch kleineren „Clozille“ oder Fünferin	2 B 20 s
Von einer „Viererinn, Dreyerin, Roß- oder Schwäbischen Zillen“	1 B 20 s
Von einer Salzburgerin oder an beiden „Orthen gemutzten großen plöten“ ⁹⁾	20 s
Von einem Spitzplötl ¹⁰⁾	10 s

Zu dieser Absammlung soll der Oberschiffmeister einen treuen und fleißigen Mann bestellen, der stets um den Weg ist und selbst auch möglichst darauf sehen, daß eine hiezu nötige Büchse zum Herausnehmen wohl zugerichtet sei, deren Schlüssel einem der beiden Schiffmeister gegeben werde, welche die Ladenschlüssel in Händen haben. Zu gelegener Zeit sollen die Lade und die Büchse durch drei oder vier Schiffmeister eröffnet und das Geld aus der Büchse in die Lade gelegt werden. Dem Oberschiffmeister soll für seine notwendigen Ausgaben Geld zur Verrechnung eingehändigt werden. Dem Sammler aber sollen aus seiner Sammlung zu seiner Ergötzlichkeit von jedem Schilling zwei Pfennig gereicht werden.

8. Wenn das Vermögen vorhanden ist, soll der gefährliche Schöffweg „gegen Ottensheimb über“ (wie bekannt eine hohe Notwendigkeit),

weil ihn sonst niemand zurechtzubringen verpflichtet ist, gemacht werden. Ist noch ein Überschuß vorhanden, so soll den armen, verlebten, kranken und notleidenden Schiffmeistern und Knechten Hilfe gereicht werden.

9. Der Oberschiffmeister soll in allen vorfallenden notwendigen gemeinen „Schöffleuth Sachen“ mit den anderen einverleibten Schiffmeistern und Knechten zu schaffen und zur Verhütung von Unheil gute Ordnung zu geben Macht haben. Die Einverleibten sollen dagegen nach Möglichkeit auf jede Aufforderung hin bei Strafe von 3 ß 3 erscheinen und alle gebührliche Schuldigkeit leisten.
10. Wenn ein Schiffmeister oder Knecht sich mutwillig gegen die vorhergehenden Punkte vergreifen und widerwärtig zeigen sollte, so soll der Oberschiffmeister, oder wer sonst zu klagen Ursache hat, das königliche Mautamt um ernstliche Handhabung zur Leistung der schuldigen Gebühr anrufen. Das Mautamt soll ihn dann wegen seines Ungehorsams bestrafen.
11. Wenn der Oberschiffmeister mehr als drei Tage verreist, soll er einem anderen das Amt übergeben. Wenn auch dieser verreist, so soll er das gleiche tun. Das soll fortan so gehalten werden, bis wieder einer heimkommt. Wenn aber einer seinen Weg nähme und das Amt nicht von sich gäbe, soll er die ersten drei Tage frei haben, den vierten aber 10 ß , den fünften 20 ß , den sechsten 1 ß 10 ß und so fort, bis er durch Gottes Willen wieder heimkommt, alle Tage die doppelte Strafe zu bezahlen schuldig sein. Wenn das Amt einem übergeben ist, so ist dieser auch verbunden, es ohne Widerrede anzunehmen. Widrigenfalls ist der Verreiste entschuldigt und derjenige, welcher nicht annehmen wollte, ist verpflichtet, die Strafe an seiner Stelle zu erlegen.

Über diesen Entwurf liegt nun ein Gutachten des Mautners Hannß Mayr vor, das an die niederösterreichische Regierung und Kammer gerichtet ist und von dem bereits die Rede war. Er bemerkt darin, daß im Punkte 1 der Ehre und des Dienstes Gottes nicht zu vergessen sei, wovon aber mit keinem Wort gesprochen werde. In allen alten Handwerksordnungen, Zechen- und Zunftbriefen sei enthalten, daß diese Zechen in Kirchen und Kapellen ihre eigenen Beleuchtungen hätten und wenigstens einmal im Jahr an einem bestimmten Jahrtag den katholischen Gottesdienst gemeinsam besuchten und der Fronleichnamsprozession, wie dies in Linz noch heute geschieht, mit ihren Fahnen und Kerzenstangen beiwohnten.

Als Punkt 2 wünscht er die Bestimmung aufgenommen, daß die im linzerischen „bimwerckh“ seß- und wohnhaften Meister, falls

es nach Gottes Vorsehung zum offenen Krieg gegen den Erbfeind des christlichen Namens, den Türken, käme, mit gemeinsamer Hilfe einen wohlausgerüsteten Hohenauer Zug von zehn starken Rossen mit den nötigen Schiffleuten über erfolgtes Aufgebot unverzüglich ins Feldlager hinabschickten. Die Bezahlung solle, wie im vorigen Kriegsjahr, durch das Schöffmeisteramt jedesmal erfolgen.

Der bisherige Punkt 2 soll Punkt 3 werden.

Der nunmehrige vierte Punkt (früher Punkt 3) wäre dahin zu ergänzen, daß die Schiffmeister zu den Schiffahrten ab- und gegenwärts keine auswendigen Knechte gebrauchen sollten, doch müßten auch die Schöffknechte sich um billigen Lohn verwenden lassen.

Zum nunmehrigen Punkt 5 (früher Punkt 4) bemerkt er, daß es jedem freistehe, zu heiraten oder ledig zu bleiben, da man auch im ledigen Stande ehrbar und ehrlich leben und man daher nicht verlangen könne, es müsse jeder Meister im ehelichen Stande leben.

Der bisherige 5. Punkt sei zu lang und sollte in mehrere zerteilt werden. Wenn auswendige Schiffmeister zwischen den Marktzeiten keine Fuhren in Linz aufnehmen dürften, so müsse gesagt werden, daß an linzerischen Schiffleuten kein Mangel sein dürfe und sie sich um den gleichen Lohn dingen lassen müßten wie ein auswendiger Schiffmann. Einem auswendigen Schiffmann, der zugeführte Marktgüter nicht gleich auf die Schiffe bringen könne, dürfe wegen Beendigung der Freieung kein Schaden erwachsen. Auch sonst seien noch einige Änderungen dieses Punktes erforderlich. Welche, sagt er jedoch nicht.

Der frühere Punkt 6 dürfe sich nur auf die Zeit außer den Märkten beziehen, denn bei stehender Freieung könne jeder nach Belieben kaufen und verkaufen.

Der frühere Punkt 9 wäre dahin zu berichtigen, daß die Strafen nur mit Wissen und Bewilligung des königlichen Mautamtes verhängt werden dürfen.

Zum früheren Punkt 10 wäre zu bemerken, daß das Mautamt mit demjenigen, welcher den Oberschiffmeister vertreten soll, einverstanden sein müsse.

Aus der gleichen Zeit stammt der bereits oben erwähnte Entwurf einer „Schöff-Ordnung“ der Schiffmeister in den „Pymbwerchen Ybbß, Ennß, Matthaußen und Struden“. Dieser gliedert sich in 13 Punkte und unterscheidet sich wesentlich vom Entwurf der Linzer Schiffordnung.

Dieser Linzer Entwurf hat die Bestätigung des Erzherzogs Matthias nicht gefunden. Erst Ferdinand III. hat am 5. Mai 1646 den Linzer Schiffmeistern eine Schiffordnung gegeben.¹¹⁾ In der Vorbemerkung hiezu heißt es: „Wie daß Ihre Vorfahren noch vor villen Jahren sich sehr bemühet, zu erhaltung gueter policey vnd manß-zucht aine gewisse Schiffordnung deren ein ieder nachzuleben, aufzurichten, weren auch würkhlich zu Ihren intent gelanget, wann nit damahlen die mehristen Schüffmaister, vnd Ihre Leüth in dem vncathollischen... hardtnelig verharret, vnnd beforderist die Gotteßdienst oder Jahrßtag nach alt herkhombenen Cathollischen Brauch vnnd Solennität zu halten verweigert hetten.“ Diese „den gesamten Schiffleuten zu Linz und den im Urfahr daselbst, auch desselben ganzen Pimbergs zugetanen, gehörig zu vernehmen gegebene“ Schiffordnung besagt:

1. Es sollen alle Schiffmeister, Sößthaler, Steurer, Ober- und Unterschiffknechte, die sich im ganzen Pimberg (welches sich auf zwei Meilen Wegs von dem Wilheringer Urfahr bis in die Zizlau erstreckt) dieser Schiffordnung unterwerfen, der katholischen Religion zugetan sein, am Fronleichnamsumzug teilnehmen, eine Zechfahne samt Kerzen beschaffen und am Sonntag nach Dreikönig einen ordentlichen Jahrtag halten, zu welcher Zeit die meisten Schiffmeister und das Gesinde zu Haus zu finden sind. Soferne aber einer, außer durch Gottesgewalt, ausbleiben sollte, hat er zur Strafe zu erlegen, und zwar ein Meister drei, ein Sößthaler ein und ein gemeiner Knecht ein halbes Pfund Wachs.
2. Aus den Schiffmeistern sollen am Jahrtag zwei Zechmeister erwählt, dem kaiserlichen Mautner vorgestellt und von diesem bestätigt werden. Am Jahrtag ist diese Ordnung zu verlesen und es hat jeder Einverleibte seinen Jahrschilling zu bezahlen, und zwar ein Schiffmeister 20 Kreuzer, ein Sößthaler, Vorreiter, Nauferg, Nachkehrer oder Steurer einen Schilling und ein gemeiner Knecht 15 Pfennig.
3. Die beiden Zechmeister sollen eine mit zwei ungleichen Schlüsseln wohlverwahrte Lade halten, die an einem sicheren Ort beim Oberzechmeister aufbewahrt wird.
4. Welcher Schiffmeister, Sößthaler, Steurer, Ober- oder Unterknecht sich in diesem linzerischen Pimberg einzuverleiben gedenkt, hat als Einschreib- oder Einkaufsgeld zu Handen des Zechmeisters in die Lade zu erlegen: Ein Schiffmeister 10 Gulden und zwei Pfund Wachs, ein Sößthaler oder Nauferg 1 Gulden, ein Seiltrager oder Steurer 1 Gulden, ein gemeiner Knecht 4 B.

5. Ein Schiffmeister, der sich in diese Ordnung einzuverleiben begehrt, soll, wenn schon nicht in, so doch bei der Stadt Linz „in dem Mauth Pimberg“ wohnhaft sein und muß im ehrlichen und ehelichen Stand leben. Wer sich nicht nur getraut, eine mittelmäßige geladene Fuhr selbst nach Wien hinabzuführen, sondern im „Gegenschiffahrt fahren“ einen „Mehringer Satz“, nämlich einen Vorreiter, Sößthaler, Seilträger oder Steurer, vertreten, oder wenigstens die „Sailbuechen führen, Schwember förgen oder kheren kann“, der soll durch die älteren Schiffmeister erkannt werden und soll dann nicht nur abwärts, sondern auch „entgegen Schöffahrt“ zu fahren berechtigt und muß wenigstens auf zehn Roß mit „Schöff und Geschirr“ versehen sein. Welcher nun als tauglich befunden wird, der mag im Namen Gottes „auf- oder abwertz fahren, dingen, stöllen und verrichten“.
6. Wenn ein „Außländiger“ oder Uneinverleibter zwischen beiden Jahrmärkten eine Fuhr auf- oder abwärts zu dingen, in Linz und im Pimberg allda anzuladen und fortzufahren sich unterstehen sollte, so soll ein Einverleibter berechtigt sein, an seine Stelle zu treten und die „Fuhr oder Schiffung“, wie sie durch zwei oder drei einverlebte Schiffmeister geschätzt wird, zu bezahlen, oder, soferne dies nicht stattfinden kann, eine andere eigene, hiezu taugliche Schiffung oder Zillen dafür zu stellen und die Fuhr, „wo nit in seinem Geding“, so doch um eine billige Belohnung und Schiffmiete zu verrichten. Der Uneinverlebte soll ohne Weigerung zu weichen schuldig sein. Dies soll sich nicht allein auf allerlei Waren, Roß oder anderes Vieh, sondern auch auf Personen hohen und niederen Standes beziehen, ausgenommen die Herren Prälaten und andere Landleute, die selbst Untertanen haben, welche als Schifflleute ihre Fuhren verrichten können.
7. Es soll kein uneinverleibter Schiffmeister oder Schiffknecht bei Vermeidung einer Strafe von 10 Pfund Wachs berechtigt sein, in dem linzerischen Pimberg oder „anderen Ladstätten allda“ große oder kleine Zillen aufzukaufen. Ein solcher Zillenkauf darf nur für einen einverlebten Schiffmeister geschehen. Wenn keine solchen aber derartiger Zillen bedürfen, so sollen die Zechmeister solche feile Zillen einhandeln, aus der Lade bezahlen und demjenigen, der ihrer bedarf, unter Bedachtnahme auf einen neben den andern Gefällen ordentlich zu verrechnenden Überschuß abgeben.
8. Obwohl kein ausländischer oder uneinverleibter Schiffmeister zu beiden Marktzeiten nach niedergelegter Freiong Kaufmannsgüter annehmen darf, sondern nur „unter wehrender aufgesteckhter Freyung“, so sollen denselben doch freiwillig nach gelegter Freiong zu solcher Verladung zwei Tage nachgesehen sein. Weder bei

stehender noch bei niedergelegter Freilung sollen diejenigen Handelsleute, die eigene Fuhren (Herrenfuhren) aufdingen, Kaufmannsgut in Truhen, Fässern oder Ballen anzulegen berechtigt sein. So oft dies geschieht, sind zehn Pfund Wachs als Strafe zu erlegen.

9. Damit sich die Kaufleute nicht zu beschweren brauchen, darf kein Schiffmeister seine Schiffmiete, noch dürfen seine Schiffknechte den Lohn zu hoch steigern. Sie müssen sich vielmehr mit dem begnügen, was ein ausländischer Schiffmeister im Verhältnis nimmt. Wer dagegenhandelt, hat in die Lade zu zahlen, und zwar: Ein Schiffmeister sechs Pfund, ein Schiffknecht zwei Pfund Wachs. Außerdem soll dem kaiserlichen Mautamt die Bestrafung zustehen.
10. Jeder einverleibte Schiffmeister, welcher zu Linz Fuhren anladen und abwärts oder gegenwärts führen will, soll folgende Steuer in die Lade geben: Von einem Hohenau oder Schiffahrt, so bei 40, 50 oder mehr Rossen bedarf, zwei Gulden, von 35 bis 40 Rossen [unleserlich], von 30 bis 35 Rossen einen Gulden, von 20 bis 25 Rossen 48 Kreuzer, von 15 bis 20 Rossen 36 Kreuzer, von 10 bis 15 Rossen 30 Kreuzer und von 5 bis 10 Rossen 24 Kreuzer, von 3 und 4 Rossen 20 Kreuzer, von 1 bis 2 Rossen 15 Kreuzer. Die fremden oder ausländigen oder in diese Ordnung nicht einverleibten Schiffleute sollen von ihren Hohenauen und Schiffungen, was „under wehrender Freyung zu beiden Marckhtzeiten geladen wirdet“, die doppelte Steuer wie die einverleibten geben. Falls aber ein Kaufmann für sein Gut keine eigene Fuhr nötig hat, sondern es mit einer Gelegenheit aufgibt, so soll der Schiffmann, welcher solches Gut anlegt, nicht an die Ordnung gebunden, jedoch vom „Sämb“ zwei Kreuzer und vom Faß oder Tuchballen vier Kreuzer in die Büchse zu geben schuldig sein. Wenn ein Ausländer zwischen den beiden Jahrmärkten einen Schiffmeister mit einer Getreidefuhr in das Pimberg brächte, so bleibt es ihm unverwehrt, dieses Getreide bei der Linzer Ländstatt auszuschütten, doch ist der Schiffmeister schuldig, die im folgenden Punkt festgesetzte Steuer in die Büchse zu geben.
11. Die Schiffmeister haben in die Lade zu geben: Von einem beladenen Schiff oder einer großen Klotzillen, welche 20 Klafter oder darüber mißt, oder einer großen Achterin 1 Gulden, von einer kleinen Klotzillen von 14 bis 19 Klafter oder einer Siebnerin, sie sei „gefäht oder nit gefäht“, 45 Kreuzer, von einer kleinen Klotzillen oder Fünferin 30 Kreuzer, von einer Viererin oder Dreierin, Roßzillen oder schwäbischen Zillen 15 Kreuzer, von einer Salzburger Plätten oder einer an beiden Orten (Enden) gemutzten großen Plätten 12 Kreuzer, von einem kleineren Plättel 6 Kreuzer. Die Zechleute

sollen achtgeben, damit keine Zille, die zum Nauführen untauglich ist, gebraucht und keine Fuhr überladen werde.

12. Weil sich wegen der Nauförgeu viele Ungelegenheiten zugetragen haben, soll es fürderhand folgend gehalten werden: Wenn eine getauchte große Klotzen, Achterin oder „gefähte Siebnerin“ abwärts geführt wird, soll der Nauförg, wenn er von dem Haftstecken kommt, in die Büchse 15 Kreuzer legen, ein Nachkehrer oder Ort-knecht, der sich auf solchen Führen gebrauchen läßt, 10 Kreuzer, ein gemeiner Knecht 6 Kreuzer, auf einer bloßen (das ist nicht gefähten) Siebnerin, Sechserin, Fünferin (gefäht oder ungefäht) und Klotzen von gleicher Tragfähigkeit, Schwäbin, Plätten, Roß-zillen und Postplätten ein Nauferg 10 Kreuzer, ein Ort-knecht 6 Kreuzer und ein gemeiner Knecht ebenfalls 4 Kreuzer. Zu dieser Absammlung sollen die Zechleute eine treuherzige Person haben, die stets um den Weg ist, damit sie diese Gefälle einfordere und in die versperrte Büchse gebe, zu welcher die Zechleute einen Schlüssel haben. Für ihre Bemühungen sollen diese Personen vom Schilling 2 Pfennig bekommen. Der Inhalt der Büchse soll durch die beiden Zechleute im Beisein eines oder zweier Schiffeleute gezählt und in die Lade gelegt werden, wobei die darauf verausgabten Beträge mit einem ordentlichen Schein, von drei Zech- und Schiffe-meistern unterschrieben, zu verrechnen sind.
13. Der Überschuß soll zur Ehre Gottes, Unterhaltung der Kerzen sowie für die armen, kranken und notleidenden Schiffemeister und Knechte verwendet werden.
14. Sollen die Zechleute in allen Schiffeleutsachen, ohne dem kaiserlichen Mautamt in Linz vorzugreifen, gebührlicher Weise mit den einverleibten Schiffemeistern und Knechten zu schaffen und gute Ordnung zu halten haben. Wenn sich die Einverleibten wider Gebühr und Ordnung verhalten, sollen sie je nach der Beschaffenheit der Sache in die Lade mit einer Strafe in Wachs verfallen und dann noch dem kaiserlichen Mautamt nach ihrem Verdienen zu büßen schuldig sein.
15. Es darf kein einverleibter Schiffemeister weder für sich selbst noch durch andere, weder zum Nau- noch zum Entgegenfahren, in oder außer den Stätten bei allen Pimbergen den Wirten, Kellnern oder Hausknechten bestellen, daß sie ihm die Führen vor anderen zueignen sollen. Wer dabei betreten würde, soll in die Lade zehn Pfund Wachs legen und wird durch das kaiserliche Mautamt bestraft.
16. Wenn in Erfahrung gebracht wird, daß ein bereits von jemandem für eine Fuhr bestellter Schiffemeister durch einen anderen um

diese Fahrt gebracht wird, so soll der erste wieder zur Fuhr gestellt, der andere aber (mit Vorbehalt der kaiserlichen Mautstrafe) mit zehn Pfund Wachs bestraft werden.

17. Nach altem Brauch mußten alle Güter, die von der Stadt Steyr ins Reich geführt wurden, zu Linz abgeladen und durch hiesige Schiffleute und im Pimberg wohnhafte Schiffmeister nach Regensburg oder anderen Orten verführt werden. Weil sich aber „jezo wegen der religion die maisten vnn̄d fürnembsten khauff: vnd handelßleuth hinweckh begeben haben“, so wurde es üblich, gleich in Steyr einzuladen „vnd strackhß forthinauff aller orthen zuführen“, wodurch sie „nit allein denen Schöffleuthen zu Linz zum truz vnn̄d schaden, sondern auch der Statt alhie das brot vor dem maull abschneiden“. Sie führen die „Anlandung oder Überlag“ in Eng- hagen oder auch anderwärts durch oder fahren gar „fortauß“. Zur Erhaltung der alten Gerechtigkeit müssen die Schiffe in Linz abladen und kein Steyrischer Schiffmeister soll befugt sein, weiter hinauf zu fahren.
18. Wenn ein Zechmeister über Land zu fahren beabsichtigt, so soll er sein Amt seinem Mitkonsorten oder einem anderen Tauglichen anvertrauen. Würden sie verreisen, ohne dieses zu tun, so sollten sie nach Erkenntnis der in diese Schiffordnung einverleibten Schiffmeister um Wachs bestraft werden. Wem aber ein solches Amt vor der Verreisung des Zechmeisters anvertraut oder anbefohlen wird, der soll sich gutwillig dazu gebrauchen lassen. Widrigenfalls ist der Abwesende entschuldigt, und jener, der sich nicht angenommen hat, ist an seiner Stelle die Strafe zu erlegen schuldig.

Schließlich sollen die Zechmeister darauf achten, daß niemand, und zwar weder am Nau- noch am Aufwärtsfahren, an Schiffmiete oder Lohn beschwert, sondern daß allezeit und in allem nach Billigkeit gehandelt werde.

Diese Schiffordnung Ferdinands III. wurde von Kaiser Leopold I. am 7. September 1682 erneuert,¹²⁾ wobei der Punkt 17 entfiel und der Punkt 18 die Nummer 17 erhielt, der Wortlaut ansonsten im allgemeinen beibehalten wurde und bloß in den Beträgen in vielen Fällen wesentliche Änderungen vorgenommen wurden. Im Punkte 4 wird das Einschreibgeld für einen Schiffmeister mit 20 Gulden, für einen Sößthaler oder Naufergen mit 45 Kreuzern, für einen Seiltrager oder Steuer mit 30 Kreuzern und einen gemeinen Knecht mit 20 Kreuzern festgesetzt. Im Punkte 10 wird die von den Schiffmeistern in die Lade zu gebende Steuer für eine Hohenau oder

Schiffahrt je nach Größe von 1 Gulden bis 3 Kreuzer und im Punkte 11 für ein beladenes Schiff von 15 bis 3 Kreuzer bemessen, im Punkte 12 die auf die einzelnen Schiffleute entfallende Gebühr für verschiedene Schiffe auf 9 bis 3 Kreuzer festgesetzt.

Die Schiffordnung Leopolds I. wurde bald nach dessen Tod von seinem Nachfolger Karl VI. erneuert. Hierüber war es nicht möglich, auf Grund des vorhandenen Materials Näheres in Erfahrung zu bringen. Die Schiffordnung Karls VI. hat jedenfalls den gleichen Wortlaut wie die leopoldinische gehabt, denn die von Maria Theresia am 12. Juni 1742 erlassene Schifffahrtsordnung für die gesamten „Unserer Hauptstatt Linz und Urfahr alda auch desselben ganzen Pimbergs in Unserem Erzherzogthumb Österreich ob der Enns zugethanen Schiffleuthen“, durch welche die von Kaiser Karl VI. unterm 30. Juni 1713 erlassene Schiffordnung erneuert und bestätigt wird, ist gleichzeitig eine Erneuerung der leopoldinischen Schiffordnung.

Die Zunft der Linzer Schiffmeister scheint jedoch bald in Unordnung gekommen zu sein. Anfangs des 19. Jahrhunderts war sie, wie ein Bericht der k. k. obderennsischen Landesregierung an die k. k. vereinigte Hofkanzlei vom 18. September 1806 ausdrücklich erwähnt, „durch die Länge der Zeit völlig eingegangen“.¹³⁾ 1754 hatte sie noch bestanden. Damals schlossen die Linzer Schiffmeister Josef Scheibenbogen, Gottlieb Scheibenbogen, Caspar Rosenauer, Georg Adam Stainer und Johann Michael Viehbauer den Vergleich vom 22. August des genannten Jahres mit den Ordinari Wiener Boten Johann Paul und Franz Winckler, wonach die von „denen letzteren bis anhero exercierten Sonntägigen Ordinari Wasser-Führen“ nach Wien an die gesamten in dem „Lintzerischen Pimberg“ einverleibten bürgerlichen Schiffmeister abgetreten werden.¹⁴⁾ Bemerkt sei, daß hier im Gegensatz zur Bedeutung des Wortes Pimberg in der Schiffordnung vom 12. Juni 1742 dieses Wort offenbar die Innung selbst bedeutet.

Ein Circulare der Landeshauptmannschaft in Österreich ob der Enns vom 2. Juni 1767 besagt merkwürdigerweise, es habe Ihre k. k. apost. Majestät anbefohlen, daß zur besseren Beförderung der Schiffahrt außer der schon bestehenden Wienerischen Schiffmeisters Societät noch ein Bindwerk oder zweite Societät errichtet werden soll und daß jene Schiffmeister, die Lust haben, sich in die

zweite Societät einzuverleiben, sich gehörigen Orts in Wien melden müssen. Obwohl diese Verfügung den Eindruck erwecken könnte, als hätten damals alle obderennsischen Schiffmeister der Wiener Zunft angehört, so dürfte sich dies höchstens auf einen Teil der Schiffmeister außerhalb Linz beziehen. Das zur Verfügung stehende Material gestattet es allerdings nicht, diese Frage zu entscheiden. An dieser Verfügung ist bemerkenswert, daß uns hier das aus dem Worte Pimberg hervorgegangene Wort Bindwerk zum erstenmal entgegentritt, und zwar als eine Bezeichnung der Zunft selbst.

Die Wiener Schiffmeister hatten sich damals Rechte zugeeignet, die ihnen nicht gebührten. Sie beanspruchten eine Monopolstellung für die Beförderung aller Waren gegen den Strom, welche die Kaiserin aber laut Circulare der Landeshauptmannschaft in Österreich ob der Enns vom 12. März 1773 aufhob, in welchem festgesetzt wurde, daß alle Schiffmeister in Österreich ob und unter der Enns Waren zur Fahrt stromauf und stromab annehmen können, und daß hinsichtlich der auswärtigen Schiffmeister es bei der bisherigen Übung bleiben soll, jedoch jedermann sich eines österreichischen Schiffmeisters bedienen könne, wenn dieser um geringeren Lohn fährt, daß endlich ungarischen Schiffmeistern, die in Ungarn ihre Schiffe laden, die Fahrt durch Österreich ungehindert gestattet sei.¹⁵⁾

Vollständig durchbrochen wurden die noch 1742 erneuerten Rechte der Schiffmeister durch eine Verordnung der Kaiserin vom 1. August 1777,¹⁶⁾ nach welcher „diejenigen Schiffahrer, welche sich einiger nach rheinischer Art von hartem Holze gebauter und mit Ankern gegen Unglücksfälle zu jemaliger Festhaltung versehener Schiffe bedienen“, durch keinen hier oder dort etwa bestehenden Zunftzwang behindert werden sollen. Dieser Verfügung blieb allerdings der Erfolg versagt, sie ist aber ein Beweis dafür, daß die Zunft der Schiffmeister, wenn sie überhaupt damals noch bestand, keinerlei Bedeutung mehr besaß. Auch die vom Landeshauptmann in Österreich ob der Enns am 20. März 1770 kundgemachte kaiserliche Verordnung vom 20. Jänner des gleichen Jahres, womit eine Schiffahrtordnung „statuiert“ wird, wendet sich an die „Urfahr-Gerechtigkeits-Inhaber und Besitzer, dann Schiffmeister, Seßthaler oder Nauführer, Schiffknechte und andere mit Wasserfahrt zu tun habenden Schiffeleute“, erwähnt aber mit keinem Worte die Zunft.

Diese Schifffahrtsordnung vom Jahre 1770 enthält schifffahrts-polizeiliche Verfügungen und trachtet, so wie dies schon vorhergehende Verfügungen taten, die Belange des Schifffahrtsbetriebes zu wahren und die Sicherheit am Wasser zu gewährleisten, während die Schifffordnungen bis 1742 hauptsächlich die Belange der Zunft schützten.

Die Außerachtlassung der Schifffahrtsordnung von 1770 machte deren neuerliche Bekanntmachung am 7. April 1800 sowie die Erweiterung einzelner Punkte durch Einzelverfügungen notwendig.

Die Zunft war nicht nur in Linz, sondern auch in Ybbs eingegangen. Die Ybbser Schifffmeister hatten sich aber gegen Ende des 18. Jahrhunderts um deren Neuerrichtung bemüht und mit Allerhöchster Erledigung vom 30. März 1798 hat der Kaiser dem Vorschlag wegen Wiedererrichtung der in Österreich u. d. Enns bestandenen Schifffmeister-Bundwerke zu Ybbs und Stein stattgegeben.

Immerhin muß unter den Linzer Schifffmeistern aber noch eine gewisse Verbindung bestanden haben, denn 1797 beschwerten sich sämtliche Stadt-Linzerischen Schifffmeister durch ihre Zechmeister Anton Moll und Franz Rosenauer, die uns auch später wieder begegnen, gegen die dem Seilermeister Josef Loyer zugestandene Personal-Schifffmeister-Gerechtigkeit, die früher Josef Scheibnpogen besessen hatte.¹⁷⁾ Von einem Bundwerk ist dabei aber keine Rede.

Das Fehlen einer Zunft wirkte sich scheinbar übel aus. Ein Circulare des Kreisamtes des Mühlviertels vom 8. November 1799¹⁸⁾ besagt, daß bei den Schifffmeistern mancherlei Anstände hinsichtlich der Pferde und Knechte aufgetreten sind, weshalb den Schifffmeistern die unter Nr. 536 vom 1. Hornung 1794 zugestellte Normalverordnung¹⁹⁾ neuerlich ins Gedächtnis zu bringen ist. Ein „stes Hofdekret“ befahl, wie aus einer Currende des Kreisamts Mühlviertel vom 27. Februar 1802²⁰⁾ hervorgeht, „daß allen jenen, die sich etwa unbefugt mit Treibung der Schifffmeisterey abgeben, ohne weiters dieser Unfug abgestellt werden soll“.

Über Bitte des Schifffmeisters Anton Lamperstorfer von Obermühl um Herstellung des Schifffmeisterbundwerks wurde am 30. Juli 1802 unter dem Vorsitze des Regierungsrats Freiherrn von Kurz ein Protokoll aufgenommen,²¹⁾ in welchem sich alle Schifff-

meister für die Errichtung des Bundwerks aussprechen. Es ist von folgenden Schiffmeistern unterschrieben:

Anton Moll und
Franz Rosenauer von Linz,
Caspar Rosenauer von Mauthausen,
Michael Pragermeister von Ottensheim,
Andre Schrottbauer von Steyr,
Josef Ruttenstorfer von Mauthausen,
Josef Loyer von Linz,
Franz X. Gerhardinger von Schärding,
Michael Fink und
Georg Fink von Braunau,
Bartholome Radl von Obernberg,
Anton Lamperstorfer von Ober-Michel,
Matthias Rittmansperger von Enns,
Aigelsperger von Engelhartzell.

Es dauerte zweieinhalb Jahre, bis der Entwurf der Bundwerksordnung nach den Wünschen der Schiffmeister fertiggestellt war und die Schiffmeister durch ihre Vertreter Anton Moll (Linz), Franz Rosenauer (Urfahr) und Johann Aigelsperger (Obermühl) unter dem Datum Linz, den 21. Jänner 1805, die „höchste Bestätigung“ hiefür erbat. Erst nach drei Jahren, am 24. Februar 1808, wurde endlich der Hofkanzlei über diesen Entwurf Bericht erstattet, nachdem bereits die obderennsische Landesregierung mit Dekret vom 31. Juli 1807 verfügt hatte, daß das durch den Krieg heruntergekommene Schiffmeisterbundwerk erneuert und durch Einverleibung sämtlicher im Land ob der Enns bestehenden berechtigten Schiffmeister erweitert werde. Dieser Entwurf vom Jahre 1805 enthält 34 äußerst umfangreiche, in ungemein schwulstiger Sprache verfaßte Punkte und unterscheidet sich wesentlich von der seit 30. März 1798 für Unter-Österreich in Kraft stehenden Schiffmeister-Bundwerks-Ordnung,²²⁾ welche aus 25 Punkten besteht, die im Sinne der den geänderten Verhältnissen angepaßten alten Zunftordnungen verfaßt sind und den Schiffmeistern sehr bedeutende Rechte sichern. Dabei behauptet diese unterösterreichische Bindwerksordnung, daß „die Beförderung der Ehre Gottes bei einer wohleingerichteten Zunft die Hauptabsicht zu sein hat“. Sie verlangt auch, „kein Pursche darf als Schiffknecht aufgenommen und in das Einschreibbuch eingetragen werden, der nicht das Zeugnis

seines Seelsorgers über den erhaltenen Religionsunterricht in Händen hat“. An dieser Bindwerksordnung ist bemerkenswert, daß sie es den Schiffmeistern von Grein, Strum, St. Nikola und Hirschau freistellt, ob sie dem einen der zwei Bindwerke Ybbs oder Stein, wie vorher, oder jenem im eigenen Lande beitreten wollen.

Wenden wir uns dem Entwurf vom Jahre 1805 über die Wiederherstellung des Schiffmeister-Bundwerks in Österreich ob der Enns zu, so ist ihr die damaligen Schifffahrtsverhältnisse gut kennzeichnender Inhalt kurz folgender:

1. Niemand darf auf Donau, Inn, Enns und Steyr Schifffahrt treiben, der sich nicht über sein radiziertes Gewerberecht oder seine Personalbefugnis ausgewiesen hat und beim Bundwerk der hiesigen Schiffmeister tauglich befunden und einverleibt wurde.

2. Jährlich findet am Montag nach Dreikönig die Versammlung der Schiffmeister im Beisein des Kommissärs statt, wobei der Vorsteher und der Ausschuß gewählt werden und die Einverleibung der Schiffmeister erfolgt.

3. Jeder, der bei einem hiesigen Schiffmeister als Schiffschreiber, Seßthaler, Nauführer, Mehringer oder gemeiner Knecht dienen will, hat sich beim Bundwerke einschreiben zu lassen. Ohne dieses Einverleibungs- und das Dienstzeugnis seines vorigen Herrn kann ihn kein Schiffmeister aufnehmen.

4. Die Wirksamkeit des Schiffmeister-Bundwerks erstreckt sich auf die Donau bis Mauthausen, den Inn, die Enns und die Steyr. Die Schiffmeister von Grein, St. Nikola, Struden und Sarmingstein bleiben auch ferner dem Bundwerk vom Lande u. d. Enns zugeteilt.

5. Kein Schiffmeister kann aufgenommen werden, der sich nicht wenigstens auf zehn Pferde mit Schiff und Geschirr bereit zu sein ausgewiesen hat.

6. Es kann niemand als Schiffmeister, Seßthaler oder Nauführer aufgenommen werden, der nicht hinsichtlich seines Wohlverhaltens bekannt ist und die nötigen Kenntnisse hat. Ein Seßthaler oder Nauführer muß zuvor die niederen Bedienstungen gehörig verrichtet haben.

7. Nur die berechtigten Schiffmeister dürfen Schiffe oder Zillen bauen, kaufen und verkaufen. Wo eigene Schoppermeister bestehen, haben sich diese binnen 45 Tagen vom Tage der Kundmachung dieser Verordnung beim Schiffmeister-Bundwerk zu melden und über ihre Berechtigung auszuweisen. Nur die berechtigten Schiffmeister dürfen Ladungen und Reisende am Wasser befördern.

8. Eigene Erzeugnisse können vom Eigentümer durch dessen Leute verführt werden, wenn diese sich über ihre Schifffahrtskenntnisse beim

Bundwerk ausgewiesen haben. Diese Ausnahme kann auf erkaufte Gut, welches den eigenen Erzeugnissen zugeladen werden soll, nicht ausgedehnt werden.

9. Die Bauholzhandlungsgesellschaften in Wels und Steyr bleiben bei ihrer dermaligen Verfassung, dürfen Wein u. dgl. nicht verführen, sich keiner bei einem Schiffmeister in Dienst stehender oder von einem solchen ohne Abschied entlassener Schiffleute bedienen und sind verpflichtet, sich bei öffentlichen Staatsbedürfnissen gebrauchen zu lassen.

10. Mit den ausländischen Schiffmeistern soll die genaueste Reziprozität herrschen. Ausgenommen hievon sind die den Linzer Ordinarien laut Privileg vom 22. August 1754 vorbehaltenen Kaufmannsgüter und anderen Waren, nicht aber Reisende und ihr Gepäck. Während der beiden Jahrmärkte bis zwei Tage nach niedergelegter Freyung kann aber jeder fremde Schiffmeister Waren einladen und mit Gegentrieb, nicht aber nauwärts verführen.

11. In jedem Orte, von dem keine Ordinarien abgehen, hat der ortsansässige Schiffmeister den Vorrang, der jedoch unter seiner Haftung durch einen anderen die Beförderung der Ladung veranlassen kann.

12. Verpachtungen von Schiffmeistergewerben (d. i. von Führen) können ohne Wissen des Bundwerks nicht erfolgen und dürfen sich nicht auf Kaufmannsgüter, Pretiosen und Bargeld beziehen. Im Verhinderungsfalle kann ein Meister oder eine Meisterswitwe solche Führen nur an einen anderen Meister im gleichen Ort, oder wenn kein solcher vorhanden, an einen anderen im Bundwerk einverleibten Meister verpachten.

13. Die Schifffahrtsordnung vom 20. März 1770 ist genau zu beachten.

14. Alle Schiffe, welche die Schiffmeister auf Donau, Inn, Enns und Steyr zu gebrauchen pflegen, müssen vollkommen fest, dauerhaft und für die Last tauglich sein.

15. Jedem Schiffe ist durch die Obrigkeit die Jahreszahl seiner Erbauung einzubrennen. Das Brandmarkungssigill ist jährlich nach vorgenommener Untersuchung zu erneuern. Nicht tauglich befundene Schiffe dürfen erst nach vorgenommener Instandsetzung mit dem Brand versehen und in Gebrauch genommen werden.

16. Bei Strafe von 12 Reichsthalern dürfen Schiffe nur dergestalt getaucht werden, daß sie keiner „Submersionsgefahr“ ausgesetzt sind. Im allgemeinen sollen sie $\frac{3}{4}$ Schuh in die Lichte außer dem Wasser stehen.

17. Das erforderliche Schiffzeug muß in jedem Schiff von guter Beschaffenheit und in angemessener Zahl vorhanden sein.

18. Ein Seßthaler oder Nauführer muß ein wohlerfahrener, der Wasserfahrt vollkommen kundiger Mann sein, der alle niederen Bedienstungen durchlaufen hat.

19. Er muß ein ehrlicher, wachsamer, nüchterner, christlicher und friedlicher Mensch sein, der die Schiffknechte zum Guten anleiten und im friedsamem Stand einig erhalten muß. Zwischen ihnen entstehende Uneinigkeiten soll er in Güte beizulegen trachten.

20. Da die meisten Unglücksfälle am Wasser, besonders auf der Donau und dem Inn, eine Folge der Trunkenheit der Schiffleute sind, sollen in Befolgung des Ediktes der u. ö. Regierung vom 24. November 1762 die Schiffmeister nicht nur wohlerfahrene, sondern auch dem Trunke nicht ergebene Schiffleute gebrauchen und es sollen auch die Kränzelmeister oder Seßthaler und Nauführer sich des übermäßigen Trunkes enthalten. Schiffmeister, welche sich wissentlich dem Trunke ergebener Leute zu Schiffahrten bedienen, sollen nicht nur einen hieraus entstehenden Schaden vergüten, sondern auch ihres Gewerbes verlustig werden. Die in der Trunkenheit betretenen Schiffleute sollen bei den Mautämtern oder den Ortsobrigkeiten angehalten und mit Arrest, Zuchthaus oder sonstiger Leibesstrafe belegt werden.

21. Kein Schiffmann darf ohne eine Urkunde seines früheren Schiffmeisters bei 30 Reichsthaler Strafe von einem anderen Schiffmeister aufgenommen werden.

22. Betrinkt sich ein Schiffknecht während der Fahrt, so hat ihn der Seßthaler oder Nauführer sogleich ans Land führen zu lassen. Betrinken sich mehrere Schiffleute und wird dadurch die Weiterfahrt behindert, so hat der Seßthaler oder Nauführer ans Land zu fahren und dort zu bleiben, bis er die Fahrt fortsetzen kann. Dem Schiffmeister steht es frei, den erwachsenen Schaden an den betrunkenen Schiffleuten zu suchen und Unverbesserliche ohne Ausfolgung eines Scheines zu entlassen. Wenn bei Wein- oder anderen Getränkcladungen außer dem vom Eigentümer bestimmten Schifftrunk Fässer angegriffen oder angebohrt und verfälscht oder geschmälert werden, ist der Täter zum Ersatze des Schadens verpflichtet und außerdem von der Ortsobrigkeit des Anlandungsplatzes mit 5 bis 16 Stockstreichen zu züchtigen.

23. Bei Nebel, Wind oder Schauerwetter darf nicht vom Lande gestoßen werden. Tritt solches Wetter auf der Fahrt ein, so muß am nächsten Ort zugelandet und günstigere Witterung abgewartet werden.

24. Auf- und Naufahrende haben einander zeitgerecht auszuweichen. Ist der Raum hiezu zu eng, so hat der Naufahrende anzuländen und dem Auffahrenden die Fahrt zu überlassen. Ist dies unmöglich, so hat der Auffahrende anzuländen und dem Naufahrenden die Fahrt freizumachen. Jeder Naufahrer, der gegen Grein fährt, hat besonders auf-

merksam zu sein, ob nicht das Zeichen der kaiserlichen Fahne auf dem Greiner Eck oder Rabenstein ausgesteckt sei, in welchem Fall er beim Sailer oder dem Gerichte zufahren und so lange warten muß, bis er sicher ist, daß kein Zug im Struden, Wirbel oder Haseneck im Seilführen ist. Dies ist bei 24 Reichsthaler Strafe zu beachten.

25. Die Schifflleute und Flößer sollen ihre doppelten Gefährte und Flöße nach Maßgabe der A. h. Entschließung vom 27. Juni 1767 nicht über 7 Klafter in der Breite beladen und erweitern. Die geladenen Flöße dürfen nur zwei Baumängen und nicht mehr als 16 bis 17 Klafter Länge haben. Für Darwiderhandelnde sind 50 Dukaten Strafe.

26. Ein Schiffmeister, welcher eine Gefahr bemerkt (im Wasser liegende Stöcke, ein Fahrthindernis an Schiffmühlen, ermangelnde Haftstecken o. dgl.), soll wegen Abhilfe der Behörde Anzeige erstatten. Letztere soll unter schwerer Verantwortung Abhilfe schaffen.

27. Entsprechend den unterm 17. Februar 1540 und 6. Juli 1562 erlassenen und später mehrmals wiederholten Generalien haben die Besitzer der Gründe und Auen an Donau und Traun sowie diesseits an Inn und Salzach große Stöcke, Stämme und rauhe Bäume auf eine gewisse Entfernung bei 12 Reichsthaler Strafe abzuräumen und hinwegzuschaffen.

28. Schiffmühlen dürfen nur dort angeheftet werden, wo die Schifffahrt nicht gehindert wird. Die Schiffmühlen müssen mit starken Ketten befestigt und mit Streifbäumen versehen sein.

29. An den ausgemessenen Anlandungs-Gestätten dürfen keine leeren und unnötig dastehenden Fahrzeuge geduldet werden. Diese Anlandungs-Stationen sind mit starken, tief eingegrabenen Haftstecken zu besetzen, für deren Beschaffung und Erhaltung die zum Wasser aufsehn bestellten Beamten die Verantwortung tragen, die auch auf die Erhaltung der Hufschläge und Gestätten-Beschlächter Bedacht zu nehmen haben.

30. Es wird befohlen, daß künftig kein Schiffmeister vom Lande abstoßen soll, bevor er sich nicht beim Mautbeamten oder der Obrigkeit angemeldet hat, worauf diese durch eigene Beamte wegen der Beschaffenheit des Schiffes und Zeuges, der Schiffknechte, der Tauchung und der Breite der doppelten Gefährte nachsehen zu lassen hat. Bei Wahrnehmung von Gebrechen darf dem Schiffmeister nicht von dannen zu fahren gestattet werden. Er hat die Gebrechen zu beheben, im Weigerungsfalle hat der Mautbeamte die Anzeige an die Ortsobrigkeit wegen Assistenz zu erstatten, bei 100 Dukaten Pönfall.

31. Es wird verordnet, daß Inhaber von Urfahrtgerechtigkeiten bei 24 Reichsthaler Strafe auf die unschadhafte Erhaltung der zur Überfuhr benötigten Schiffe, Zillen und Plätten Sorge zu tragen haben.

32. Inwieweit für die bei der Schifffahrt angestellten Leute eine Befreiung vom Militärstand Platz greifen kann, wird aus den jeweiligen politischen Verordnungen zu ersehen sein.

33. Klagen und Beschwerden gegen die der Bundwerksordnung zuwiderlaufenden Handlungen können bei der Obrigkeit der Landungsplätze, der Obrigkeit, wo der Beschuldigte seinen Sitz hat, oder bei dem Bundwerke angebracht werden. Das letztgenannte kann in den Fällen, in denen keine bestimmte Strafe vorgesehen ist und welche zur höheren Ahndung nicht geeignet sind, gegen einverleibte Schiffmeister auf eine Geldbuße von 1 bis 10 fl, gegen mindere Schiffwerksgenossen aber von 1 bis 5 fl erkennen.

34. Die Auslagen des Bundwerks werden von den Einverleibungs-Gebühren und den jährlichen Beiträgen bestritten.

Die Einverleibungs-Gebühren betragen

für einen Meister	22 fl
„ „ Schreiber, Seßthaler oder Nauführer	45 kr
„ „ Mehringer oder gemeinen Knecht	30 kr
Der Jahrschilling, den jeder bei der Bundwerksversammlung zu erlegen hat, beträgt	
für jeden Meister	22½ kr
„ „ Schreiber, Seßthaler, Nauführer, Mehringer oder Gemeinen Knecht	7½ kr

Weiters und soweit diese Beiträge zur Bestreitung der Auslagen nicht zureichen, soll jeder Meister von jedem angeladenen Gegentrieb mit mehr als sieben Pferden 2 Gulden, und wenn kein solcher vorgefallen wäre, für seine Naufuhren 2 Gulden zur Lade zu entrichten schuldig sein.

Gegenwärtige Bundwerksartikel sollen jährlich den versammelten Meistern und Knechten vorgelesen, von ihnen in Vollzug gebracht und von sämtlichen Obrigkeiten und Distriktskommissariaten auf das strengste gehandhabt werden.

Bevor der Bericht, wie erwähnt, am 24. Februar 1808 an die Hofkanzlei weiterging, hatten sich noch am 23. Jänner 1808 die Schiffmeister

Franz Rosenauer von Urfahr,
Paul Lüftenegger in Linz,
Johann Aigelsberger in Obermühl,
Jakob Mooser von Mauthausen,
Kaspar Rosenauer von Mauthausen,
Josef Loyer von Linz

unter dem Vorsitz des Regierungsrates und Kreishauptmanns Josef

Edlen v. Sonnenstein versammelt und sich protokollarisch zu verschiedenen Fragen geäußert.²³⁾

Sie stellen fest, daß die Floßmeister für das Bundwerk nicht in Frage kommen (zum Unterschied von der u. ö. Bindwerksordnung), denn an der obderennsischen Donau, der Enns ab Steyr und dem Inn gibt es keine solchen und nur für diese Flüsse soll das Bundwerk gelten. Auch die Holzhandlungskompanien und die Traun kommen nicht in Frage, da auf dieser hauptsächlich nur ärarisches Salz verführt wird, auf ihren Nebenflüssen aber nur Flößeln mit Kohlen und Bauholz und keine Kommerzialgüter befördert werden. Ferner stellen sie fest, daß die größeren Schiffe nicht hier verfertigt, sondern aus dem Ausland bezogen werden und deren Einkauf den Schwemminhabern und Holzhandlungskompanien zur Verführung des eigenen Holzes nicht verwehrt werden kann. Nur soll ihnen nicht gestattet sein, fremdes Eigentum zu verführen. Weiter wäre es vorteilhaft, wenn alle, die sich mit der Schifffahrt befassen, des Schwimmens kundig wären. Daß Wein auf den Schiffen verfälscht werde, glauben die Schiffmeister nicht, wohl aber, daß es Leute gibt, die bei den Weinzügen die Fässer anbohren und mit Röhrlein den Wein aussaugen. Diese sollen bei den Wassergerichten mit Leibesstrafe gezüchtigt werden. Dem Magistrate Linz wäre aufzutragen, daß die lagernden Schiffe nicht unter der Brücke angehängt werden, wo sie die Durchfahrt hindern, und daß die zur Verführung der Fische dienenden Einstellplatten nicht bei den Fischbehältern, sondern beim Eisenschlag oder Bräuhaus angeheftet werden.

In dem oben erwähnten Bericht an die Hofkanzlei vom 24. Februar 1808 heißt es nun, daß der Entwurf der Verordnung über die Wiederherstellung des Schiffmeister-Bundwerks in Österreich ob der Enns einer reiflichen Überlegung bedarf. Im einzelnen wird bemerkt:

Nach den Berichten der Kommissariate Eferding, Aschach und Engelhartzell haben alle Schiffmeister dem Entwurfe zugestimmt, mit Ausnahme des Schiffmeisters Jakob Spannbauer in Aschach hinsichtlich der Verpflichtung zur Haltung von 10 Pferden.

Nach den Berichten der Kommissariate Kammer, Kogl, Puchheim, Walchen und Vöcklabruck befinden sich dort keine Floßmeister, sondern nur Flößer, die für eine Inkorporierung nicht in Frage kommen.

Auf Ager und Vöckla gibt es keinen Gegentrieb und auf der Traun nur solchen der Salzschiffe des k. k. Salzoberamtes.

Den Schiffmeistern kann das ausschließliche Recht, Zillen zu bauen, unmöglich zugestanden werden, weil es Schiffbaumeister gibt, auf deren Realitäten das Recht des Schiffbaues radiziert ist, und die nicht verhalten werden können, ihre erbauten Schiffe ausschließlich an die Schiffmeister zu verkaufen. Der Markt Schörfling hat das Recht, alle Schiffe, die am Attersee erbaut werden, zu kaufen und zu verhandeln. Die bestehende Schiffwerkerei in Vöcklabruck ist ein radiziertes Gewerbe, das schon seit 1784 betrieben wird.

Die Nauflitzer in Obernberg am Inn wären dem Bundwerk beizuziehen, ebenso die Gebrüder Peham, denen die bisher größtenteils zum Vorteil des Aerars unternommenen Lieferungen und Speditionen, obschon sie kein eigentliches Recht besitzen, nach Billigkeit nicht mehr eingestellt werden können. Die sogenannten Urfahrförger haben auf bestimmten kleinen Strecken das Fisch- und Überfuhrrecht und unterliegen in Hinsicht des letzteren eigenen Polizeivorschriften. Das Urfahrrecht der Herrschaft Suben scheint ebenso wie das Recht der Grenzbewohner, mit Zillen zu ihren Auen und Gründen zu fahren, auf das Bundwerk keinen Bezug zu haben.

Auf der Salzach besteht bis zehn Stunden oberhalb Braunau kein Schiffmeister. Die Erzeugnisse der dortigen Gegend werden durch Private abwärts verführt.

Auf der Enns gibt es berechnigte Schiffmeister in Enns, Steyr und Weyer. In Steyr besteht seit uralter Zeit eine Schiffmeisterinnung, weshalb der Beitritt der dortigen Schiffmeister zum Bundwerk nicht nötig erscheint. Auch der Steyrer Floßmeister Mittermayer gehört dieser Innung an. Die Sagmeister und Flößer zu Sierning, Steinbach und Leonstein führen ihre Erzeugnisse selbst am Steyrflusse ab.

In Scharnstein besteht eine Holzhandlungs-Kompanie. Die Länge der Flöße auf der Alm beträgt gewöhnlich 21 bis 22 Klafter.

Daß dieser Entwurf der Verordnung über die Wiederherstellung des Schiffmeisterbundwerks nicht Rechtskraft erhalten hat, dürfte in erster Linie darauf zurückzuführen sein, daß viele Punkte sich mit strom- und schiffahrtspolizeilichen Fragen befassen, die doch keinesfalls in den Wirkungskreis des Bundwerks fallen konnten und zumeist durch die Schiffahrtsordnung vom 20. März 1770 und andere Verordnungen ohnedem geregelt waren. Jedenfalls ist der

Bericht an die Hofkanzlei liegen geblieben und hat keine Erledigung gefunden. Wie aus einem Schreiben der obderennsischen an die unterösterreichische Regierung vom 21. März 1833 um Zusendung der dort bestehenden diesfälligen Bestimmungen hervorgeht, ist zu ersehen, daß die hierländischen Schiffmeister keine Bundwerksordnung besitzen. Die daraufhin von der unterösterreichischen Regierung eingelangte Note vom 9. Juni 1833 besagt, daß die unterösterreichische Regierung infolge des Hofkanzleidekrets vom 5. Dezember 1811 zur Umarbeitung der für die Provinz Österreich unter der Enns bestandenen und noch nicht außer Kraft getretenen Bindwerksordnung vom Jahre 1798 geschritten sei und auch den Entwurf einer neuen Bindwerksordnung im Jahre 1813 vorgelegt habe, daß aber dieser Entwurf am 30. September 1831 (also nach 18 Jahren!) der unterösterreichischen Regierung durch die Hofkammer mit dem Auftrage zurückgestellt worden sei, ihn unter Bedachtnahme auf die inzwischen geänderten Zeitumstände einer neuerlichen Umarbeitung zu unterziehen.

Die erwähnte Note der obderennsischen Regierung vom 21. März 1833 war durch die Vorlage eines vom „Linzer Schiffer-Bundwerk“ verfaßten und von Paul Lüftenegger als erstem und Franz Rosenauer als zweitem Vorsteher gezeichneten Entwurfs einer „Linzer-Schiffer-Bundwerksordnung“ vom 4. Dezember 1832 verursacht worden, der folgendes zum Inhalt hat:

1. Das Bundwerk erstreckt sich über die Schiffergewerbe an der Donau von dem Wilheringer Urfahr bis in die Zizelau mit Einschluß von Urfahr. Jeder Inhaber eines solchen Gewerbes im obigen Bezirk von zwei Meilen Wegs ist zur Einverleibung in die Innung verpflichtet. Die gleiche Verpflichtung besteht für die Schiffdienstleute. Es soll jedoch außerdem jedem Besitzer einer Schiffergerechtigkeit auch außer dem oben angegebenen Bezirke freistehen, die Einverleibung in das Bundwerk zu verlangen, in welchem Falle sich die Einverleibung auch auf seine Dienstleute erstreckt. Ein solcher neu hinzutretender Schiffmeister erhält jedoch hiedurch noch nicht das Recht, an dem Wiener Botenschiffahrtsrechte durch die wöchentlichen Ordinarien teilzunehmen.

Das Bundwerk ist eine Gesellschaft, welche zum Zwecke hat, durch Erlernung und Betreibung die Schifffahrt zu erhalten, Gottesfurcht, Zucht und Ehrbarkeit zu befördern, wechselseitige Unterstützung vorzubereiten, Streitigkeiten geringerer Art zu vergleichen, mindere Übertretungen der Gesellschaftsregeln zu büßen und erhebliche Vergehen im Entstehen zu unterdrücken. Deshalb sind alle Innungsmitglieder,

Meister und Gesinde, verpflichtet, vereint der Prozession am Fronleichnamsfeste unter der Bundwerksfahne beizuwohnen und am Sonntage nach Hl. Drei Könige nach dem Gottesdienst an der Jahresversammlung teilzunehmen, da zu jener Zeit Meister und Gesinde zu Hause sind.

2. Die Leitung haben zwei Zechmeister, welche von den Meistern gewählt werden und vom Magistrat bestätigt sein müssen. Ihr Amt dauert bis zur nächsten Jahressitzung, bei der sie wieder wählbar sind. Sie haben im Falle ihrer Verhinderung oder Abwesenheit Stellvertreter zu ernennen.

3. Jede Versammlung findet unter dem Vorsitz des obrigkeitlich bestimmten Kommissärs statt. Die Jahresversammlung beginnt mit der Verlesung dieser Bundwerksordnung, worauf von den Anwesenden die Jahresauflage zu erlegen ist, u. zw. zahlt

jeder einverleihte Schiffmeister	22½ kr CM,
„ Schiffschreiber, Sößthaler, Nauförg	12 „ „
„ Knecht	7½ „ „

4. Hierauf erfolgt die Aufnahme etwa neu einzuverleibender Meister, Sößthaler, Steuerer, Ober- und Unterknechte. Kein Meister darf aufgenommen werden, der sich nicht über die bereits rechtskräftig gewordene Erwerbung eines Schiffergewerbes ausweist und außerdem bei vorgenommener Prüfung die im § 5 der Schifffahrtsordnung erforderlichen Eigenschaften dargetan hat. Als wirkliche Probe hat ein Meisterrechts-Werber eine mittelmäßige beladene Fuhr als Nauförg nach Wien führen und im Gegenschifffahrtfahren einen Mehringer Satz, d. i. einen Vorreiter, Sößthaler, Seiltrager oder Stoirer vertreten oder wenigstens den Seilmutzen oder den Schwemmer führen oder kehren zu können.

Die Einverleibungstaxe für einen Meister beträgt 20 fl CM. zur Lade und 2 Pfund Wachs oder deren Gegenwert.

Ein Schiffknecht muß sich über die Erlernung der Schifffahrt vom untersten Grade angefangen und über die im 6. und 7. Punkte der Schifffahrtsordnung bemerkten Eigenschaften und nach § 8 derselben mit dem schriftlichen Zeugnisse seines letzten Dienstherrn ausweisen oder von einem einverlebten Meister eingeführt werden. Als Einverleibungsgebühr zahlt

der Schreiber, Sößthaler oder Nauförg	45 kr CM
der Steuerer oder Seiltrager	30 „ „
ein gemeiner Knecht	20 „ „

5. Jedes einverleihte Glied des Bundwerks hat auf die zugestandenen Rechte nach Maß des Ranges Anspruch.

6. Die Schiffmeister haben das Recht,
a) die Schifffahrt zu lehren, hiezu aufzudingen, über den Grad der Tauglichkeit abzusprechen und Zeugnisse auszustellen,

- b) die erforderlichen Schiffe selbst zu bauen und herzurichten,
- c) mit eigenen Geschirren und Leuten in den k. k. österreichischen Staaten Frachtgüter zu laden und zu verführen (nur während des Linzer Jahrmarktes bis zwei Tage nach eingezogener Freiong dürfen ausländische Schiffer Kaufmannsgüter anladen),
- d) eigene Schiffe Privater selbst oder durch ihre gedungenen Leute zu verführen, doch dürfen die Landstände mit Schiffleuten, die ihre eigenen Untertanen sind, selbst fahren und die eigenen Sachen verführen, wobei weder sie noch die Mieter sogenannter Herrenfahren Kaufmannsgüter zulegen dürfen,
- e) Geschirre über 350 Zentner, die im Bundwerksbezirke ausgebaut werden und die kein einzelner Schiffmeister benötigt, für das Bundwerk zu erwerben und mit mäßigem Gewinne jenen Bundwerksmitgliedern, die sie seinerzeit benötigen, abzulassen,
- f) bei der Jahresversammlung zu wählen und gewählt zu werden und in allen Bundwerksangelegenheiten mitzustimmen,
- g) im Ermanglungsfalle eine mäßige Unterstützung aus der Lade anzusprechen.

7. Das Recht des Gesindes besteht in der rechtschaffenen Behandlung und billigen Löhnung, der ordentlichen Anweisung und Lehre, dem entsprechenden Lehr- und Dienstzeugnis und der Unterstützung aus der Lade im Falle unverschuldeter Dienstuntauglichkeit sowie Verpflegung im Erkrankungsfall in den öffentlichen Anstalten.

8. Die Pflichten hinsichtlich der Wahl und des Gebrauchs verlässlich guter Geschirre, guten Schiffszeugs und guter Hilfsarbeiter zur Sicherung der Passagiere und Frachtgüter, der Fahrbahn, der Wasserbauwerke und anderer Schiffe bestimmen die Schiffsfahrtsordnungen. Insbesondere muß jeder Meister und Knecht

- a) die Frachtmiete nach dem Ortsverhältnis möglichst billig stellen,
- b) Streitigkeiten zur Schlichtung dem versammelten Bundwerke vortragen und dessen Ausspruch abwarten,
- c) des feindseligen Kundenwerbens oder Abredens sich enthalten,
- d) insbesondere das Gesinde sich eines christlichen, ehrbaren, nüchternen Lebenswandels befleißigen, wachbar und verträglich, achtsam und besonnen, gegen die Meister ehrerbietig und gegen die aufgestellten Geschäftsleiter unverbrüchlich gehorsam sein.

9. Wer sich gegen diese Ordnung in einem den öffentlichen Behörden und Gerichten nicht ausdrücklich zugewiesenen Grade vergeht, unterliegt einer Innungsstrafe, welche mit Stimmenmehrheit von den versammelten Meistern bestimmt und von den politischen Behörden nach in Rechtskraft erwachsenem Spruche eingebracht wird. Diese Bußen sind in einem Erlage von Wachs zu bestimmen und dürfen gegen einen Meister 10 Pfund und gegen einen Knecht 2 Pfund nicht über-

steigen. Sie werden zur Lade des Bundwerks bezahlt. Insonderheit ist

- a) das willkürliche Ausbleiben von der Fronleichnamsprozession, von dem Gottesdienst-Opfergang und der Jahrtagsversammlung
- | | |
|-------------------------------------|-----------------|
| gegen einen Meister mit | 3 Pfund |
| gegen einen Söbthaler mit | 1 „ |
| gegen einen Knecht mit | $\frac{1}{2}$ „ |

zu ahnden.

- b) Das Abreden von Kunden und das feindselige Anwerben derselben soll mit 10 Pfund Wachs bestraft werden.
- c) Jeder Aus- oder Inländer, welcher unbefugterweise die Rechte des Bundwerks nach Punkt 6 c und d verletzt, soll zur Ausladung verpflichtet und zum Erlag einer Buße von 10 Pfund Wachs zur Lade verhalten sein. Das Bundwerk hat aber die unaufgehaltene Besorgung der ausgeladenen Gegenstände auf Verlangen der Partei und gegen billige Miete zu besorgen.

10. Die Übertretungen der polizeilichen Vorschriften decken die diesfälligen Strafgesetze und die öffentlichen Behörden. Wenn aber das Bundwerk sich selbst durch eine ungültige Meisteraufnahme verfehlt, so ist nicht nur der Akt ungültig, sondern es soll auch die Aufnahmegebühr von der Lade zum Armeninstitute verfallen sein und das Bundwerk außerdem für jeden Ersatzanspruch einer allenfalls dadurch zu Schaden gelangenden Partei haften.

11. Aus dem Einkommen des Bundwerks sind zu bestreiten:

- a) Der Aufwand auf gottesdienstliche Gegenstände, auf die Herstellung und Erhaltung der Fahne, Anschaffung des notwendigen Wachses, auf den Jahrtags-Gottesdienst u. s. f.
- b) Der Aufwand auf die Anschaffung der Lade und der Requisiten zum Zwecke des Bundwerks.
- c) Der Ankauf von Geschirren zum Wiederverkaufe.
- d) Der Beitrag zum Krankenhause der wohllehrwürdigen Barmherzigen.
- e) Die Unterstützung der armen Erwerbsgenossen je nach den Kräften der Bundwerkskasse und den obwaltenden Abstufungen des Dienstes, Verdienstes und der Not der Beteiligungsworker.

12. Alle baren Empfänge, alle Schuldbriefe, Privilegien, Verordnungen, Bescheide und Zustellungen des Bundwerks, alle Aufschreibebücher und Rechnungen sind in einer Lade zu hinterlegen, zu deren zwei ganz verschiedenen Schlössern die beiden Zechmeister die Schlüssel besitzen. Die Lade wird bei dem 1. Zechmeister verwahrt, welcher für deren sichere Unterbringung haftet. Empfang und Ausgabe aus derselben soll nur in Gegenwart beider Zechmeister stattfinden und über den ausgegebenen Betrag die Quittung oder gemeinsame Bestätigung beider Zechmeister eingelegt werden.

13. Alljährlich wird dem Bundwerke von den Zechmeistern Rechnung gelegt, und wenn solche für richtig angenommen wird, von dem Bundwerke der Innungsvogtei, Magistrat Linz, zur Genehmigung vorgelegt. In dieser Beziehung haben beide Zechmeister zur gesamten Hand die gewünschten Haftungsverbindlichkeiten eines Vermögensverwalters.

In den „Bemerkungen zur Rechtfertigung des Entwurfes einer Schifferbundwerksordnung für Linz“ vom 4. Dezember 1832 heißt es, daß sich der Umfang des Bundwerks auf Punkt 1 der letzten Privilegien Maria Theresias vom Juni 1742 gründet, ebenso die Freilassung des Eintritts fremder Schiffer. Deren Ausschluß von dem Anteile an der Linzer Ordinaire nach Wien gründet sich auf den Vergleich vom 22. August 1754 mit Johann Paul und Franz Winckler und dessen Genehmigung durch Maria Theresia vom 21. September 1754. Ein weiterer Unterschied wird sich zwischen alten und neu einverleibten Mitgliedern durch die Verschiedenheit des Anspruches ergeben, der zur Versorgung armer Schifflente gemacht wird. Deshalb wird um die bisherige Beschränkung auf den Bundwerksbezirk gebeten. Es folgen noch eine Reihe von Begründungen einzelner Punkte, die jedoch nicht wesentlich sind.

Aus den Äußerungen der Schiffmeister Lüftenegger und Rosenauer in einem Protokoll des Magistrates Linz vom 16. März 1833 erfahren wir hiezu noch folgendes:

Die Schiffmeister am Inn und die Schifflente an der Salzach, jene an der Traun, der Steyr und der Enns, haben miteinander kein gemeinsames Interesse und auch keines mit jenen an der Donau. An der Donau ist das Gewerbe in Zizlau unbedeutend und hat sich nie donauaufwärts ausgedehnt. Das gleiche ist der Fall mit dem Schiffergewerbe zu Kramersau und zwischen Zizlau und Enghagen. Zu Mauthausen sind 3 Schiffmeister, welche sich auf besondere Gegenstände beschränken und auch aufwärts kein Geschäft machen. Die 2 oder 3 Gewerbe zu Grein, dann jene zu Struden und St. Nikola sind in Ybbs eingezünftet. Das Gewerbe zu Ottensheim ist tot liegend. Zu Aschach besteht eine Art Vereinigung auch mit den Schiffmeistern zu Obermühl, Rana und Wesenufer. Sie vereinigt gleiches Bedürfnis und es besteht mit den Linzern kein Zusammenhang. Das Gewerbe zu Engelhartzell liegt tot. Noch verschiedenartiger sind die Gewerbe am Inn, wo solche zu Schärding, Braunau und Obernberg bestehen. Die Laufener an der Salzach sind bloße

Schiffleute. Die Traunfahrer haben ihr Gewerbe in Wels. Jenes zu Enns ist tot liegend. Die Steyrer haben ihre Vereinigung zu Steyr.

Zur gleichen Zeit wie der Entwurf der „Linzer Schiffer-Bundwerks-Ordnung“ vom 4. Dezember 1832, nämlich am 3. Dezember 1832, war in Österreich unter der Enns in Entsprechung des oben erwähnten Auftrages der Hofkammer vom 30. September 1831 ein „Entwurf einer Ordnung für die Schiffmeister-Innungen“ verfaßt worden, in welchem, so wie bisher, die Schiffmeister-Innungen Wien, Stein und Ybbs vorgesehen sind.

Über das weitere Schicksal der Linzer Bundwerks-Ordnung konnte nichts in Erfahrung gebracht werden. Jedenfalls kam sie nicht zustande, hatte ja bereits die k. k. Mühlkreisstelle den Entwurf vom Jahre 1832, wie aus dem oben erwähnten Protokoll des Magistrates Linz hervorgeht, mit Erlaß vom 10. Hornung 1833 als dem Zweck nicht entsprechend bezeichnet, den die Landesstelle verfolgte, nämlich die Schiffmeister der ganzen Provinz möglichst zusammenzufassen.

Die Zeit der Zünfte und damit auch des Schiffer-Bundwerks war vorbei. Die Bedeutung des Schiffmeistergewerbes auf der Donau ging mit der auf der Strecke Regensburg—Wien im Jahre 1837 erfolgten Einführung der Dampfschiffahrt ihrem Ende entgegen, wenn auch Krackowitzer bei der Schilderung der Verhältnisse des Jahres 1848 behauptet, daß das Geschäft der drei Schiffmeister von Linz von großem Umfange und in Zunahme begriffen sei.²⁴⁾ Nach dem Jahre 1848 schlossen sich Schiffmeister und Schiffleute im „Schifferverein der k. k. Provinzial-Hauptstadt Linz und Urfahr“ zusammen, dessen Statuten vom 2. Jänner 1849 die Pflichten und Rechte der Mitglieder, ihre geldlichen Leistungen, die Fürsorge für die Krankenunterstützung der Erwerbsunfähigen und dergleichen festsetzen. Am Montag nach Dreikönig wird nach einem Hochamt in der Stadtpfarrkirche beim Vorsteher, wo sich die Kasse befindet, „die Einratung und jährliche Zahlung geleistet“ und es werden 12 Mitglieder gewählt, „die den Verein zu leiten haben zur Ehre Gottes und des hl. Nikolaus sowie zum Wohle des Schiffervereins“. Bei der Gründung gehörten dem Verein die Schiffmeister F. P. Kastner, Michael Rosenauer, Franz Rosenauer, Paul Lüfteneggers sel. Witwe, Ignaz Mayer und Matthias Nelböck, ferner 4 Schiffschreiber, 32 Nauführer und 58 Schiffleute an.²⁵⁾ Die Fahne dieses Vereins, mit der er alljährlich zur Fronleichnamsprozession ausrückte, hat

das oberösterreichische Landesmuseum im Jahre 1912 von einem Altertumshändler erworben.²⁶⁾

Zum Schlusse wollen wir noch einen Blick auf die Bezeichnungen „Bundwerk“ und „Bindwerk“ werfen, die uns bei keiner anderen Zunft, sondern ausschließlich bei den Schiffmeisterinnungen an der Donau begegnen. Um die Entstehung dieses Wortes zu verfolgen, müssen wir daran erinnern, daß uns zu Beginn des 17. Jahrhunderts im Entwurf der Linzer Schiffordnung das Wort „bimwerckh“ begegnet ist, aber nicht als eine Bezeichnung der Zunft, sondern vielmehr des Raumes, in welchem die der zu gründenden Zunft angehörenden Schiffmeister wohnten. Was bedeutet nun dieses Wort „bimwerckh“?

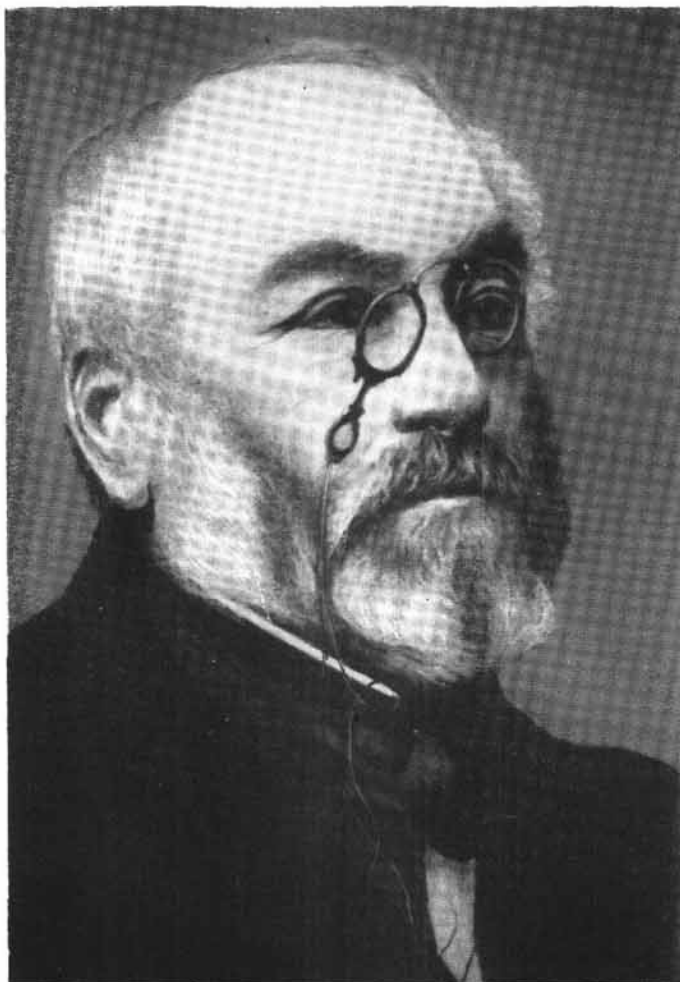
Schmeller²⁷⁾ führt das „Bimarch, Bidmarch, Bitmarch, Piemark, Piemarch“ in der Bedeutung „Grenze, Grenzzeichen“ an. Wohl im gleichen Sinne begegnet uns im Urbar des Stiftes Sonnenburg (Tirol) 1296 das Wort Pymerk.²⁸⁾ Es ist klar, daß das Wort „bimwerckh“ nichts anderes als die Grenzen bedeutet, innerhalb welcher die in Frage kommenden Schiffmeister wohnten.²⁹⁾

Neben der Form „bimwerckh“ (1612) finden wir in den vorstehenden Darlegungen die Form Pymbwerch (Ybbs 1612), beziehungsweise Pimbwerckh (Linz 1612), die 1682 zu Pimberg³⁰⁾ wird, 1742 in der gleichen Form und 1754 wieder in der Form Pimbwerk auftritt. Damals scheint man mit diesem Wort aber schon die Zunft selbst gemeint zu haben, da in dem angeführten Vergleich von den gesamten in dem Linzerischen Pimbwerk einverleibten bürgerlichen Schiffmeistern die Rede ist. 1767 tritt uns zum erstenmal die Form Bindwerk (Wien) entgegen, gleichfalls nicht mehr als Bezeichnung des Raumes, sondern der Zunft selbst. Diese Bezeichnung bleibt nun für Österreich unter der Enns bestehen, während die Bezeichnung der Zunft in Österreich ob der Enns 1802 zum erstenmal in der Form Bundwerk auftritt und diesen Namen bis zum vollständigen Untergang der eigentlich ohnedem nie mehr recht zustande gekommenen Zunft beibehält.

Ernst Neweklowsky.

Anmerkungen:

- 1) Oberösterr. Landesarchiv, Allgemeine Urkundenreihe.
- 2) Oberösterr. Landesarchiv, G VIII/7 46 Bl. 13—31.
- 3) Oberösterr. Landesarchiv, G VIII/7 46 Bl. 2—12.
- 4) Oberösterr. Landesarchiv, G VIII/7 46 Bl. 32—53.
- 5) Die in der vorliegenden Abhandlung angeführten Zunftordnungen, beziehungsweise deren Entwürfe, bieten so viele Einblicke in Volkstechnik, Schifffahrts- und Kulturgeschichte, daß ich glaube, sie wenigstens auszugsweise bringen zu müssen. Sie sind fast durchwegs in einem fürchterlichen Kanzleideutsch abgefaßt. Ich habe mich deshalb bemüht, sie in einer dem heutigen Leser halbwegs lesbaren Form zu bringen und trotz wesentlicher Kürzung des Wortlautes den Sinn ihres Inhaltes nicht zu verändern. Was die zahlreichen schifffahrtstechnischen Bezeichnungen betrifft, die sich in diesen Ordnungen finden, verweise ich auf meine Veröffentlichung „Donauschiffe“, Heimatgaue, 1929, S. 151.
- 6) Klobzille.
- 7) Siebnerin.
- 8) Gefellt, d. h. mit einer Feil versehen.
- 9) An beiden Enden gemutzten (breiten) großen Platte.
- 10) Spitzplättel.
- 11) Oberösterr. Landesarchiv, Starhemb. Archiv, Urkunde Nr. 4221.
- 12) Oberösterr. Landesarchiv. Mus.-Archiv, Nr. 97, fol. 10; Neweklowsky E., Linz und die Donauschifffahrt, Jahrbuch der Stadt Linz 1936, S. 180.
- 13) O.-Oe. Landesarchiv, Abt. Gewerbe, Cameralia, Faszikel 145, „Schiffleute“.
- 14) Ebenda.
- 15) Sammlung des Verfassers.
- 16) Ebenda.
- 17) O.-Oe. Landesarchiv, Abt. Gewerbe, Cameralia, Faszikel 145, „Schiffleute“.
- 18) Sammlung des Verfassers.
- 19) War dem Verfasser nicht zugänglich.
- 20) Sammlung des Verfassers.
- 21) O.-Oe. Landesarchiv, Abt. Gewerbe, Cameralia, Faszikel 145, „Schiffleute“.
- 22) Ebenda.
- 23) Ebenda.
- 24) Krackowizer Ferd., Linz vor vierzig Jahren, (1889), S. 17.
- 25) Stadtarchiv Linz, Schubband 220.
- 26) Oberösterr. Landesmuseum, Kaufinventar 1899—1919.
- 27) Schmeller I. A., Bayrisches Wörterbuch, 2 (1872), Seite 1644.
- 28) Stolz O., Geschichte der Gewässer Tirols, Seite 151.
- 29) Ziegler A., Linz im Wandel der Jahrhunderte, Seite 34, behauptet, daß die Linzer Schiffeelster gemeinsam mit jenen von Urfahr, Ottensheim und Zizlau-Steyregg zur Gauinnung des „Pimbach“ vereinigt waren und meint, daß „Pimbach“ augenscheinlich ein verschollener Lokalname des Donautals oberhalb Linz sei. Diese Angaben sind selbstverständlich abwegig.
- 30) In der Gemeinde Aspach, Gerichtsbezirk Mauerkirchen, gibt es einen Ort Pimberg, der nach Schiffmann, Hist. Ortsnamen-Lex. des Landes Oberösterr., 1. Band, Seite 99, 1363 Pobenberg, Pudenberg, 1521 Pidmberg, 1532 Pidnberg heißt, sich also ganz anders herleitet als unser Wort Pimberg. Bemerkt sei, daß sich in Annaberg bei Hartheim ein Grabmal aus 1414 einer Margareth von absperg von Pimberg befindet.



Schiffmeister Ignaz Mayer, Gründer der Linzer Schiffswerfl.



Schiffmeisterhaus, Untere Donaulände 18.



Hauszeichen, Untere Donaulände 18.