



HISTORISCHES JAHRBUCH DER STADT LINZ

1962

# INHALT

|                                       | Seite |
|---------------------------------------|-------|
| Abkürzungen . . . . .                 | 7     |
| Verzeichnis der Mitarbeiter . . . . . | 8     |
| Vorwort des Bürgermeisters . . . . .  | 9     |

## AUFSÄTZE:

|                                                                                             |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Franz Pfeffer (Linz):<br>Die Trefflinger Pforte (Tafeln I-X, Kartenbeilage im Anhang) . . . | 11 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|----|

|                                                                                            |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Adolf Wagner (Linz):<br>Beiträge zur Geschichte des Salzhandels von Linz nach Böhmen . . . | 85 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|----|

|                                                                                                     |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| † Franz Xaver Bohdanowicz (Linz):<br>Die Plag' der Pestilenz im Linz des 16. Jahrhunderts . . . . . | 105 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|

|                                                                                                                          |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Ludwig Rumpel (Linz):<br>Die Linzer Stadtpfarrer in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts<br>(Tafeln XI-XVI) . . . . . | 129 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|

|                                                                    |     |
|--------------------------------------------------------------------|-----|
| Ernst Popp (Wien):<br>Die Linzer landesfürstlichen Lehen . . . . . | 193 |
|--------------------------------------------------------------------|-----|

|                                                                                                                                                                      |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Hans-Heinrich Vangerow (Geisenfeld/Ilm, Bayern):<br>Linz und der Donauhandel des Jahres 1627<br>(Faltplan, Tafeln XVII und XVIII; Übersichten 5 bis 7 im Anhang) . . | 223 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|

|                                                                       |     |
|-----------------------------------------------------------------------|-----|
| Hans Commedia (Linz):<br>Das volkstümliche Linzer Erzählgut . . . . . | 333 |
|-----------------------------------------------------------------------|-----|

|                                                                                                                                            |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Max Neweklowsky (Linz):<br>Die Linzer Handelsakademie in den ersten 80 Jahren ihres Bestehens<br>(eine Tabelle, Tafeln XIX-XXII) . . . . . | 359 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|

|                                                                                           |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Richard Kutschera (Linz):<br>Luftfahrt und Flugwesen in Linz (Tafeln XXIII-XXX) . . . . . | 429 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|-----|

## KLEINE MITTEILUNGEN:

|                                                                                                   |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Gilbert Trathnigg (Wels):<br>Nachrichten über den ersten Linzer Bürgermeister Georg Puechleittner | 485 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|

|                                                                                                                    |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Gustav Wulz (Nördlingen):                                                                                          |     |
| Nördlinger auf den Linzer Messen . . . . .                                                                         | 493 |
| Walter Pillich (Wien):                                                                                             |     |
| Die Donaureisen des kaiserlichen Gesandten Ferdinand Bonaventura<br>Graf Harrach im Jahre 1698 . . . . .           | 502 |
| Karl M. Klier (Wien):                                                                                              |     |
| Politische Mundartdichtung 1869 bis 1874 aus dem Linz der Kultur-<br>kampfszeit (eine Abbildung im Text) . . . . . | 515 |
| Edmund Daniek (Wien):                                                                                              |     |
| Der Mordversuch Johann Libenys an Kaiser Franz Joseph I. . . . .                                                   | 550 |
| Josef Mittermayer (Ottensheim):                                                                                    |     |
| Karl Mays Beziehungen zu Linz (Tafeln XXXI-XXXVI) . . . . .                                                        | 554 |

#### MISZELLEN:

##### Literaturhinweise

|                                                                 |     |
|-----------------------------------------------------------------|-----|
| Reclams Kunstführer Österreich, Baudenkmäler.                   |     |
| Band I: Wien, Nieder- und Oberösterreich, Burgenland            |     |
| Band II: Salzburg, Tirol, Vorarlberg, Kärnten, Steiermark       |     |
| (Georg Wach a, Linz) . . . . .                                  | 567 |
| Aubert Salzmann, Der Welser Grabstein eines Vorderösterreichers |     |
| (in: 6. Jahrbuch des Musealvereines Wels, 1959/60, S. 157 ff.)  |     |
| (Gilbert Trathnig, Wels) . . . . .                              | 570 |

##### Linzbezogene Funde

|                                                      |     |
|------------------------------------------------------|-----|
| Ein Bericht über den Pöstlingberg aus dem Jahre 1738 |     |
| (Georg Grüll, Linz) . . . . .                        | 571 |

##### Stadtarchiv, laufende Arbeiten

|                                                                  |     |
|------------------------------------------------------------------|-----|
| Die Linzer Personenstandskartei (Wilhelm Rausch, Linz) . . . . . | 573 |
|------------------------------------------------------------------|-----|

Christoff Pruggpeck, Christoff Sagmaister, Paul Schreckinger (1629) und Matheus Schwarzeigl (1628) an, wobei die zwei letztgenannten zeitweilig das Marktrichteramt versahen, also Ratskreisen angehört haben müssen. Wie sie sich betätigten, geht aus den eingesehenen Akten nicht hervor; sie unternahmen jeweils nur eine Fahrt.

Besser unterrichtet sind wir über die beiden Aschacher Bürger Georg Schmiszl, den die Mautrechnung nicht kennt, und Georg Stu(b)mer, die 1625<sup>150</sup> bzw. 1628<sup>151</sup> als Schiffmeister vorkommen. Stubmers Bedeutung unterstreicht die Zahl seiner Fahrten (17). Schiffer müssen auch Kaspar Hofer, der 1630 starb<sup>152</sup>, und Wolf Sagmaister gewesen sein, die in den Marktrechnungen mit Militär- und anderen Transporten ausgewiesen sind, darunter Hofer mit einer Fahrt von Aigen am Inn nach Linz.

Die Familie Gerolt dürfte sich ebenfalls durch das Wasserfrachtgeschäft ernährt haben.

Der 1620 genannte Schiffmann Matheus Peißel tritt in der Mautrechnung nicht in Erscheinung.

Unter den Aschacher Schiffführern fällt auf, daß sich dort anscheinend auch Frauen in diesem Gewerbe versuchten, die nach der Mautrechnung Catharina und Christina Schmiszl(in) hießen. Die Ähnlichkeit dieser beiden Vornamen läßt wieder auf eine Person schließen, vor allem, da sich in den Kammeramtsrechnungen nur Christina Schmiszlin nachweisen läßt und auch sonst nur von „der Schmiszlin“ gesprochen wird. Sicherlich stand sie in verwandtschaftlicher Beziehung zu der bekannten Aschacher Schifferfamilie. Wenn sie wirklich selbst dieses Gewerbe betrieben haben sollte, dann müßte es sich hierbei entweder um das Witwenrecht zur Weiterführung der Geschäfte bis zum Jahresende oder um eine Eigenart der Aschacher Zunftbestimmungen gehandelt haben.

Wie die an der Schifffahrt beteiligten Familien miteinander in Verbindung standen, zeigt gut ein Inventurprotokoll von 1626. Nach ihm hatte ein Hans Khagerer aus Obernsee Schulden bei Matheus Schwarzeigl, Georg Khager(er) aus der Masparzell, Sebastian Khagerer aus der Mühl und Matheus Jungwierth aus der Öxlau. Alle vier (?) Gläubiger werden auch in der Mautrechnung als Frachtführer erwähnt. Sebastian Khagerer war der Hauptfrächter aus dem Mühlgebiet, Matheus Jungwierth wohnte nach der Mautrechnung ebenfalls dort und Georg Khager (aus der Moosbachzell) gehörte in den damals Masparzell, heute jedoch Freizell geheißenen Ort.<sup>153</sup>

Wir wollen den Bericht über Aschach jedoch nicht abschließen, ohne auch die dortigen Regesten auszuwerten.<sup>154</sup> Nach ihnen wohnten 1608 bis 1610 Christoph Pruckhpeckh (im oberen Markt), Kaspar Hoffer (Steinbruch beim

Rindlbrunnen) und Sebastian Khellner (ebendort), 1661 Hans Andlanger (Nr. 129 im oberen Markt) und Michael Pörtl (Nr. 115) in Schiffmannsbehäusungen. Auch Urban Mayr war Schiffmann und Alexander Neidlinger (auch Neundlinger) ist 1638 sogar Schiffmeister gewesen. Hans Wegenstoß (Wegenstoß), einer unserer Hauptfrächter, wird nach der Gegenreformation als erster Schiffmeister urkundlich erwähnt; er verstarb 1650 in Aschach.

So manchen Angehörigen des Schifferstandes finden wir später als Glaubensflüchtling in Regensburg wieder.<sup>155</sup>

Von der Bschauerin: Schon bei den Braunauer Pfarrmatriken hatten wir festgestellt, daß sie uns auch über den örtlichen Rahmen hinaus noch manchen Aufschluß vermitteln. Dies gilt genauso gut für die Aschacher Archivalien, erlauben sie es uns doch im Verein mit den Frachtzielangaben der Mautrechnung, eine Gegend einzuordnen, aus der immerhin neun Schiffführer benannt sind.

Weinfrachten nach Eferding, Peuerbach und Grieskirchen und Angaben doppelter Herkunft für einen Teil der Frächter, die in der Hauptsache Eferding und Brandstatt miteinbezogen, grenzten den ungefähren Raum ab, bei dem es sich um keinen geschlossenen Wohnplatz gehandelt haben konnte, da die Bezeichnung stets „von“ oder „an der Bschauerin“ lautete.

Allen Vermutungen, daß dabei eine Verschreibung vorläge, wird nunmehr der Boden entzogen, denn nach den Briefprotokollen von 1628<sup>156</sup> kaufte „der ehrbare Math. Gämbl an der Bschauerin Wiesen und Peindt an der Brandstatt“.

Nun war es um diese Zeit zwar üblich, vor allem größeres Wiesengelände mit weiblichen Namen zu benennen. Da es sich hier aber um ein wohl in Streusiedlung bewohntes, ausgedehntes Gebiet gehandelt haben muß, könnten nur ein Fluß oder die seinen Lauf begleitenden Uferstreifen in Frage kommen. Berücksichtigt man die in der Mautrechnung genannten Ortschaften, so richtet sich das Augenmerk ganz von selbst auf das die Donau südlich, zwischen Untermühl und Alkoven, begleitende Flußsystem, dessen westlicher Arm auch Eferding und Grieskirchen umgreift.

Außer dem schon erwähnten Mätheus Gämbl beschäftigte sich auch Hans Leudl (Loidl) mit mehreren Frachtfuhren. Ebenfalls hier finden wir wieder eine Frau, Margaretha Stumerin, als Frächter erwähnt.

Eferding: Eferding stand im Schatten der Schiffführer „von der Bschauerin“. So muß man es wohl ausdrücken, denn die eigene Beteiligung blieb hinter deren Bedeutung weit zurück. Eindrucksvoll zeigen dies die fehlenden Gegenfuhren. Ihre Besorgung erledigten die Leute „an der Bschauerin“, seltener auch Aschacher.

Ottensheim: Ein geradezu blühender Zweig des Wasserfrachtgewerbes war hingegen in und um den alten Markt Ottensheim zu Hause, wofür neben der günstigen Lage vor allem die Mautbefreiung seiner Bürger in ganz Österreich verantwortlich sein dürfte. Wenn auch von den 26 uns überlieferten Namen 15 auf Personen trafen, die angeblich „bei“ Ottensheim wohnten, so zeigen einmal die Archivalien, daß hier die Angaben der Mautrechnung nicht immer zutreffen, zum anderen entpuppte sich „*der Marktförg*“ als eine Genossenschaft von 13 Mitgliedern.<sup>157</sup> Ursprünglich sollen es 12 Marktförgen und ein Oberförg, auch Schiffmeister genannt, gewesen sein.<sup>158</sup>

Neben ihnen gab es noch „*den Minifergen*“, ein Amt, das wenigstens zeitweilig von zwei Personen ausgeübt wurde. Sie dürften sich hinter „*dem Förgen*“ von Ottensheim verstecken, der sich vom Marktförgen deutlich durch seinen Zielort Linz (bis auf eine Ausnahme!) und die vorwiegend aus Naturalien wie Getreide, Brot, Wein und Bier bestehenden Frachten unterscheidet; hin und wieder beförderte er Personen. Da sich nun solche Förgenämter zumeist vererbten und es den Hausnamen des „*Lehner im Fergen*“ auch heute noch gibt, könnte einer dieser Miniförgen der „bei“ Ottensheim wohnende Hans Lehner gewesen sein. In Sigmundt Leithner (Leuthner), der wechselnd als „bei“ Ottensheim und aus Wilhering stammend beschrieben wird, scheinen wir den zweiten vor uns zu haben. Nur weil Leithner ein zur damaligen Zeit weitverbreiteter Name ist, wurde er in der Übersicht den genannten zwei Orten zugeteilt.

Daß diese Schlußfolgerungen nicht grundlos sind, beweisen auch ihre unter den Eigennamen vermerkten Eintreffdaten in Linz. Sie liegen in den Monaten März und April, also in einem Zeitraum, für den nur zwei Fahrten „*des Förgen*“ vorgetragen sind (11. und 26. April), und ergänzen gut die bestehenden Lücken.

Zu den Marktförgen gehörte eine ganze Reihe von Personen. Wenn auch die Archivalien Dieterich Hagenauer 1609 als Mitbürger und Förg bezeichnen, so ist dies ohne Belang, da er 1618 als Mitbürger und Marktförg, 1621 als Mitwohner und Schiffmann aufgeführt ist. Aus dem gleichen Jahr kennen wir die Mitbürger und Marktförgen Georg Mörthini (?), Matheus Perger und Hans Ossenhauser, der 1620 neben dem Marktförgen Paul Städler nochmals Erwähnung findet. Ob der 1618 genannte, ein Jahr später bereits verstorbene Schiffmeister Georg Geselberle (?) von Ottensheim die Stellung eines Oberförgen innehatte, kann nicht angegeben werden.

Daneben beherbergte Ottensheim auch den Fischerstand, so 1609 Matheus und Andrä Hinzinger, den letzteren ausdrücklich als Mitbürger und Fischer.

In späterer Zeit finden sich noch weitere Personen, die diesen Beruf ausübten.<sup>159</sup>

Über die bisher noch nicht erwähnten Frächter lassen sich ebenfalls einige Aufschlüsse geben. Matheus Mayr gehörte vermutlich ebenfalls zu den Marktförgeren, denn er ließ einem Schiffmeister aus dem Urfahr Schadlinz einen Schuldbrief ausstellen. Andree Hebenstreit wird Inwohner zu Ottensheim genannt. Bürger des Marktes, die zum Teil auch Frachtgüter empfangen, waren ferner Sigmund Hammerschmid, Tuchscherer, und Andree Hammerschmid, beide Ratsmitglieder, Hieronymus und Florian Wolkerstorfer, gleichfalls im Rat und wechselnd im Marktrichteramt tätig<sup>160</sup>, Andre Reiz, Mitglied des Rates und zeitweise Gemeinderedner, und Leonhard Pez, dessen Stelle allerdings schon ab 1618 unbesetzt blieb, denn als Weinhändler führte er mit dem Markt einen erbitterten Rechtsstreit, weil man ihm nicht länger erlaubte, die mit Gebühren verbundene amtliche Weinniederlage zu umgehen. Wie das Burgrechtsbuch von 1620 bis 1634<sup>161</sup> beweist, sind die 1627 in Linz eingetragenen Ortsangaben „bei“ Ottensheim nicht in jedem Fall richtig gewesen, denn Wolf Puechenauer, Niklas Eder (Färber) und Dieterich Hagenauer besaßen das Bürgerrecht und lebten in Ottensheim.

Für die Bedeutung des Marktes zur damaligen Zeit spricht auch die große Zahl seiner Zünfte.

Da keine Steuerbücher zur Verfügung stehen, sind wir über den Wohlstand unserer Frachtführer im einzelnen nicht unterrichtet. Doch läßt sich vermuten, daß die Geschäfte der Marktförgeren und Förgeren in friedlichen Zeiten einträglich waren. Die anderen Bürger beteiligten sich am Wasserfrachtgewerbe sowieso nur mit Gelegenheitsfahrten.

#### bb) Groß-Linz.

Wie unsere Mautrechnung zeigt, war auch schon damals die Verbindung zwischen Linz, Urfahr, Schadlinz, Urfahr Schadlinz und Zizlau so eng, daß man für die in diesem Raum lebenden Menschen bald den einen, bald den anderen als Heimatort angab. Deshalb soll auch hier die Behandlung unter dem Leitwort „Groß-Linz“ erfolgen, da es durchaus gerechtfertigt ist, dieses Gebiet schon zur damaligen Zeit als einen geschlossenen Wirtschaftsraum zu betrachten.

Obwohl wir den Wasserfrachtverkehr unterhalb der Mautstätte in seinem Ausmaß höchstens einschätzen können, da sie nur von den bedeutenderen, am Gegenverkehr mitbeteiligten Schiffführern angelaufen wurde, so zeigt doch die Übersicht 7 einwandfrei, daß Groß-Linz im Frachtgewerbe



auf dem Wasser in Österreich an erster Stelle stand; Fahrtenzahl und Menge der Schiffe übertreffen sogar erheblich Passau.

Linz: Mit seinen 14 (!) Frächtern hinter Schadlinz nur an zweiter Stelle, wog es diesen Rückstand durch ein Mehr an Fahrten und Fahrzeugen auf.

Im Stadtsteuerbuch von 1600/01<sup>162</sup> finden sich aber nur wenige durch die üblichen Berufsbezeichnungen als Frachtführer erkennbare Personen. Im zweiten Viertel wohnte Hans Hueber, Schiffmann, im vierten Klauf Lehner, Schiffer, und im ersten Viertel der Vorstadt treffen wir den Schiffmeister Hans Neuer, den Schiffmann Georg Lägler und die Schiffknechte Georg Peyerl, Sigmund H(R)äzelperger und Hans Rubin an. Auch ein Fischer, Joseph Scharb, ist aufgeführt.

Im Steuerbuch von 1610<sup>163</sup> blieb davon mit Berufsangabe nur mehr der Schiffmann Hans Hueber übrig, zu dem sich in der Vorstadt noch Blasius, ein Schiffknecht, gesellte. Dafür tauchen aber jetzt Namen auf, wie sie uns von der Mautrechnung her vertraut sind, so Wolf Guggenperger und (Bartlmee) Wibmer.

Wenn auch die Linzer Steuerbücher nur von jedem Jahrzehnt erhalten blieben, so hat doch Neweklowsky durch eine Spezialarbeit<sup>164</sup> die Lücken zu schließen versucht, wobei er Schadlinz in seine Betrachtungen miteinbezog. Nach ihm wird 1602 der Schiffmeister Georg Leckleutner erwähnt. 1607 heiratete der verwitwete Schiffmeister Georg Spieß (Schadlinz). Ab 1612 kommen die Schiffeleute Hans Mair, Wolf Wipplinger und sein Sohn Bernhard (beide Schadlinz) hinzu und 1616 wird auch Sigmund Lägler genannt.

Die nun folgenden Angaben wurden vom Stadtarchiv Linz zur Verfügung gestellt und sind den Stadtsteuerbüchern und den Linzer Regesten entnommen.

Stephan Parzner, „sonst Stallmeister genannt“, ist erst 1630 als Schiffmeister verbürgt, wobei sein Nachname sich zu Pozer verändert hat. Vermögen scheint Parzner (so die Schreibweise der Mautrechnung!) nicht besessen zu haben, da entsprechende Vorträge fehlen. Er wohnte in verschiedenen Häusern zur Miete. Seine Armut beweisen die geringen Steueraufkommen von 1 fl 2 ß bzw. 3 fl.

Hans Khauffleitner oder Khaufleuthner, ein Schiffknecht, war ebenfalls Mieter und stand mit 1 fl 2 ß und 1 fl 4 ß zu Buche.

Mit den gleichen Sätzen ist auch der Schiffknecht Paul Khurzpaur (Kuertzbauer) veranlagt, der 1630 mit Khauffleitner im gleichen Haus lebte.

Pangratz Danmillner, ohne Berufsangabe, wird 1630 als „Herr“ bezeichnet, eine nur selten verwendete Anrede, die auf eine besonders angesehene



Stellung innerhalb der Stadtgemeinde schließen läßt. Er allein brachte für den Eigenbedarf 1627 einige Dreilinge Wein<sup>165</sup> nach Linz mit. Vom Haus versteuerte er die „Halbierung“, weitere Liegenschaften (1630) und noch anderes mehr, wofür er einen Betrag von 48 fl, später 59 fl zu erlegen hatte.

Daniel Viertzger, einer der Schiffknechte, doch mit eigenem Haus, entrichtete 1620 5 fl 5 ß.

Der Schiffmeister Wolf Guggenberger wohnte zur Miete. Vermögensangaben fehlen, weshalb sich sein Steuersatz 1630 nur auf 4 fl belief.

Auch über die beiden tätigten, vor allem an den Gegenfuhren beteiligten Fernfrächter können wir uns erst aus dem Steuerbuch von 1630 unterrichten; leider sind keine Berufe vermerkt.

Christoph Hei(n)zenberger versteuerte die Halbierung vom Haus in der Vorstadt am Graben, zwei sicher während der Bauernbelagerung abgebrannte Gebäude und andere Liegenschaften, darunter eine Brandstatt im Wörth. Seine Steuersumme von gut 61 fl ist hoch. Wie uns die Mautrechnung zeigt, nahm er 1627 die durch einen Steyrer Schiffmeister nach Linz gebrachten Stahl- und Eisenladungen aus Innerberg (Eisenerz) in Empfang, vermautete und verfrachtete sie weiter. In seinem Haus fand während der Seuchenzeit das Mautamt Aufnahme. Er muß für unser Betrachtungsjahr als der bedeutendste Unternehmer bezeichnet werden und kann nichts anderes als Schiffmeister gewesen sein.

Hans Hei(n)zenberger, bestimmt ein Verwandter, wenn nicht der Bruder von ihm, wohnte noch 1630 zur Miete, da sein im Wörth gelegenes Anwesen ebenfalls zur Brandstatt geworden war. Steht er auch an Geltung hinter Christoph zurück, so ist der Steuerbetrag von mehr als 16½ fl immer noch recht ansehnlich. Gewiß haben wir in ihm einen Schiffmeister vor uns.

Sigmund Lägler, nur 1620 aktenkundig und Schiffmann mit eigener Behausung, zahlte fast 21 fl Steuer.

Bei Georg Lecklei(eu)tner, Schiffknecht und Mieter in verschiedenen Häusern, davon 1620 mit Kurzpaur im gleichen Gebäude, sank das Steuer-  
aufkommen von 3 fl auf 1 fl 4 ß ab.

Im Steuerbuch von 1630 finden sich zwei Wolf Lehner. Der Schopper wohnte mit den Schiffknechten Khauffleitner und Khurzpaur zusammen. Vermögen besaß er nicht und zahlte darum auch nur 1 fl 4 ß. Armut, Mietwohnung und geringe Anzahl der Fahrten sprechen für ihn.

Die Steuern des anderen Lehner, Hausbesitzer, doch ohne Berufsangabe, beliefen sich auf fast 28 fl.

Peter Schletur, ein Schiffknecht, wohnte 1620 zur Miete und entrichtete den üblichen Satz von 1 fl 2 ß.

Christoph Winkelhoffer, ebenfalls Mieter und mit unbekanntem Beruf, hatte 1630 einen Betrag von 19<sup>1</sup>/<sub>2</sub> fl aufzubringen.

Überblicken wir nunmehr die Steuereintragungen insgesamt, so stoßen wir häufiger, und zwar gerade bei Personen, die sich besonders stark am Frachtverkehr beteiligten, auf die Bezeichnung „Urkauf“. Unter ihm verstand man das Kapital zum Vorankauf dessen, was zur Betreibung einer Wirtschaft oder eines Gewerbes notwendig war.<sup>166</sup> Urkauf finden wir unter anderem bei Pangratz Danmillner, 1620 mit 1200 fl, 1630 mit 1800 fl beziffert, Christoph Hei(n)zenberger, 1630 1500 fl, Hans Hei(n)zenberger, 1630 850 fl (?), und Sigmund Lägler, 1620 200 fl, hier anstatt „Urkauf“ jedoch „Gewerbe“ gebraucht.

Da die Schiffknechte zur Ausübung ihrer Tätigkeit die Ausrüstung von den Schiffmeistern gestellt bekamen, möchte das in der Steuerbeschreibung von Daniel Viertzger enthaltene Wort „Vorkauf“ nicht als Verschreibung von „Urkauf“ gedeutet werden.

Wenn wir neben der Steuerhöhe noch andere Beweise für den Grad der Wohlhabenheit heranziehen wollen, dürfen wir die Häuser nicht außer acht lassen. Bei ihrer Veranlagung fällt auf, daß sie zum Teil nur mit der „Halbierung“ bewertet wurden. In solchen Fällen mußten wohl andere Familienglieder als Miteigentümer die restliche Hälfte besessen und gesondert versteuert haben.

Die Gebäudewerte streuen in breitem Rahmen, der von 2700 fl (Christoph Hei[n]zenberger) über 2624 fl (Pangratz Danmillner) und 900 fl (Sigmund Lägler, 1620!) bis zu bloßen 100 fl (Daniel Viertzger) reicht.

Trotzdem bedeutete eine Steuerveranlagung noch nicht, daß damit auch das nötige Bargeld vorhanden war. Dies zeigt sich treffend bei Christoph Hei(n)zenberger, von dem 1630 nur eine Abschlagszahlung in ungefähr halber Steuerhöhe einging. Dabei sollten wir aber nicht übersehen, daß gerade die meist außerhalb der schützenden Stadtmauern lebenden Schiffeleute unter den Bauernwirren besonders gelitten hatten, verbrannten doch viele ihrer Häuser und mit ihnen sicherlich auch manche Ausrüstungsgegenstände.

Zusammenfassend ist zu betonen, daß der Schifferstand in und für Linz von großer Wichtigkeit war. Da sich jedoch mit diesem Gewerbe allein keine Reichtümer beschaffen ließen, dürften es die nur in ihm Tätigen kaum zu großem Ansehen und städtischen Würden gebracht haben.

U r f a h r ( S c h a d l i n z ): Wenn wir die Quellen außerhalb der Mautrechnung betrachten, dann werden wir inne, daß viele und gerade die wichtigsten der in ihr festgehaltenen Personen im Urfahr Schadlinz daheim

waren. Trotzdem soll aber hier in erster Linie die in der Mautrechnung verankerte Unterscheidung bei der Darstellung Verwendung finden.

Der Schiffknecht Christoph Stiernfridt wohnte in Wirklichkeit in Linz selbst, 1620 zur Miete und mit 1 fl 2 ß veranlagt, 1630 im Besitz einer Brandstatt mit 1 fl 4 ß belastet.

Von den ersten Schiffmeistern geben uns die Ottensheimer Briefprotokolle Kunde, die von den Schiffmeistern Stephan Röß (1612) und Christoph Schenleitner (1617) aus dem Urfahr Schadlinz berichten. Stephan Röß wird 1627 als Stephan Eß von Urfahr bezeichnet. Er ist für elf Fahrten genannt.

Weitere Schiffmeister waren Georg Spieß (1632)<sup>167</sup>, zusammen mit Stefan Heher 1634 als Schiffleute im Urfahr Schadlinz angesprochen<sup>168</sup>, und die Schiffmeister im Urfahr, Bernhard (1635)<sup>169</sup> und Wolf Wipplinger (1645).<sup>170</sup>

Leider wissen wir von anderen, bedeutenden Schiffführern bislang nichts, so über Oswald Kälb (23 Schiffe), Leonhard Eck(gg)ersdorfer (19), Hans Niderauer (19) und Hans Sagmaister (17).

Übrigens treffen wir auch in Schadlinz wieder eine Frau, die Barbara Sagmaisterin, im Wasserfrachtgewerbe an.

(Urfahr) Schadlinz: Die nach der Mautrechnung von dorthier stammenden Personen fuhren nur je einmal nauwärts. Für den Seiler Wolf Pessinger sind daneben noch Landfuhren vorgetragen.

Zizlau: Christoph Fuchs brachte unter anderem aus der Wachau elf Schiffe mit Weinfracht, die in der Hauptsache an Linzer Bürger ging.

Wie die bisherigen Ausführungen zeigen, verfügte Groß-Linz wahrlich über einen ansehnlichen Schifferstand, dessen Mitglieder sich aber recht unterschiedlich am Wasserfrachtverkehr beteiligten. Um die Bedeutung jedes einzelnen im Gesamtgewerbe ins rechte Licht zu rücken, soll ein Vergleich der Fahrten- und Schiffzahlen vorgenommen werden; aus ihm ergibt sich folgendes Bild:

Weit an der Spitze befindet sich dabei Christoph Hei(n)zenberger mit 21 Nau-, 16 Gegenfahrten und 92 Fahrzeugen, gefolgt von Wolf Guggenberger (39/9, 54), Hans Hei(n)zenberger (12/10, 44), Stephan Parzer (20/11,39), Bernhard Wipplinger (13/6, 38), Georg Spieß (8/4, 28) und Wolf Wipplinger mit 10 Tal-, 7 Bergfahrten und 21 Schiffen.

Die Linzer liegen hier allesamt im Vorfeld, doch ändert sich dieses Verhältnis, wenn wir die im Durchschnitt der Fahrten zur Maut gebrachten Schiffzahlen einander gegenüberstellen.

Wohl hält auch hier Christoph Hei(n)zenberger mit 2,5 Schiffen die Spitze, doch dann folgen Georg Spieß (2,3), Bernhard Wipplinger und Hans

Hei(n)zenberger (je 2), Stephan Parzer (1,3), Wolf Wipplinger (1,2) und Wolf Guggenberger (1,1). Schadlinz hat nunmehr gleichgezogen.

Ferner zeigt der von Platz zwei an das Ende zurückgefallene Guggenberger, daß er kein Fernfrächter gewesen sein kann. Den Beweis hierfür erbringen neben der Fahrtenhäufigkeit die 17 von ihm durchgeführten Personentransporte. Man kann ihn daher geradezu als im Linienverkehr Tätigen bezeichnen.

Von den Schiffmeistern unterscheiden sich deutlich die Knechte, obwohl man nur den erfahrensten unter ihnen Schiffe anvertraut haben dürfte.

Nehmen wir auch hier wieder die drei bekannten Werte als Maßstab für eine Beurteilung, dann ergibt sich als Reihenfolge (in Klammern die durchschnittlichen Schiffzahlen): Georg Leckleitner, 8 Nau-, 10 Gegenfahrten und 18 Schiffe (1,0), Paul Kurzpaur, 5/3, 11 (1,4), Hans Khauffleitner, 8/2, 10 (1,0), Daniel Viertzger, 1/1, 2 (1,0), Peter Schletur und Christoph Stiernfridt je 1/0, 1 (1,0).

Wägt man schließlich noch die Leer- und die Frachtfahrten sowie Menge und Wert der Ladungen gegeneinander ab, dann vertieft sich dieser Unterschied noch mehr.

Dies konnte auch gar nicht anders sein, da die Schiffknechte sonst ihren Schiffmeistern als Besatzung dienten und wohl nur bei deren Verhinderung, also in Vertretung, selbständig tätig wurden.

So bietet denn Groß-Linz vom Jahre 1627 das Bild eines von Krieg, Besatzung und Pfandschaft sicherlich beeinträchtigten Wirtschaftsraumes, der jedoch als Verkehrsknotenpunkt mit dem bedeutendsten Wasserfrachtgewerbe in Österreich noch die gleiche Anziehungskraft wie in früherer Zeit besaß. Aber auch hier, wie schon bei Aschach, mußte Neweklowsky feststellen, daß die Namen seiner damaligen Schiffmeister fast alle mit der Gegenreformation erlöschten.

cc) Die Donau von Linz bis Ungarn.

Zwar nahm der Linzer Raum im ganzen österreichischen Wasserfrachtgewerbe eine beherrschende Stellung ein, doch konnten sich dennoch, selbst in Orten seiner näheren Umgebung, bedeutendere Frächterzusammenschlüsse entwickeln und behaupten.

Steyregg: War es stromaufwärts der mit besonderen Handelsvorrechten ausgestattete Markt Ottensheim, so stromab die der Traunmündung gegenüberliegende Stadt Steyregg.

Über die Zahl ihrer Frächter, die 61 Fahrten mit 90 an der Maut gezählten Fahrzeugen unternahmen, tappen wir im dunkeln, da es auch hier Förgen (?) gab. Allein 27 Fahrten weist die Mautrechnung ihnen (?) zu, die

meistens in Linz endeten. Allerdings, und dies ist seltsam, gingen sie alle nauwärts, während die Lage zur Landeshauptstadt eigentlich Gegenfuhren erwarten ließe. Leider kann dieses Mißverhältnis nicht aufgeklärt werden. Gleichfalls wissen wir nicht, ob Förg und nur einmal genannter Marktförg in verschiedenen Personen zu suchen sind oder sich gar, wie in Ottensheim, eine ganze Genossenschaft hinter ihnen verbirgt.

Bei Steyregg unterscheiden die Archivalien zwischen der Stadt und dem Dorf, das wohl außerhalb der schützenden Mauern lag, doch von Mitbürgern bewohnt wurde, so 1614 und später vom Fischer Philipp Getzlinger.<sup>171</sup>

Der überwiegende Teil des Schifferstandes scheint aber in der Stadt selbst gelebt zu haben, zum Beispiel Bernhardt Wielinger, Bürger und Schiffknecht (1615)<sup>172</sup>, Sigmund Winderl, Bürger und Schiffmeister (1613), derselbe dem Namen, doch wohl kaum der Person nach mehrmals 1616/17 als Schiffknecht und Bürger bezeichnet, oder der Bürger und Schiffknecht Georg Stainruckh (1616, 1617).<sup>173</sup>

Der vor allem gesuchte Christoph (G)Stettner kaufte 1616 ein Haus in der Stadt und ließ sich, Bürger und Schiffmeister genannt, unter dem 19. August des gleichen Jahres einen Heiratsbrief ausfertigen. Ab 1617, inzwischen auch als Schuldner erwähnt, versah er zusätzlich die Stelle eines Hofamtmannes. Sie verhinderte nicht, daß er ein Jahr später von den Mitbürgern im Dorf verklagt wurde, weil er einen von ihnen wegen einer verlorenen Zille im Beisein „etlicher erlicher Leitth“ einen „Schelmb Dieb“ gescholten hatte. Noch im gleichen Jahr werden weitere Klagen über ihn laut, so wegen Zechprellerei und Fluchen. Gstettner scheint also von ziemlich grober Umgangsart gewesen zu sein, wie diese den „ungottsförchtigen“ Floßleuten insgesamt von der Bayerischen Forstordnung (1616) bestätigt wurde. 1629 hatte er wieder Streit wegen verschiedener Beleidigungen.<sup>174</sup> Wie lange er Hofamtmann war und welche Pflichten und Rechte sich damit verbanden, wissen wir nicht genau; spätestens 1630 übte er dieses Amt nicht mehr aus.

Der Name Arttnr fand sich erstmals 1618 verzeichnet, als dieser Mann Fuhrlohn für die Anlieferung von 500 „Brennbirth“ erhielt, 1623 gab er, jetzt auch mit Vornamen (Michael), einen Schuldbrief und siegelte 1631 „von der Gemeinde“. Im gleichen Jahr wird er „Bürger im Dorf“ genannt, und an anderer Stelle ist ersichtlich, daß in seinen Diensten Knechte standen, die von ihm als dem Meister sprachen.<sup>176</sup> Demnach scheint mir der Schiffmeisterberuf für ihn erwiesen zu sein.

Geltung besaßen einige Schiffleute wohl in Steyregg, wie die zeitweilig bekleideten Gemeindeämter zeigen, doch übermäßiger Wohlstand war auch

hier nicht ihr Merkmal, wenn man die Zahl der Schuldbriefe überblickt. Sicherlich spielten dabei die kriegerischen Ereignisse eine nicht zu unterschätzende Rolle. In und außerhalb der Stadt hatten sie nur mehr 46 Feuerstätten übriggelassen, wie wir einem Anlageregister von 1630 entnehmen müssen.<sup>177</sup>

**Herrschaft Luftenberg:** Lukas Pigl, nach der Mautrechnung Bräumeister der Herrschaft Luftenberg, brachte alle seine Bierlieferungen nach Linz.

**Mauthausen:** Dort, wo die Enns ihr Wasser und den Eisen- und Stahlsegen dazu in die Donau führt, liegt Mauthausen, eine alte Mautstätte. Unser Rechnungsbuch nennt für diesen Markt 14 Namen, die 38mal mit 62 Fahrzeugen in ihm vorkommen. Dabei müssen wir uns aber bewußt sein, daß uns die Mautrechnung mit zunehmender Stromab-Entfernung von Linz nicht mehr zuverlässig über die Beteiligung eines Ortes am Wasserfrachtgewerbe unterrichtet.

Der wichtigste Frachtführer, Georg Khurzpaur, 1622 Ratsbürger und verordneter Spitalmeister, 1623 Marktrichter, wird 1629 als Bürger und Schiffmeister allhie bezeichnet. Im letztgenannten Jahr gab er einen Schuldbrief „dem erbaren und fürnehmen N., denen Schiffleuten sabentlich, so am Wasserstromb der Thonau, . . . sich der Schöffart gebrauchen und allen Irn Nachkomen“ über 100 fl, Zins zu Lätare.<sup>178</sup> Scheinbar hatte ihm seine Schifferzunft, deren Sitz und Einflußbereich wir aus dieser eigenartigen Umschreibung nicht erkennen können, ein Darlehen gegeben, was für ihre Vermögenslage sprechen würde.

Der in seiner Bedeutung Khurzpaur am nächsten kommende Frächter Hans Pallnstorffer findet 1628 als gewesener Bürger und Schiffmeister Erwähnung.

Aus dem gleichen Jahr wird uns auch vom Bürger und Schiffmeister Veit Zink berichtet.<sup>179</sup>

1629 zahlten die Bürger Hans Plabentaler und Veit Zink den jährlichen Bestand vom Salzausmessen, und 1633 erhielt letzterer für sich und seine Knechte auf Befehl des Rates für den mit (zusätzlich?) zwei Mietrossen durchgeführten Transport vierer Zillen von Stein nach Mauthausen 2 fl.<sup>180</sup>

Weitere Schiffleute, doch untergeordneter Stellung, müssen Wolf Hofer und Wastl Wibmer gewesen sein, die 1627 Soldaten nach Niederwallsee brachten.<sup>181</sup>

1623 wird Sigmund Wolfsberger als Angehöriger des Rates bezeichnet.<sup>182</sup> 1625 bestrafte er als Marktrichter (ein Amt, das er noch 1629 innehatte) zwei Schiffknechte wegen Raufhandel und reiste der Landsteuer halber zum

Linzer Bartholomäusmarkt, wo er drei Tage lang auf dem Wasser verbrachte, „*sintemalen in der Statt die Luft nit guett gewest . . .*“. Im gleichen Jahr sind auch Beträge für Totenträger in Mauthausen ausgeworfen, was eine Massenerkrankung wahrscheinlich macht. 1626 wird nochmals die Rauflust eines Schiffmannes geahndet.<sup>183</sup>

Ebenfalls der Seiler Leonhard Me(a)yr, auf dessen Name eine Platte lief, war Ratsbürger (1623). 1630 endlich ist Jakob Khrall als Bürger von Mauthausen vermerkt.<sup>184</sup>

Auch über Holzankauf und Handelsbeziehungen geben die Mauthausener Archivalien Aufschluß. Wiederholt werden 1627 von Steyrer „*Flezzern*“, so dem Lienhard Schlögl, ebenso von dem uns bekannten, gleichfalls aus Steyr stammenden Schiffmeister Puechner, Flöße erworben, deren Preis zwischen  $4\frac{1}{2}$  fl und  $5\frac{3}{4}$  fl lag.

Ferner bezahlte der Markt dem Wolf Fuchs aus Salzburg, nach der Mautrechnung ein Frachtführer, anstelle des Apothekers von Gmunden ein Salzrecht.<sup>185</sup>

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, daß die Zahl seiner Schiffführer, deren für uns wichtigster sogar Ratsmitglied war, und das Vorhandensein einer (eigenen?) Zunft genügend für die Stellung Mauthausens im Wasserfrachtgewerbe sprechen.

H ü t t i n g: Die Bedeutung des Marktes Hütting zeigt schon das im Jahre 1513 auf Veranlassung seines Richters Friedrich Scheffmann (!) aus den alten Urbaren ohne Änderung erneuerte Banntaiding.<sup>186</sup> Nach ihm stand es den Bürgern frei, auf eigenen Zillen oder mit dem Fergen über die Donau zu fahren. Die im Burgfrieden Hausgesessenen durften jeden, der zu ihnen kam, „*auwärts ausholen und ihm zuführen*“, worunter wohl nichts anderes zu verstehen ist, als daß sie einlaufende Schiffe an bestimmter Anlegestelle (Au!) ent- und beladen konnten, ohne hierfür etwas an den Landesfürsten oder die Schloßherrschaft in Niederwallsee schuldig zu sein.

Selbst das alte Recht der Grundruhr<sup>187</sup> wird noch in der Bestimmung sichtbar, daß keiner im Marktbereich ohne ihre Zustimmung das „*Schiffen*“ (Vermindern der Ladung!) der auf Grund gelaufenen Schiffe oder Flöße übernehmen sollte.

1627 treffen aus Hütting sechs Frächter mit 83 Schiffen 44mal an der Maut ein. Allein zwei Drittel davon gehörten Andre Roiß und Hans Kra(o)nperger. Ob einer von ihnen wohl der Marktförge war?

N i e d e r w a l l s e e: Die Mautrechnung erwähnt drei Frachtführer, die mit 37 Schiffen Linz 24mal berührten. Hans Häberl und Dionysi Herdtinger hatten den wesentlichsten Anteil daran.



Vielleicht wären noch Einzelheiten aus den Akten des Schloßarchives in Wallsee zu ermitteln.

**Ardagger:** Aus diesem Ort kamen die drei Schiffführer Sigmund Haußleitner, Hans Mairhofer und Wolf Schrämbel, von denen uns das Rechnungsbuch 29 Fahrten mit 47 Fahrzeugen überliefert.

**Struden:** Selbst in diesem unwirtlichen Landstrich wohnten drei Frächter mit Namen Leopoldt Pidtl, Andre und Sebastian W(B)althauser. Mit 55 Fahrzeugen führten sie 34 Fahrten nach Linz durch.

**Persenbeug:** Seine Beteiligung am Wasserfrachtverkehr war verhältnismäßig gering und stand deutlich im Schatten der größeren Schwester Ybbs.

Vornehmlich betätigte sich darin der Bürger und Marktförge Kilian Auer, der 1626 Erbschaftsangelegenheiten regelte und 1628 sein Testament machte.

Peter Anmelt hatte 1625 das Marktrichteramt inne und Michael Hintersteiner weist ein 1632 errichtetes Testament als Bürger und Hausbesitzer nach.<sup>188</sup>

**Ybbs:** Leider lassen die spärlichen Aktenreste den Entwurf eines genaueren Bildes nicht zu, doch bestätigen wenigstens die Traubücher<sup>189</sup> fünf von den zwölf Schiffführern.

In ihnen finden wir 1622 den Wittiber und Bäcker Hans Widmann, 1625 Elias Puechinger, 1628 Matheus Huy und 1631 den Bürger und Schiffmeister Hans Wolmannstorfer und Paul Wippsberger.<sup>190</sup>

Also war auch in Ybbs der Schifferstand heimisch, was schon die in der Mautrechnung mit 78 Schiffen nachgewiesenen 55 Fahrten andeuteten.

Wenn auch die Quellen über andere, bedeutende Frachtführer wie Matheus Pussecker, Sigmund Kriechpämb, Gotthard Hölzl und Colman Schmizl nichts preisgeben, so dürfte die Annahme kaum fehlgehen, daß sie, wie auch der urkundlich (allerdings ohne Beruf) erwähnte Matheus Hu(o)y das Schifferhandwerk ausübten.

**Melk:** Nach dem Mautbuch gab es hier drei Frachtführer, die mit 38 Schiffen 30 Reisen unternahmen.

Zwei davon konnten als ansässig in Melk belegt werden. Sie bewohnten Kleinhäuser, die sich vor dem oberen Tor in der Hafnergasse befanden.<sup>191</sup> Es handelt sich dabei um den Michael Pracher und den Paul Gstettner. Dieser kommt sogar zweifach vor, und zwar in der Form „*Trettbauer Hans modo Gstettner Paul*“ und auf der gleichen Grundbuchseite weiter unten als „*Gstettner Paul modo Wimmer Sebastian*“. Auf dem zuletzt genannten Wohnplatz saß 1550 ein Schiffmann.

Wann und wie lange sie in Melk lebten, kann nicht angegeben werden, da nur der Rahmen des Grundbuches (1570 bis 1670) bekannt ist.

**Aggsbach:** Unter acht Frächtern gelangten 103 Schiffe auf 69 Fahrten nach Linz, so daß der (?) Ort ganz gehörig am Wasserhandel Anteil hatte. Leider ließen sich keinerlei Unterlagen über ihn beschaffen. Man muß hier jedoch nachdrücklich feststellen, daß sowohl Aggsbach-Markt als auch das vor Kaiser Josef II. dorthin pfarrzuständige Aggsbach-Dorf bedeutende Flößerorte waren.<sup>192</sup>

**Spitz:** Ist es nicht auffällig, daß in diesem Landstrich fast jeder Ort tatkräftig im Wasserfrachtgewerbe mitwirkte? Wir befinden uns eben schon seit geraumer Zeit in der gesegneten Wachau, dem bedeutendsten Weinland an den Ufern der Donau. Ihre Ernten machten diese Orte zu Ausgangspunkten der großen Gegenzüge, die randvoll mit Most- und Weinfracht beladen unter Pferdevorspann auf Westkurs gingen und damit einem Teil der Bevölkerung lohnende Arbeit und Brot vermittelten.

Zwar werden uns aus Spitz nur fünf Namen benannt, aber diese Personen brachten auf 77 Fahrten 158 Schiffe nach und durch Linz. Eine solche geschäftige Tätigkeit wirkt erstaunlich, da der Markt doch eben erst (1620) von den kaiserlichen Soldaten geplündert und fast völlig eingeäschert worden war.<sup>193</sup>

Der bedeutendste Frächter, Lamprecht Khölnperger, Schiffmeister und Bürger von Spitz, wird im Bruderschaftsregister der „*Sant Gottsleychnams Zöch*“ vom Jahre 1594 geführt; er starb 1633 als deren „*Bruder Maister*“ (Zechmeister).

Zacharias Nitsch dürfte ebenso dem Schifferstand angehört haben, da ein Schiffmeister Andreas Nitsch 1636 aus dem Leben schied und im gleichen Jahr ein weiteres Mitglied dieser Familie, mit Vornamen Sigmund, als Schiffmeister bezeugt ist.

Thoman Wäßlmayr findet sich ohne Berufsangabe in einer Kirchenrechnung von 1626.

Christoph Preninger war gleichfalls Schiffmeister und Bürger von Spitz.

Der nur mit einer Zille nachweisbare Peter Sandtner zählte zur Zunft der Lederer (Taufmatrikel von 1628).<sup>194</sup>

Demnach besaß Spitz eine Bruderschaft, die, nach dem Beruf eines ihrer Meister zu urteilen, vorwiegend aus Schiffleuten bestanden haben mußte. Sie zeigt deutlich genug, daß im Markt ein achtbarer Schifferstand lebte.

**Weißkirchen:** Hans Urban, der das Müllergewerbe betrieb (Sägemühle?), lief auf 22 Fahrten die Mautstätte an, wobei er 32 Schiffe mit sich führte.

Rossatz: Der hier als einziger Fernfrächter ansässige Matheus Lehenmair wurde im Mautbuch doch 40mal und mit 85 Schiffen erwähnt.

Stein/Krems: Wenn Krems heute die Schwesterstadt an Bedeutung längst überflügelte, so lag 1627 – was die Donauschiffahrt anlangt – ein deutliches Übergewicht noch bei Stein, sofern wir die Angaben der Mautrechnung verallgemeinern dürfen. Sind es doch hier neun Schiffführer, die mit 159 Fahrzeugen 75 Fahrten unternahmen, während dort nur drei mit 66 Schiffen 27mal nach Linz fuhren. Da die beiden Städte schon frühzeitig und eng in wechselseitige Beziehungen zueinander traten, sollen sie als geschichtliche Einheit betrachtet werden, wobei wir uns in den folgenden Darlegungen der freundlichen Hinweise des Kremser Archives bedienen.

Nach ihnen lebte Zacharias Aichinger als Schiffknecht und Hausbesitzer in Stein.<sup>195</sup> 1629 verschiffte er mit seinem Standesgenossen Georgi Hauer zusammen Getreide von Stein nach Wien.<sup>196</sup>

Der dem Anschein nach vermögende Thoman Praitenhueber brachte unter anderem 22 Klafter Holz von Aggsbach nach Stein und verlangte dafür als Fuhrlohn einen Gulden je Klafter.<sup>197</sup>

Der Schiffmann Stephan Puxbämb erhielt 1596 das Bürgerrecht.<sup>198</sup> Die Stadt Stein kaufte von ihm 1621 zwei Flöße (Floß Holz) und bezahlte hierfür 24 fl.<sup>199</sup> Die Höhe dieser Summe läßt auf große Donaufahrten schließen.

Zwar lebte einst in Stein ein Georg Hofer, 1627 nur mit zwei Zillen erwähnt, als sehr vermögender Faßziehermeister (Testament seiner Frau von 1682)<sup>200</sup>, doch könnte in unserem Fall mit dieser Namensschreibung eher der schon erwähnte Schiffknecht Georgi Hauer gemeint gewesen sein.

Hans Hueber, Salzhändler aus Ischl, erwarb 1622 das Bürgerrecht.<sup>201</sup> Er wird in den Verrechnungen des Salzamtes Stein mehrfach aufgeführt. Auch ihm nahm man drei „Floß Holz“ ab und bezahlte 26 fl dafür. In der Stadt gab es zur damaligen Zeit sogar zwei, durch die Beifügungen „jünger“ und „älter“ gekennzeichnete und aus Ischl gebürtige Hans Hueber.

Leider lassen sich über die wichtigen Frächter Fridrich Haiden und Hans Reiff keine Angaben machen. Vielleicht stammten sie beide aus der Umgebung von Stein.

In Krems wurde der Schiffmann Phillip Posch 1622 als Bürger aufgenommen.<sup>202</sup>

Georg Mill, nur mit einem Schiff nachgewiesen, hatte in Krems ein eigenes Häusel.<sup>203</sup>

Wilhelm Rainpacher kaufte öfters Holz von der Stadt. Da ein Philipp Rainpacher 1620 Schiffmeister war, sollte er dem gleichen Gewerbe angehört haben.<sup>204</sup>

So zahlreich diese Hinweise auch sind, über die soziale Stellung der Betroffenen lassen sie nur die Vermutung zu, daß der Schifferstand in beiden Städten einige Geltung besaß.

Nußdorf: Belege konnten keine beigebracht werden, doch unterstreicht die Mautrechnung das Gewicht des Wasserfrachtgewerbes für diesen Ort durch die Erwähnung von elf Nußdorfern, die mit 152 Schiffen 78 Fahrten nach und über Linz hinaus unternahmen. Besonders eifrig betrieben dieses Geschäft Stephan und Paul Schäringer, Merth Häberl, Sebastian Vischl und Hans Haiden.

Dabei dürfte es für die beiden Schäringer außer Zweifel sein, daß sie von Nußdorf bei Wien stammten, da ihre Zuordnung auch öfters nach Wien erfolgte. Bei einem anderen Teil der Frächter wie Daniel Polz, Martin Huebeler und Thoman Hueber könnte es sich aber ebenso um Einwohner der Ortschaft Nußdorf im Landgericht Rosenheim gehandelt haben, da sie nur nauwärts fuhren; beweisen läßt sich dies aber nicht.

An Berufen ist bloß der von Hans Meisser, einem Ebner, bekannt.

Da heute Nußdorf ein Teil der österreichischen Landeshauptstadt ist, hätte man diese Betrachtungen auch unter das Stichwort Groß-Wien stellen können. Davon wurde jedoch bewußt abgesehen, denn durch ihr altes Niederlagsrecht, das für alle Kaufmannschaft galt<sup>205</sup>, fingen die Wiener den ganzen nach Osten gerichteten Handel auf und übernahmen ihn. Dabei hatten sie es niemals nötig, sich stärker am Frachtverkehr nach Donau-österreich und Süddeutschland zu beteiligen, denn der Handel von dort kam zu ihnen, brachte fremde Waren und nahm als Rückfracht heimische Güter und ungarische Agrarerzeugnisse mit. Für diesen Austausch brauchte es keiner Werbung, er mußte im eigenen Haus vonstatten gehen.

Da die Wiener das Niederlagsrecht, mit dem der ganze Ungarnhandel in ihrer Hand lag, so unnachsichtig ausübten, waren sie andererseits gezwungen, den Frachtverkehr nach und von dort aufrechtzuerhalten. Sie konnten deshalb sicher auf alle Transportgeschäfte nach dem Westen verzichten und diese einem in möglichster Nähe gelegenen Ort überlassen.

Vielleicht kam es so zur Entwicklung des Nußdorfer Schifffahrtgewerbes. Nußdorf, vom Osthandel ausgeschlossen, widmete sich dem Wasserfrachtverkehr nach dem Westen.

Wien: Es entspricht den bisherigen Darlegungen, daß wir in Wien nur drei Frachtführern begegnen, die sich auch des Westhandels annahmen, wobei 1627 zwei für ihn bedeutungslos sind. Zacharias Ypfer aber, der immerhin neun Fahrten bis oder über Linz hinaus durchführte, konnte in den Wiener Akten nicht aufgefunden werden.

Ein Hans Amann dagegen kommt außer im städtischen Steuerentrichtungsbuch von 1625 und 1626<sup>206</sup> noch im Steueranschlag des Kärntner Viertels vor<sup>207</sup>, worin als sein Beruf Fleischhacker angegeben wird. Mit ihm dürfte die gesuchte Person nichts zu tun haben, denn es gab in Wien auch einen Schiffmeister Wolf Amann, der 1603 Bürger wurde.<sup>208</sup>

1621 erhielt ein Stephan Scharinger (ohne Berufsangabe) das Bürgerrecht.<sup>209</sup> In ihm den Schäringer der Mautrechnung sehen zu wollen, würde jedoch zu einer Fehldeutung führen, denn es erscheint der in Linz gebrauchte Wechsel zwischen Nußdorf und Wien als Heimatort nur dann sinnvoll, wenn man sich vergegenwärtigt, daß die Beladung der Nußdorfer Schiffe weitgehend in Wien erfolgt sein muß, die Nußdorfer Frächter also häufiger von dort aus auf Fahrt gingen. Schiffe, die nicht wieder zurückfuhren, und sie waren die Mehrzahl, blieben in Wien, deckten hier den Fahrzeugbedarf und halfen im übrigen die ständig vorhandene Holzlücke schließen.

dd) Die Traun.

Obwohl der Wasserverkehr von und in die Traun, nach den häufigen Anmerkungen („*hierher und in die Traun*“) der Mautrechnung zu schließen, über Linz lief, ist die Beteiligung der vier Orte Gmunden, Stadl (-Paura), Wels und Ebelsberg 1627 nur gering gewesen. Ihre ausgewerteten Eintragungen lassen jedoch den Schluß zu, daß der Gegenverkehr, auch sonst fast völlig in den Händen fremder Frächter, von Linz aus ebenso gerne den Landweg benutzte.

ee) Die Enns.

Über die Wasser der Enns kamen die Goldadern des österreichischen Handels und Gewerbes, Eisen und Stahl, Rohprodukte des Innerberger (Eisenerzer) Bergbaues und der mit ihm verbundenen Radwerk- und Hammerwerkbetriebe, und mannigfache Fertiggüter daraus, die der Steyrer Bezirk erzeugte.

**S t e y r :** Daher stellte Steyr mit 33 Fahrten, auf denen mindestens 78 Schiffe, und von diesen wieder 73 mit dem Endziel Linz zur Mautstätte kamen, den Löwenanteil. Von ihnen führte allein Sigmund Wilhelm wenigstens 65 Schiffe mit Eisen- und Stahlfrachten heran. Sigmund, Sohn des Leopold Wilhelm aus der Pfarre Enns, hatte sich 1611 mit Katharina, der Witwe des Oswald Schlegl, Schiffmeister in Steyr<sup>210</sup>, vermählt. Dies spricht dafür, daß er entweder schon vorher den Beruf eines Schiffmeisters ausübte oder diese Stellung nach Heirat der Meisterswitwe (wie es zur damaligen Zeit öfters üblich war) erlangte. Es ist nicht zuviel behauptet, wenn man ihn als den Eisen- und Stahllieferanten nach Linz, im Auftrag der Innerberger Eisen-Hauptkompanie, bezeichnet. Von ihm übernahm

dann der Linzer Schiffmeister (?) Christoph Hei(n)zenberger das Frachtgut zur Weiterbeförderung nach stromauf.

Als Schiffmeister ist ferner noch Hans Puechner verbürgt<sup>211</sup>, der 1627 in Linz zwar weniger in Erscheinung trat, dem wir dafür aber in Mauthausen begegnen.

Enns: Demgegenüber steht Enns an Bedeutung mit nur 23 auf 18 Fahrten durch und nach Linz gebrachten Fahrzeugen weit zurück. In den dortigen Ratsprotokollen finden alle drei Frächter, nämlich Stephan Schmiedtsberger und die Gebrüder Gestettenbauer mehrfach Erwähnung.<sup>212</sup> Dabei wird Schmiedtsberger wenigstens einmal Bürger genannt, wenn auch für ihn wie für die übrigen alle Berufsangaben fehlen. Mehrmals tritt er uns noch in den Stadtgerichtsprotokollen von 1626 bis 1630 entgegen. Irgendeine Verbindung zum Wasser geht jedoch nirgends hervor. Anders bei den Gebrüdern Gestettenbauer, die Schiffleute gewesen sein müssen. Sie bitten einmal den Rat, anderen Schiffknechten, für die sie gefahren sind, einen Nachlaß von 4 fl aufzutragen. Schließlich beweisen die Ennser Akten auch noch, daß die Vornamen Simon und Sig(is)mund wechselweise für die gleiche Person gebraucht wurden. Neben dem Bruder Hans Gestettenbauer ist einmal von Simon, später auch von Sigismund die Rede.

Enghagen: Hafen von Enns und zur Stadt gehörig, hat sich der Platz 1627 nur unwesentlich am Wasserfrachtverkehr nach Linz beteiligt. Von seinen Frächtern ist Andre Praitenfel(d)ner wiederholt in den Rats- und Stadtgerichtsprotokollen von Enns verzeichnet, hauptsächlich wegen einzuklagender Schulden und Erhaltung des Friedens mit anderen.<sup>213</sup>

#### d) Die unbestimmbaren Heimato rie.

Hierunter wurden vorzüglich Orte eingereiht, die entweder nach ihrer in der Mautrechnung anzutreffenden Schreibweise nicht näher bestimmt werden konnten oder bei denen es durch die Häufigkeit gleicher Namen mehrere Möglichkeiten der Zuordnung gab. Darüber hinaus befinden sich unter ihnen auch einige wie Khiembsee, Griesbach, Räm ing und Rohrbach, die wegen ihrer Entlegenheit von schiffbaren Flüssen unter dieser Gruppe erscheinen. Da es sich lediglich um insgesamt 28 (von rund 900!) Schiff-führer handelt, die zudem fast nur nauwärts auf 36 Fahrten mit 37 Schiffen nach Linz kamen, können sie meines Erachtens samt und sonders vernach-lässig werden.

Wir sind am Ende eines Kapitels angelangt, dessen ausführliche Behandlung nicht nur die Ortsgeschichte bereichern sollte. Um die vielen für den Entwurf eines möglichst anschaulichen Bildes benötigten Einzelheiten zu erlangen, ging an alle bedeutenderen Uferplätze der Mautrechnung die Bitte, aus den noch vorhandenen alten Akten folgende vier Fragen zu beantworten:

Waren die in der Linzer Mautrechnung aufgeführten Frächter tatsächlich Bürger oder Inwohner der benannten Orte?

Welche Berufe übten sie in Wirklichkeit aus?

Welche Jahressteuern entrichteten sie?

Lag deren Höhe über dem allgemeinen Durchschnitt, so daß sie zu den wohlhabenderen Schichten, vielleicht sogar mit einer besonders angesehenen Stellung im Gemeinwesen verbunden, gerechnet werden müssen?

Wie schon an anderer Stelle bemerkt, sind in der Mautrechnung Namen und Heimatorte der Schifführer mit erstaunlicher Genauigkeit festgehalten. Daß dabei vereinzelt Irrtümer oder offensichtliche Fehler vorkommen, ist begreiflich und mindert nicht ihren Wert.

Vergessen wir doch nicht, daß die nötigen Mautgespräche in den jeweiligen Heimatmundarten geführt wurden. Berücksichtigen wir ferner, daß die Frächter aus kleinen, unbekannten Orten geneigt sein konnten, lieber den wichtigsten, wassernahen Sitz im Gerichtssprengel zu benennen, um damit die Wohngegend anzudeuten. Dies schon allein deswegen, weil meist von ihm aus die Fahrten begannen. Ebenso haben sicherlich zwischen Wohn- und Beladeplatz wechselnde Angaben zur gelegentlichen Niederschrift von mehreren Orten geführt.

Wenn auch, wie es sich zeigte, der Alt-Aktenbestand vieler Gemeinden aus mancherlei Gründen gering bis dürftig ist, so konnten doch zahlreiche Namen bestätigt und damit die Herkunft ihrer Träger einwandfrei bewiesen werden. Wo dies unmöglich war, bedeutet ein Fehlen in den Archivalien noch lange nicht, daß die fraglichen Personen dort keine Heimstatt besaßen, denn stets bedurfte es eines besonderen Anlasses (Geburt, Tod, Heirat, Kauf, Schuld, Sühne), um in den örtlichen, heute oft sehr lückenhaften Urkunden zu erscheinen. Schließlich erschweren unser Mühen auch Wohnplatzwechsel, Aufgabe und Neuerwerb von Bürgerrechten (Egidi Pernauer, Windorf/Vilshofen/Deggendorf), Abstieg vom Hauseigentümer zum Mieter und ähnliches.

Die wirklichen Berufe der Frächter bieten die erwartete Vielfalt und Streuung. Sie aufzuzeigen und damit dem häufig genug verbreiteten Irrtum, daß jeder am Wasserfrachtgewerbe Beteiligte unbedingt ein Schiffer



gewesen sein müsse, den Garaus zu machen, hat zu der weitläufigen Darstellung bewogen. Denn die Mautrechnung gibt bis auf Ausnahmen, die im allgemeinen durch die Häufigkeit des Eintreffens in Linz erkennbar werden (Mathias Aichinger, Hall!), jeweils den Frachtführer und nicht den Ladungseigner wieder.

Das Verblüffende ist aber die Feststellung, daß es wirklich an allen größeren Uferplätzen und in jeder am Wasserfernhandel beteiligten Gegend Leute gab, die das Frachtgewerbe als Hauptberuf ausübten, mögen sie nun im einzelnen Schiffleute, Flößer oder Fischer geheißen haben. Jede gewichtigere Handelsstätte besaß ihren eigenen Frächterstand, über deren zunftmäßige und überörtliche Verbindung es noch manches zu erforschen gäbe.

Unter diesen Frachtführern sind die Schiffsmänner streng von den Schiffknechten auseinanderzuhalten, denn die Zunftbestimmungen erlaubten einen Aufstieg vom Knecht zum Meister nur in ganz wenigen Fällen (Heirat einer Meisterswitwe u. a.). Allerdings läßt sich die Möglichkeit nicht ausschließen, daß die späteren Meister ebenfalls in der Stellung von Lernknechten (= Lernverhältnis von befristeter Dauer) begannen. In diesem Zusammenhang hat schon Neweklowsky darauf hingewiesen, daß bis ins 17. Jahrhundert hinein mit dem Wort Schiffmann der später als Schiffmeister bezeichnete Unternehmer gemeint war, während es dann auf den früher Schiffknecht benannten Angestellten überging.<sup>214</sup>

Unsere Mautrechnung erhärtet diese Tatsache. Wenn wir auch noch grundsätzlich annehmen dürfen, daß unter dem Schiffmann der Schiffmeister verstanden wurde, so finden sich doch schon Übergänge, die eine Verschiebung dieser althergebrachten Bedeutung wahrscheinlich machen. Erinnern wir uns nur an den Vilshofener Schiffknecht Egidii Pernauer, der in Deggendorf zum Schiffmann wird, wobei dort neben ihm zur gleichen Zeit mehrere Schiffknechte und (wohl auch damals schon) wenigstens ein Schiffmeister lebte. Keinesfalls war die Bezeichnung einheitlich. Wenn wir die Funde aus Regensburg und Passau richtig deuten, dann führten in diesen beiden Handelsorten nur die Zech- oder Zunftmeister auch den Meistertitel im Gewerbe. In den fürstbischöflich-salzburgischen Orten finden wir alle Ausdrücke nebeneinander, ohne jeden Hinweis, zu welcher Gruppe der Schiffmann gehörte. In den österreichischen Donauorten hingegen scheint der Übergang vom Schiffmann zum Schiffmeister schon weitgehend vollzogen zu sein, während sich der Aufstieg vom Schiffknecht zum Schiffmann entweder noch im vollen Gang befand oder der „Schiffmann“ als ein nur den Berufsstand anzeigendes Wort im allgemeinen Sprachgebrauch Eingang gefunden hatte.

Nun ist es durchaus nicht so gewesen, und dies erhellt die Mautrechnung vortrefflich, daß nur Schiffmeister Schiffe und namentlich die Gegenzüge führten. Vielmehr betätigten sich hierbei manche Personen, von denen wir jetzt wissen, daß sie im Heimatort „nur“ Schiffknechte waren. Allerdings zählen die von (erfahrenen) Schiffknechten in Vertretung und auf Anordnung ihrer Schiffmeister unternommenen Fahrten, insbesondere stromauf, im Verhältnis kaum. Ebenso unterscheiden sie sich meist unverkennbar von denen der Schiffmeister durch weniger Schiffe, geringere oder fehlende Fracht und mindere Güterwerte (siehe auch Groß-Linz).

Was die an sich gewerbefremden Personen und ihre Bindungen zum Wasserfrachtgewerbe anbelangt, so sind hier mehrere Möglichkeiten ins Auge zu fassen. Einmal gehörte es zur Eigenart des Zunftwesens, daß durch eine Vereinigung ähnlicher Berufe im gleichen Zunftverband eine Doppeltätigkeit ausübbar wurde. Dann durften an manchen Orten die Gast- und Weinwirte noch einem weiteren, doch irgendwie in Beziehung zu ihrem Gewerbe stehenden Stand (Frächter, Händler) angehören. Schließlich sahen wir am Halleiner Beispiel, daß im Salzburgischen das Bürgerrecht eine Gewerbezulassung (geworden?) war.

Neben diese Schiffeleute im Haupt- und Nebenberuf tritt nun als letzte Gruppe die der wirklich gewerbefremden Personen, in deren Reihe wir die verschiedensten Berufe finden. Sie ist durch gewissen Wohlstand ausgezeichnet, was schon die hohe Beteiligung der Ratsfamilien verrät, und scheint im allgemeinen nur mit einem Fahrzeug je Mitglied auf.

Eine Namensnennung in der Mautrechnung ist hier wohl dadurch bedingt, daß diese Leute entweder als Frachteigner auf den gecharterten Schiffen mitfahren oder die eigenen Fahrzeuge unter fremder Besatzung auf ihre Namen laufen ließen.

Über die Geschäftsverbindungen im Gesamt-Wasserfrachtgewerbe konnten einige Beispiele aufgezeigt werden (Obernberg/Hallein; Mauthausen/Gmunden/Salzburg). Sie bestanden jedoch auch von Meister zu Meister, innerhalb der Zünfte und lassen sich im gemeinsamen Zusammenwirken bei den großen Gegenzügen erkennen. In unserer Mautrechnung erscheinen dann entweder die Namen zweier Personen oder es wird von Konsorten (im oberbayerischen Raum „Gemeiner“!) gesprochen. Solche Zusammenarbeit war sogar bei längeren Floßgestriken<sup>215</sup> (München) und vermutlich auch für größere Schiffzüge vorgeschrieben. Darin dürfte sich aber diese Gemeinsamkeit im Handeln noch nicht erschöpft haben. Vielmehr erstreckte sie sich wohl ebenso auf die Auftragsbeschaffung und -erledigung wie auch die gegenseitige Vermögenshaftung. Daß sich Konsor-

ten aus verschiedenen Orten verbanden, ließ sich nur bei ganz benachbarten Gemeinwesen feststellen, die aber einer Zunft zugehörten. Beispiele fanden sich für die Passauer Leonhard Mittermayr und Adam Eybel, die zwei aus sechs Zillen bestehende Hohenau (Gegenzüge) stromauf führten, und den Schadlinzer Georg Spieß mit dem Linzer Christoph Hei(n)zenberger, deren beide Hohenau sogar mit acht Frachtschiffen gingen; gleichzeitig ein Beweis mehr für die wirtschaftliche Eigenständigkeit von Groß-Linz.

Von den Flößern waren solche „Gemeiner“ Hans Khünig und Lorenz Haimbreidter aus München.

Steuerveranlagungen trafen nur in geringem Umfang ein. Dies mag weniger dem Fehlen der örtlichen Steuerbücher aus dieser Zeit zuzuschreiben sein als vielmehr dem Umstand, daß ihre Erhebung Kenntnis der Ortsgeschichte und Archivkundigkeit voraussetzen; außerdem kann ihre Auswertung sehr zeitraubend sein.

Die spärlichen Angaben zeigen aber doch zur Genüge, daß dem Schifferstand im allgemeinen unbegüterte Kreise angehörten. Ein gewisser Wohlstand war nur dort mit ihm verbunden, wo der Beruf mit anderen Gewerben zusammen betrieben wurde. Gut weist dies die Mautrechnung an den unbedeutenden Frachteilen nach, die im Eigentum der Schiffmeister („ihm selbst“!) standen.

Damit sind wir bereits beim letzten Punkt angelangt, der sozialen Stellung. Härten und Entbehrungen, auch wohl Verluste durch Fährnisse und kriegerische Ereignisse, formten einen rauen Schlag, der sich öfters in Raufhändel und lästerliche Reden verwickelte. Dennoch dürfen wir die Mehrzahl seiner Vertreter höchstens ungebildet, aber nicht gottlos nennen. Denn wer wagt schon eine Reise in die Ungewißheit und ohne Gewähr für glückliche Heimkehr, wenn er nicht Schutz und Beistand im Himmel wüßte?

Ein Teil der Schiffmeister besaß durchaus Ansehen und Geltung, namentlich in den bedeutenderen Verkehrsknotenpunkten. Weniger wohl durch erworbenen Besitz als durch Tüchtigkeit im Gewerbe. Die Ratsmitgliedschaft erlangten jedoch nur einzelne von ihnen, vermutlich zumeist deshalb, weil die Familie zum Patriziat gehörte.

## 2. Die Transportmittel

Reges Leben und Treiben herrschte im Jahre 1627 an der Linzer Maut, trafen doch neben den Flößen 5617 Schiffe aller Gattungen ein, wovon 3903 nau- und 1714 gegenwärts kamen. Ihre Verteilung auf die einzelnen Orte läßt sich nebst anderen wesentlichen Angaben der Übersicht 7 (als Beilage im Anhang) unschwer entnehmen.

Es ist klar, daß diese Zahlen den Verkehr nur insgesamt<sup>216</sup> kennzeichnen und keine Vorstellung davon vermitteln, über wieviel Fahrzeuge die Frachtschiffahrt im Jahre 1627 wirklich verfügte.

Je nach ihrer Bauart war die Lebensdauer der Schiffe sehr unterschiedlich bemessen; sie reichte von einer Fahrt bis zu einigen Jahren. Eine mehrfache Verwendung bestätigt schon die Mautrechnung, denn das sogenannte Zillenrecht (der Mautsatz je Fahrt und Fahrzeug in Höhe von 2  $\text{g}$ ) mußte beim Durchgangsverkehr nur einmal, beim Zielverkehr, wenn das Schiff leer oder mit neuen Gütern beladen wieder Kurs Heimat nahm, jedoch doppelt entrichtet werden. Wir dürfen sie auch in den gleichbleibenden Schiffzahlen mancher Frächter vermuten, die Linz in regelmäßigem Richtungswechsel anliefen.

Bildet die Gesamtzahl der nau- und gegenwärts eintreffenden Schiffe, also der zählbare Bestand, die obere Grenze, dann läßt sich die untere aus der Höchstmenge an Fahrzeugen bestimmen, die ein Frächter stromab- oder -aufwärts an einem Tag zur Mautstätte brachte; denn so viele Schiffe mußte er mindestens besessen haben.

Zusammengerechnet ergibt sie als eisernen Bestand des Jahres 1627 die Zahl 1591; sie ist natürlich wirklichkeitsfremd und liegt viel zu niedrig. Da uns die beiden Grenzwerte nur einen Rahmen liefern, wollen wir versuchen, ihn auf einem anderen Weg mit einem wirklichkeitsnahen Bild zu füllen.

Erhebt man für jeden einzelnen Frächter, wie sich das ganze Jahr über die Zahl ihrer Schiffe im Wechsel der Fahrtrichtung ändert, wobei Verminderungen als Verkauf, Vermehrungen als Neuerwerb gelten sollen, und schlägt man, bei der ersten Fahrt beginnend, jedes folgende Mehr dem Anfangskapital zu, dann läßt sich aus den einzelnen, ortsweise vereinigten Jahresquoten ein Näherungswert gewinnen. Wenn also ein Schiffmann im gleichmäßigen Wechsel nau und entgegen jeweils mit drei Lastkähnen nach Linz fuhr, wurde auch nur dieses Anfangskapital zugrunde gelegt. Ein anderer Schiffführer, der seine Reisen stromab ebenfalls mit drei Fahrzeugen begann, stromauf dann nur noch zwei Schiffe dabei hatte und diese Zahl auf der nächsten Naufahrt verdoppelte, erhielt als Näherungswert fünf (Anfangskapital = 3, Verminderung erfolgsunwirksam, bei der nächsten Fahrt um zwei vermehrt = zusammen 5).

Nun verraten uns aber verschiedene Anzeichen, wie Häufigkeit des Eintreffens im Verhältnis zu bekannten Fahrtstrecken, daß die Großfrächter nicht immer selbst auch die Schiffführer gewesen sein dürften. Außerdem ergab die Untersuchung der Fahrzeugführer, daß die gewöhnlich nicht in

Erscheinung tretenden Schiffknechte zeitweilig selbständig tätig werden konnten. Daher muß dieser Näherungswert noch eine Berichtigung erfahren. Sie geschieht in der Form, daß alle Fahrzeuge eines Frächters, die innerhalb einer Woche – aus gleicher Richtung kommend! – die Mautstätte erreichten, als ein Schiffzug gewertet werden. Damit ist ferner eine Möglichkeit geschaffen, die meist kleineren Schiffzahlen der Naufahrten durch Vereinigung den größeren der Gegenfahren anzunähern und so auch die Jahresmengen in glaubwürdigen Grenzen zu halten.

Die hiefür bevorzugte Wochenfrist ist kein willkürlich gewählter Maßstab, sondern geht davon aus, daß sich fremde Schiffe in einem Hafen bis zu fünf Tagen aufhalten durften. Bringt man noch je einen Tag für die Ankunft und Abfahrt in Ansatz, weil die Abwicklung der Mautgeschäfte manchmal länger dauerte (Weinladung am ersten, übriges Frachtgut am nächsten Tag beschrieben!), dann hat man die sieben Tage beisammen.

Der berichtigte und „wirklicher Bestand“ benannte Näherungswert ergibt für 1627 3832 Schiffe, woraus sich für jeden Frächter ein ungefährer Durchschnitt von vier Fahrzeugen errechnet.

Da wir von einer wirtschaftsgeschichtlichen Abhandlung verlangen müssen, daß uns ihre Übersichten treffend und in möglichster Kürze über alles Wesentliche unterrichten, fanden noch zwei weitere Größen Verwendung: der Fahrtrichtungsquotient und die Verkehrsbeteiligung. Sie sollen die Bedeutung eines Wirtschaftsraumes im gesamten Wasserfrachtgewerbe und das Gewicht seines heimischen Berufszweiges für die eigene Wirtschaft kennzeichnen.

Der Fahrtrichtungsquotient gibt das Verhältnis der Nau- zu den Gegenfahren wieder. Je mehr er sich bei entsprechender Verkehrsbeteiligung dem Wert eins nähert, um so größere Bedeutung besaß das Wasserfrachtgewerbe für den Wirtschaftsraum. Orte, die nur in einer Richtung Transporte durchführten, erhielten anstatt einer Zahl ein Pluszeichen bei Stromabfahrt und im umgekehrten Fall ein Minuszeichen.

Die Verkehrsbeteiligung ist die im Durchschnitt von den Frachtführern eines Wirtschaftsraumes nau- und gegenwärts nach Linz gebrachte Summe aller Fahrzeuge. Je höher ihr Wert, um so wichtiger war der Berufszweig im heimischen Kranz der Gewerbe.

Mit Hilfe der wichtigsten Größen sollen nun die einzelnen Stromgebiete miteinander verglichen werden, wobei wir die Nebenflüsse Lech, Traun, Enns und Rott sowie die Orte unbestimmter Herkunft aus unserer Betrachtung ausschalten.

| Flußgebiet | Anzahl<br>der Orte | Anzahl der<br>Schifführer | Anzahl der<br>Fahrten | davon Fahrten in<br>Gegenrichtung mit |    |   |   |   |   |   |      | gezählter<br>Bestand | eiserner<br>Bestand | wirklicher<br>Bestand | Fahrtrichtungs-<br>quotient | Verkehrs-<br>beteiligung |
|------------|--------------------|---------------------------|-----------------------|---------------------------------------|----|---|---|---|---|---|------|----------------------|---------------------|-----------------------|-----------------------------|--------------------------|
|            |                    |                           |                       | 3                                     | 4  | 5 | 5 | 6 | 7 | 8 |      |                      |                     |                       |                             |                          |
|            |                    |                           |                       | Schiffen<br>(2 Hohenau)               |    |   |   |   |   |   |      |                      |                     |                       |                             |                          |
| db         | 32                 | 281                       | 905                   | 22                                    | 6  | - | 3 | 2 | - | - | 1256 | 434                  | 1047                | 4,02                  | 4,47                        |                          |
| i          | 28                 | 181                       | 518                   | 27                                    | 19 | 1 | 1 | 1 | 1 | - | 956  | 338                  | 691                 | 3,12                  | 5,28                        |                          |
| s          | 10                 | 77                        | 244                   | 16                                    | 11 | - | 1 | - | - | - | 491  | 170                  | 341                 | 2,64                  | 6,38                        |                          |
| i          | 38                 | 258                       | 762                   | 43                                    | 30 | 1 | 2 | 1 | 1 | - | 1447 | 508                  | 1032                | 2,94                  | 5,61                        |                          |
| dö*        | 22                 | 117                       | 434                   | 4                                     | 1  | - | - | - | - | - | 524  | 162                  | 403                 | 3,81                  | 4,48                        |                          |
| dö**       | 5                  | 38                        | 363                   | 10                                    | 13 | - | - | 1 | - | 1 | 564  | 81                   | 335                 | 1,38                  | 14,84                       |                          |
| dö***      | 48                 | 146                       | 945                   | 27                                    | 19 | - | 2 | - | - | - | 1658 | 333                  | 867                 | 1,55                  | 11,36                       |                          |
| dö         | 75                 | 301                       | 1742                  | 41                                    | 33 | - | 2 | 1 | - | 1 | 2746 | 576                  | 1605                | 1,75                  | 9,12                        |                          |

\* Donau in Österreich oberhalb Linz — \*\* Raum Groß-Linz — \*\*\* Donau unterhalb Linz.

Mit den wenigsten Orten, doch um so mehr Personen, beteiligte sich der bayerische Donaoraum am Wasserfrachtverkehr des Jahres 1627. Wurde auch der gezählte Bestand an Schiffen von den anderen Mitbewerbern klar überboten, so reiht sich der wirkliche knapp vor dem Inngebiet ein. Dieses Aufholen ist dadurch bedingt, daß die Orte bis Regensburg nur nauwärts lieferten und lediglich ein Fünftel der Gegenfahrten auf das Konto der einheimischen Frächter kam. Dem entspricht der Fahrtrichtungsquotient, dessen Höhe mit auf den Einfluß der herrschenden Handelsrichtung (nach Österreich) zurückzuführen ist. Die Verkehrsbeteiligung liegt am niedrigsten. Anzahl der Fahrten und Schiffe zeigen im übrigen, daß viele Frächter ihre Reise nur mit einem Fahrzeug unternahmen. Trotzdem darf die Bedeutung dieses Raumes für das gesamte Wasserfrachtgewerbe nicht unterschätzt und dessen Geltung im Kreis der übrigen Berufsstände nicht als zweitrangig abgetan werden, wenn man den Handelsplätzen Ulm, Regensburg und Passau Gerechtigkeit widerfahren lassen will.

Für das Inngebiet sind zwar die wenigsten Frächter ausgewiesen, doch brachten diese mehr Schiffe nach Linz, als von der bayerischen Donau einliefen. Fahrtrichtungsquotient und Anzahl der großen Gegenzüge bezeugen zudem, daß Rücktransporte verstärkt wahrgenommen wurden. Die Verkehrsbeteiligung übertrifft daher den Vergleichswert des bayerischen Donauegebietes erheblich, worin sich nicht zuletzt auch die vom Handel bevorzugte Nord-Süd-Verbindung bemerkbar macht.

Zu den Gesamtwerten des Inngebietes steuerte die Salzach ein Drittel bei; Fahrtrichtungsquotient und Verkehrsbeteiligung liegen hier noch günstiger.

Insgesamt kennzeichnen die Zahlen treffend das Gewicht des Wasserfrachtgewerbes allgemein und seine Geltung im besonderen.

Zur besseren Beurteilung des österreichischen Donaupraumes erscheint eine Dreiteilung angebracht, da so viele, in wesentlichen Punkten voneinander abweichende Glieder vorhanden sind.

Für Orte oberhalb der Mautstätte befand sich Linz in der Nahverkehrszone<sup>217</sup>, doch läßt sich ihre Betätigung im West- und Südhandel nicht ermessen. Fahrtrichtungsquotient und Verkehrsbeteiligung ähneln stark den Werten der bayerischen Donau. Bei den großen Gegenzügen fehlten sie aber fast ganz.

Obwohl die fünf zu Groß-Linz zusammengefaßten Orte nur über achtunddreißig Schiffführer verfügten, unterscheidet sich die Zahl der Fahrten nur unwesentlich von dem, was alle Orte oberhalb der Mautstätte zuwege brachten; der gezählte Bestand an Schiffen war sogar größer. Daß sich der Fahrtrichtungsquotient stark dem Idealwert nähert, ist nicht nur durch die Lage der Stadt als Betrachtungsmittelpunkt bedingt, sondern rührt auch von den vielen großen Gegenzügen her, mit denen Groß-Linz fast den Umfang des bayerischen Donaupraumes erreichte. Die Verkehrsbeteiligung liegt bei 15 (gezählten) Schiffen je Frächter. Ihre ungewöhnliche Höhe hängt mit der Erfassung des gesamten Schiffaufgebotes zusammen.

Weit mehr Orte als aus den beiden übrigen Gebieten beteiligten sich von der Donau unterhalb Linz am Wasserfrachtverkehr. Die Fahrtenzahl übertraf den bayerischen Anteil, was in noch stärkerem Maße für den in Linz gezählten Schiffbestand gilt; der wirkliche liegt allerdings weit darunter. Das Gewicht des Westhandels unterstreicht der Fahrtrichtungsquotient. Er wird vor allem günstig durch die großen, mit Wein beladenen Schiffzüge aus der Wachau beeinflusst. Die Verkehrsbeteiligung ist hoch; auch bei ihr spielt die Nahverkehrszone eine, wenn auch geringere Rolle (Gegenverkehr!).

Zusammenfassend läßt sich feststellen, daß nur ein Drittel der Schiffführer in Donauösterreich beheimatet war, doch mehr Fahrten unternom-



men wurden als von allen anderen Frächtern gemeinsam. Der gezählte Bestand an Schiffen hält sich ungefähr die Waage, während der wirkliche erheblich abfällt. Mit Gegenzügen finden wir diesen Raum etwa im Ausmaß des Inn-Salzach-Gebietes vertreten. Im Fahrtrichtungsquotient zeichnet sich deutlich die Lage der Mautstätte ab, die Höhe der Verkehrsbeteiligung ist mit vom Nahverkehr bestimmt.

Als Bindeglied zum Osthandel nahm Donauösterreich eine bedeutsame Stellung im Wasserfrachtgewerbe ein, wie auch dieses, besonders an den Verkehrsknotenpunkten, Mautstätten und im Weinland der Wachau, Geltung und Ansehen besaß.

Wenn wir Übersicht 7, die ebenfalls als Beilage an den Schluß des Jahrbuches gegeben wurde, nun weiter betrachten, dann fällt uns in der nach dem Nau- und Gegenverkehr gegliederten Darstellung eine schier verwirrende Fülle von Schiffbezeichnungen auf. Sie bekundet am eindringlichsten, welche Vielfalt von Arten damals noch die Donau befuhr. Da finden wir neben den Zillen und Zillel, Leerzillen und Leerzillel die Roßzillen und Roßzillel. Ihnen stehen als weitere Schiffgattung die Plätten, Plättel und Roßplätten gegenüber. Manchmal führt die Mautrechnung gleich zwei Typen gemeinsam an, wodurch sich die verschiedensten Verbindungen ergeben können. Die Aschen, Klobzillen, Schwabenzillen, Traunzillen, Seenursen (Seenueschen!) und Waidzillel stehen am Schluß, da sie nur gelegentlich erwähnt werden.

Das Bild der Gegenfahrt ist ruhiger. Hier treffen wir nur auf Zillen, Zillel und Leerzillen, wenige Plätten und eine Asch.

Allein zur Stärkung der Vorstellungskraft soll in diesem Zusammenhang erwähnt werden, daß es sich bei den Plätten um „platte“ Schiffe meist leichter und nur der einmaligen Naufahrt genügenden Bauart handelte, während die Zillen gut gebaute, zum längeren Gebrauch bestimmte und vor allem zur Gegenfahrt benützte Fahrzeuge waren. Im übrigen sei auch hier auf das Handbuch von Neweklowsky verwiesen.<sup>218</sup>

Nun verwendet jedoch die Mautrechnung die Schiffbezeichnungen nicht so, daß sie uns irgendwie Maßstab sein könnten. Zillen werden in ihr plötzlich zum Zillel, da die gerne gebrauchte Kürzungsendung „el“ der mundartlichen Schiffersprache bei der Niederschrift Verwendung fand, ohne daß damit etwas über die Größe des Fahrzeuges ausgesagt werden sollte, oder sie setzen gar als Plätten ihren Weg fort. Um solche Fehlerquellen weitgehend auszuschalten und zur besseren Überschaubarkeit erfolgte deshalb die Wiedergabe der Schiffarten in Form einer Gruppendarstellung.

Aus ihr ist für die Naufahrt der einzelnen Stromgebiete zu entnehmen, daß sich die Zillen und Plätten (im weiteren Sinn!) von der österreichischen Donau (1169/238), über die bayerische (704/196) zum Inn (670/168) vermindern, wobei die erste Zahl innerhalb der Klammern alle Zillen, die zweite alle plättenartigen Fahrzeuge angibt, beides Werte des gezählten Schiffbestandes. Bei der Gegenfahrt verschiebt sich die Reihenfolge, weil nun der Inn die bayerische Donau aus ihrer vorherigen Rangstellung verdrängt hat (987/6, 354/1, 235/15).

Überprüfen wir die Gegenzüge, so müssen wir feststellen, daß Linz bei den Rückfuhren Bestimmungsort für sechs Schiffe unter bayerischen Frächtern, vier im Inngebiet heimischen und für 343 Schiffe aus österreichischen Donauorten war (oberhalb Linz 1, Groß-Linz 71, unterhalb Linz 271). Demnach kehrte von der bayerischen Donau nur ein Drittel, vom Inn-Salzach-Gebiet jedoch die Hälfte des gezählten Bestandes wieder zurück. Von der österreichischen Donau gingen zwei Drittel gegenwärts, woran sich die Orte oberhalb der Maut und Groß-Linz selbst mit 331 (107 + 224) Fahrzeugen beteiligten.

Über die Größe der einzelnen Schiffe kann nichts ausgesagt werden. Ebensowenig lassen sich Angaben über den zu ihrem Bau benötigten Rundholzbedarf machen. Wenn wir jedoch bedenken, daß von 2086 (gezählten!) nauwärts über Linz hinausfahrenden Schiffen aus dem bayerischen Donauraum und Inngebiet nur 617 gegenwärts wieder zurückkamen, dann bedeutet dies, ein gleiches Verhältnis beim wirklichen Schiffbestand vorausgesetzt (1594/475), daß 1627 mehr als tausend Schiffe in Niederösterreich geblieben sein müssen. Das zu ihrer Herstellung benötigte Rundholz dürfte mit einigen zehntausend Festmetern kaum zu hoch veranschlagt sein; zudem handelte es sich dabei überwiegend um Holz von ausgesuchter Qualität und um Spezialsortimente. Diesen Rundholzbedarf für die gebräuchlichsten Schiffarten durchschnittlicher Größe wie Kelheimer, Gamsen, Spitz- und Stockplätten näherungsweise zu bestimmen wäre sehr verdienstvoll. Denn erst mit Hilfe solcher Richtzahlen ließen sich wichtige Aussagen über Baumartenwechsel, Entwaldung, Siedlungsgeschichte u. a. m. machen, kurzum, das Wirtschaftsleben des „hölzernen Zeitalters“ erschiene in neuem Licht.

Ehe wir dieses Kapitel beenden, bedürfen noch die Gegenfuhren und das Roßgeld unserer besonderen Aufmerksamkeit.

Es fällt auf, daß die Mautrechnung nur dann den für Schiffzüge in Gegenrichtung damals üblichen Ausdruck „Hohenau“ gebrauchte, wenn es sich dabei um zwei, wenigstens aus fünf Zillen bestehende („per 2 Hoche-

nau“) handelte. Für nur eine, drei oder vier Fahrzeuge zählende Gegenfuhr findet er sich, obwohl wir es auch hierbei mit einer Hohenau zu tun hatten, nicht.

Nach Neweklowsky<sup>219</sup> war das erste selbst als Hohenau bezeichnete Schiff solcher Gegenzüge ein Kelheimer von etwa 40 Meter Länge, 5 Meter Breite und 1,5 Meter Tiefgang. Das zweite Schiff, der Nebenbei, von ungefähr dem gleichen Ausmaß trug die Merkmale eines Gams, das dritte, etwas kleinere Schiff, der Schwemmer, ebenfalls. Bestand der Schiffzug aus vier Frachtern, dann bildete der Schwemmernebenbei den Schluß. Als Frachtlasten hat Neweklowsky folgende Rahmenwerte zusammengetragen: 1600 bis 2400 Zentner für die Hohenau, 1000 bis 1400 Zentner für den Nebenbei, 1200 bis 1550 Zentner für den Schwemmer und 1200 Zentner für den Schwemmernebenbei. Dies ergibt für einen Viererzug 5000 bis 6550 Zentner, wohl der heutigen Gewichtseinheit, da sich keine gegenteiligen Angaben finden lassen.<sup>220</sup>

Wenn wir diese gewaltige Frachtmenge bedenken, dann kommen uns Zweifel, ob auch schon in älterer Zeit ihre Beförderung durch einen Schiffzug möglich gewesen war. Zum Glück sind wir in der Lage, dies für das Jahr 1627 nachzuprüfen, denn das Mautbuch gestattet es uns, aus seinen Angaben einige Frachthöchstgewichte zu berechnen. Zunächst müssen wir aber die hierfür benötigten Wein- und Getreidegewichte herleiten.

Ein Dreiling Wein, Wiener Maß, enthielt 24 Eimer zu je 56,589 Liter<sup>221</sup>, somit insgesamt 1358 Liter. Ein Liter Naturwein wiegt im Durchschnitt 0,995 Kilogramm<sup>222</sup>, ein Dreiling Wein ohne Verpackung demnach 27,3 Zentner.

Über die damaligen Faßgrößen unterrichtet uns zwar die Mautrechnung nur an einer Stelle (sieben Dreilinge Wein, als Ladung für sechs Wagen bestimmt, befanden sich in 18 Fässern und Fässeln), doch dürfen wir daraus entnehmen, daß es sicherlich Faßgrößen gab, in die 1000 Liter gingen. Nehmen wir für einen Dreiling Wein also zwei Fässer mit 1000 und 358 Litern Inhalt, so beträgt das Leergewicht des großen in Eichenholzausführung 4,6 Zentner<sup>223</sup>, des aus gleichem Holz gefertigten kleinen etwa 1,8 Zentner.

Ein Dreiling Wein als Frachtgut wäre demnach mit 34 Zentnern zu veranschlagen.

Ein Mut Getreide, Wiener Maß, bestand aus 30 Metzen zu je 61,487 Litern.<sup>224</sup> Das Gewicht einer Einheit Roggen wurde mit 0,8 Kilogramm selbst bestimmt.<sup>225</sup> Das ergibt rund 29,5 Zentner für das Mut Korn.

Mit Hilfe dieser Zahlen können wir nun die Hohlmaße in für uns brauchbare Gewichte umwandeln, wobei sich folgende Höchstlasten ergeben:

für den Dreierzug bei einer Ladung von 102 Mut Getreide = 3009 Zentner  
 bei einer Ladung von 78 Dreilingen Wein = 2652 Zentner  
 für den Viererzug bei einer Ladung von 169 Mut Getreide = 4986 Zentner  
 bei einer Ladung von 148 Dreilingen Wein = 5032 Zentner

Als Vergleichswert hierzu ist noch die aus 4279 Zentnern Eisen und Stahl und 15 Metzen Getreide (alles Wiener Maß!) bestehende Ladung eines Viererzuges brauchbar, die umgerechnet dem heute gültigen Gewicht von 4785 Zentnern entsprechen würde.

Da die Frachtgüter der aus zwei Hohenau bestehenden Schiffzüge nicht so schwer wogen, wollen wir uns ihre Bekanntgabe ersparen.

Für alle in Linz eintreffenden oder dort zusammengestellten Gegenzüge mußte an der Maut das sogenannte Roßgeld entrichtet werden. Es diente sicherlich der Instandhaltung des von den Pferden benutzten Treppelweges, wofür die Aufwendungen, wie wir schon früher erwähnten, in der Umgebung von Linz durch das Mautamt bezahlt wurden.

Untersucht man, welche Beziehungen zwischen der Zuglast und diesem Roßgeld bestehen, so zeigt eine graphische Auswertung, daß sich dessen Höhe bei gleicher Fahrzeugzahl auch nicht annähernd parallel einer Gewichtszunahme der Fracht bewegt. Dieses abweichende Verhalten kann nur darauf zurückzuführen sein, daß selbst in den Gegenzügen die Schiffgrößen und damit auch ihre Leergewichte sehr verschieden waren. Die Schwere des reisefertigen Schiffzuges bestimmte aber letzten Endes den Vorspann. Solche Unterschiede in den Abmessungen müssen es auch gewesen sein, die bei gleichem Roßgeld (25 ₤) Frachtschwankungen zwischen 61 und 98½ Dreilingen Wein gestatteten.

Nach der Zahl der Schiffe geordnet, wies das Roßgeld im Jahre 1627 nachstehende Werte auf: für eine Zille 1 bis 6 ₤, 2 Zillen 4 bis 16 ₤, 3 Zillen 9 bis 29 ₤, 4 Zillen 15 bis 56 ₤, 5 Zillen (ab jetzt in zwei Gegenzügen!) 23 bis 52 ₤, 6 Zillen 33 bis 54 ₤, 7 Zillen 54 ₤, 8 Zillen 61 ₤.

Da das Roßgeld die Anzahl der Pferde erfaßte, muß es sich mit zunehmendem Gewicht des Schiffzuges ebenfalls erhöht haben. Dies bestätigt sich bei den Viererzügen mit Höchstlasten, deren geringe Gewichtsunterschiede eine gute Ausnützung des Laderaumes und ein nahezu gleiches Fassungsvermögen der Schiffe wahrscheinlich machen. Ihren steigenden Frachtgewichten von 4785, 4986 und 5032 Zentnern stehen gleichfalls zunehmende Roßgelder von 35, 39 und 45 ₤ gegenüber.

Wenn durch dieses Beispiel auch gut die Abhängigkeit des Roßgeldes vom Gesamtgewicht nachgewiesen werden konnte, so wissen wir bislang noch nicht, aus wieviel Pferden die einzelnen Vorspanne bestanden.

Gehen wir davon aus, daß ein solches Pferd in der Lage war, etwa 100 Zentner Frachtlast zu bewältigen<sup>226</sup>, dann müßte der Vorspann für die im Mautbuch ermittelte Höchstladung von 5032 Zentnern ungefähr 50 Pferde gezählt haben. Das würde bedeuten, daß unsere 45 ₤ Roßgeld die Abgabe für 45 Pferde darstellen, deren jedes mit 1 ₤ besteuert wurde.

Dieser Pfennigsatz läßt sich jedoch noch mehr erhärten. In der ganzen Mautrechnung findet sich nicht einmal ein Betrag in halben Pfennigen, obwohl wir wissen, daß sich der Vorspann oft genug aus einer ungeraden Zahl von Pferden zusammensetzte. Auch hat Neweklowsky für den Vorspann eines Viererzuges (der zudem unter einer Last von 10.000 Zentnern fuhr!) lediglich einmal die stattliche Menge von 60 Zugpferden benennen können.<sup>227</sup> Nur einen halben Pfennig je Roß zugrunde zu legen hieße aber, daß der Vorspann unserer 5032 Zentner mindestens 90 Pferde stark gewesen sein müßte, eine Zahl, die selbst bei Berücksichtigung des in älteren Zeiten leichteren Schlages der Tiere allein schon aus technischen Gründen undenkbar ist. Übrigens hatte der Frächter dieser Höchstladung das meiste Roßgeld bezahlen müssen.

Zum Schluß sollen in Kürze noch Angaben über die Geschwindigkeiten der Schiffzüge gemacht werden. Bei ihnen ist jedoch zu beachten, daß sie sich allein aus der Zeitspanne zwischen dem Abgang von der Mautstätte und der Rückkehr zu ihr entnehmen lassen und daher mit Mängeln behaftet sind. Denn die erhobenen Werte enthalten Nau- und Gegenfahrt sowie unbekannte Liegezeiten unterwegs und vor allem am Bestimmungsort. Deshalb sollen nur Fahrten angeführt werden, deren Reiseziel genannt ist und bei denen außerdem die Naufahrt aller Wahrscheinlichkeit nach wieder unter dem Frächter selbst erfolgte.

Am 12. April verließ ein Nußdorfer Schiffführer mit drei beladenen Zillen, deren Last nicht berechnet werden kann, Linz und kehrte am 23. April mit einer Roßzille von Passau wieder zurück (neun Tage). In Linz waren ihm 15 ₤ Roßgeld abverlangt worden.

Am 3. April reiste ein Frachtführer aus Obernberg mit drei Zillen, die eine Weinladung von 43 Dreilingen trugen, nach seinem Heimatort ab, und traf am 2. Mai erneut in Linz ein (29 Tage). An Roßgeld hatte er 18 ₤ zahlen müssen.

Schließlich fuhr noch am 5. April ein Laufener Erbnauferg mit drei Zillen, nebst einer Weinladung von 39 Dreilingen, heimzu und erreichte auf dem Rückweg am 20. Mai mit zwei Zillen wieder die Mautstätte. Sein Vorspann hatte ihn 11 ₤ gekostet.

Wer sich als Laie dem historischen Quellenstudium widmet, das als einziges weiter zur Aufhellung der Vergangenheit beitragen kann, und sich dabei auf das wirtschaftsgeschichtliche Gebiet vorwagt, wird während der Auswertung immer wieder feststellen müssen, wie vielschichtig und verzweigt die Beziehungen gerade in diesem Bereich sind. Gleicht doch die Wirtschaftsgeschichte einem Brunnen, der nie versiegt, welche Mühen man immer auch auf sich nimmt, bis zu seinem Grunde zu gelangen.

Diese erst nachträglich gewonnene Erfahrung diene als Erklärung, warum es dem Verfasser, der neben seinem Dienst als Forstmeister bisher mehr als 1500 Stunden für diese Arbeit verwendete, nicht gelang, sie in einem Guß zu vollenden.

Er bittet deshalb, die nunmehr vom eiligen Gang der Zeit erzwungene Zerteilung zu entschuldigen. Die Veröffentlichung der zweiten Hälfte ist im Historischen Jahrbuch 1963 vorgesehen. In ihr sollen unter anderem die Abschnitte „Die Frachtgüter“ und „Die Handelsstadt Linz“ mit den Kapiteln „Linz als Durchgangs- und Umschlaghafen“, „Linz und der Weinhandel“, „Linz und der Eisen- und Stahlhandel“ und „Die Linzer Jahrmärkte und ihre Bedeutung“ abgehandelt werden.

Sollten dem Verfasser inzwischen Ergänzungen oder beachtenswerte, kritische Hinweise zugehen, ist er gern bereit, sie der künftigen Betrachtung einzuverleiben.

## Anmerkungen:

- <sup>1</sup> Im folgenden weitgehend nach Felix Stieve, *Der oberösterreichische Bauernaufstand des Jahres 1626*, Bd. 1 (München 1891) und Sigmund Riezler, *Geschichte Baierns*, Bd. 5 (Gotha 1903), S. 131 ff.
- <sup>2</sup> Siehe auch S. 226, Darlehen und Kapitalbeträge von Mautner und Mautgegenschreiber.
- <sup>3</sup> 1 fl = 8 β zu je 30 β = 60 kr zu je 4 β. Im Gegensatz dazu hielt der bayerische fl nur 7 β oder 60 kr zu je 3½ β. Rechnungseinheit waren damals aber noch fl, β und β.
- <sup>4</sup> A. Sta. M., Staatsverwaltung, Zollakt Nr. 9789.
- <sup>5</sup> Freundliche Mitwirkung des A. Sta. M.
- <sup>6</sup> Die Blattbezeichnung endet zwar mit 506, jedoch fehlt die Numerierung für die fol. 188, 200, 300, 303, 377, 400, 454, 500.
- <sup>7</sup> In C. M. Briquet, *Les Filigrans* . . . , Bd. 1 (Paris 1907), unter Nr. 301 nicht der Form nach, aber ähnlich vorhanden (Freundliche Mitteilung des A. Sta. M.).
- <sup>8</sup> Diese Feststellung des A. Sta. M. trifft zu, wie wir aus einem in der Mautrechnung (fol. 497') enthaltenen Eintrag vom 18. April entnehmen können. „*Leopoldt Khnab, Burger und Papiermachern zu Weiß umb 5½ Riß guets Cannzley zu 1 fl 6 β und 5 Riß gemeins Schreibpapier zu 10 β β, so durchs gannze Jahr hindurch im Amt zu den Ambsrechnungen und andern Expetionen verbraucht worden.*“
- <sup>9</sup> Wie alten Kartendarstellungen zu entnehmen war (OÖ. LA.), befand sich diese Wand oberhalb von Linz am rechten Donauufer, nahe St. Margarethen. Ganz in der Nähe lag auch die Zeidelhube, deren Inhaber die benötigten Streifbäume lieferte.
- <sup>10</sup> MR., fol. 499.
- <sup>11</sup> Ebenda.
- <sup>12</sup> Ernst Neweklowsky, *Die Schifffahrt und Flößerei im Raum der oberen Donau*, Bd. 1 und 2 (Linz 1952/54), S. 323 f.
- <sup>13</sup> MR., fol. 502' f.
- <sup>14</sup> Ernst Neweklowsky, *Aschach und die Donauschifffahrt* (OÖ. Hbl. 13, 1959), S. 210.
- <sup>15</sup> Hans-Heinrich Vangerow, *Die Isarflößer und ihre Fernverbindungen nach Österreich zwischen 1318 und 1568* (Hist. Jb. L. 1959), S. 21.
- <sup>16</sup> MR., fol. 47 und 141.
- <sup>17</sup> Siehe auch Neweklowsky 1, S. 425 f.
- <sup>18</sup> Cum grano salis!
- <sup>19</sup> Sta. La., Rep. 24, Fasz. 17, Nr. 84.
- <sup>20</sup> Vangerow, S. 20.
- <sup>21</sup> Alida Schendl, *Die Maut von Linz im 16. und 17. Jahrhundert* (Wiener phil. Diss. 1946).
- <sup>22</sup> Freundliche Mitteilung von Herrn Dozenten Dr. Hassinger, Wien.
- <sup>23</sup> Der Eimer Wein faßte etwa 56 Liter (Freundliche Mitteilung von Herrn Dozenten Dr. Hassinger, Wien).
- <sup>24</sup> Bällchen, kleiner Ballen.
- <sup>25</sup> Wahrscheinlich gebleichtes Papier (Schmeller I, 322). (Die Deutung unklarer Warenbezeichnungen besorgte weitgehend das StA. L.)
- <sup>26</sup> MO., fol. 8'.
- <sup>27</sup> Bannet = französisch bonnet = Mütze, Kappe (Freundliche Mitteilung des StA. L.).
- <sup>28</sup> Die MR. spricht stets von St.-Galler Leinwand.
- <sup>29</sup> Gewöhnlich weiß und blau oder weiß und rot gewürfelte Leinwandart (Schmeller I, 893).
- <sup>30</sup> MO., fol. 10.
- <sup>31</sup> Der Vorderkernstahl, die beste Qualität, wurde in kleinen Hämmern zum Scharachstahl ausgeschmiedet. (Ludwig Bittner, *Das Eisenwesen in Innerberg-Eisenerz bis zur Gründung der Innerberger Hauptgewerkschaft 1625*, AfÖG 89, 1901, S. 518 f.)
- <sup>32</sup> Weicheisen, insbesondere für die Messerindustrie (Bittner, S. 519).
- <sup>33</sup> Bei der sogenannten Schlichtung des Eisens im welschen Hammer, d. i. die Trennung in Sorten, erhielt man Schmiedeeisen, eisenschüssigen Stahl oder Zwischach und Stahl (Bittner, S. 518).
- <sup>34</sup> Feinere, künstlerische Schmiede- und Schlosserarbeiten (Schmeller II, 544).



- <sup>35</sup> Mautgebühr hierfür durch Wassereinwirkung unlesbar geworden, weshalb nähere Bestimmung durch Herstellen rechnerischer Beziehungen nicht möglich.
- <sup>36</sup> Granatäpfel (Freundliche Mitteilung des StA. L.).
- <sup>37</sup> Da heute praktisch nur mehr von Zöllen gesprochen wird und damals die Bezeichnungen „Maut“ und „Zoll“ auch für den Wasserweg nebeneinander Verwendung fanden, erfolgt hier ebenfalls keine Unterscheidung zwischen den beiden.
- <sup>38</sup> Z. B. MR., fol. 341.
- <sup>39</sup> In den heutigen Grenzen!
- <sup>40</sup> Die Fremden.
- <sup>41</sup> Z. B. in Wien (Vangerow, S. 33).
- <sup>42</sup> Freundliche Mitteilung des StA. W.
- <sup>43</sup> Im Anschluß an Neweklowsky wird bei allen Verbindungen des Wortes „Schiff“ die alte Form ohne das erst in jüngster Zeit eingeschobene „s“ des Genetivs verwendet.
- <sup>44</sup> An dieser Stelle sei für die freundlich gewährte Unterstützung bestens gedankt, ganz besonders der Redaktion, Herrn Dozent Dr. Hassinger, Wien, und Herrn Oberarchivrat Dr. Hemmerle, München.
- <sup>45</sup> Neweklowsky 1, S. 448.
- <sup>46</sup> Freundliche Mitteilung des StA. A.
- <sup>47</sup> StA. A., Steuerbuchregister von 1625.
- <sup>48</sup> Freundliche Mitteilung des StA. M. Das Steuerbuch von 1627 fehlt.
- <sup>49</sup> Vangerow, Vortrag vor dem Historischen Verein Bad Tölz am 20. Februar 1961.
- <sup>50</sup> Z. B. die „Rab“ (Wolfratshausen/München) seit 1379, die „Themel“ (Tölz/München) seit 1457, die „Heigel“ (Augsburg) seit 1522 (früheste Belegstelle in den Oberkammeramtsrechnungen der Stadt Wien).
- <sup>51</sup> Übersicht 2.
- <sup>52</sup> 1550 durchfuhren die Straubinger Maut 142 Flöße aus Ulm. Vgl. Johannes Mondschlein, Die Straubinger Donaumaut im 16. Jahrhundert (Jahresbericht über die kgl. Realschule Straubing, 1887).
- <sup>53</sup> Hans-Heinrich Vangerow, Die Isarflößer und ihre Fernverbindungen nach Österreich zwischen 1318 und 1568 (Nachtrag), (Hist. Jb. L. 1960), S. 344.
- <sup>54</sup> Freundliche Mitteilung des StA. A.
- <sup>55</sup> Gedruckt! Lagerort z. B. Sta. La.
- <sup>56</sup> Querverbindung nahe dem vorderen Floßende über den Erdstammabschnitten.
- <sup>57</sup> Die Säge wurde zur Fällung in den bayerischen Alpen erst ab 1790 eingeführt. Bis dahin wurden die Bäume mit der Axt „umgeschrotet“ (Forstgeschichtliche Vorlesung an der Forstlichen Forschungsanstalt München durch Herrn Prof. Dr. Frhr. von Pechmann).
- <sup>58</sup> Holz- und Kohlordnung im oberen Baiern und vor dem Gebirg an Isar und Loisach, Neubekanntmachung vom 1. Mai 1560 (A. Sta. M., Haus- und Familiensachen, Forst- und Fischereilade Nr. 16, Pergament).
- <sup>59</sup> OÖ. LA., Marktarchiv Aschach Nr. 6, Kammeramtsrechnungen, Eintrag vom 6. Juli 1609.
- <sup>60</sup> Bei Berichtigung der Zahl wegen verschiedentlicher Namensgleichheit. So ist zum Beispiel ein Hochwiser Hans, Floßmann, in Landshut erst ab 1656 nachweisbar, ein Mathias Nagel überhaupt nicht. Vgl. Theo Herzog, Landshuter Häuserchronik (Neustadt a. d. Aisch 1957).
- <sup>61</sup> Doch außerhalb der Isar, die als Nahverkehrszone gilt, meines Erachtens nur in geringem Umfang.
- <sup>62</sup> Freundliche Mitteilung des StA. A.
- <sup>63</sup> Zunftzwang. Zugehörigkeit zu zwei Zünften ausgeschlossen. Ausnahmen sind mir nur in München bei den Gast- und Weinwirten bekannt, die ihre Weingefährte (Flöße, die dem Weintransport gedient hatten) selbst verkaufen durften.
- <sup>64</sup> StA. M., Zimelie 11, fol. 267<sup>ff</sup>.
- <sup>65</sup> Vangerow, S. 29.
- <sup>66</sup> Hierfür waren an der Isar die Bezeichnungen „Gestricke“ oder „gestrickte Floße“ (= miteinander verbundene Flöße) gebräuchlich.
- <sup>67</sup> Alois Mitterwieser, Isarflößerei im 15. Jahrhundert (Das Bayerland, 25. Jg. 1913/14).
- <sup>68</sup> Freundliche Mitteilung von Herrn Professor Dr. Hassinger, Wien.

- <sup>69</sup> Im Ellenmaß wurden die verschiedensten Gewebe geliefert. Ob es sich dabei um Einzelstücke von der Größe einer Elle gehandelt hat, geht nirgends hervor.
- <sup>70</sup> StA. L., Hs. 1002 (Freundliche Mitteilung von Herrn Dr. Wacha, Stadtmuseum Linz).
- <sup>71</sup> Ernst Neweklowsky, Aschach und die Donauschiffahrt, OÖ. Hbl. 13, 1959, S. 219.
- <sup>72</sup> Reiner Zahlenwert, ohne Beachtung der im einzelnen auch nicht feststellbaren, mehrmaligen Verwendung. Fahrtrichtungsänderungen in Linz um 180° bewirkten z. B. eine Doppelzählung.
- <sup>73</sup> Freundliche Mitteilung des StA. U.
- <sup>74</sup> Freundliche Mitteilung von Herrn F. Traub, Stuttgart, über StA. U.
- <sup>75</sup> Solche Doppeltätigkeit hier, da der gleichen Zunft zugehörig, ohne weiteres möglich. (vorläufige Signatur).
- <sup>76</sup> StA. R., Verzeichnis der Verehrungen und Geschenke an die Fischerzunft, A 1961/33
- <sup>77</sup> Wie Anm. 13.
- <sup>78</sup> StA. W., Oberkammeramtsrechnung Nr. 1/56 von 1529.
- <sup>79</sup> Stadtarchivar von Lauingen.
- <sup>80</sup> StA. Dillingen, StB.; freundliche Mitteilung von Herrn Studienprofessor H. Böhm, Dillingen.
- <sup>81</sup> MR., fol. 106'.
- <sup>82</sup> Freundliche Mitteilung des StA. Donauwörth.
- <sup>83</sup> Sta. N., Pfalz-Neuburg, Akten Nr. 3473, 3474.
- <sup>84</sup> Handschrift um 1800; freundliche Mitteilung des Sta. N.
- <sup>85</sup> Freundliche Mitteilung des StA. Ingolstadt.
- <sup>86</sup> Sta. Ob., Gerichtsliteralien Nr. 4318/150.
- <sup>87</sup> Überfuhrrecht.
- <sup>88</sup> StA. R., Protokoll der Fischer und Schiffer 1611/46, fol. 1 ff., A 1961/4 (vorl. Signatur).
- <sup>89</sup> StA. R., BB. 1620/68, Pol. III 7.
- <sup>90</sup> StA. R., Fischerordnung von 1599, fol. 9 ff., A 1961/1 (vorl. Signatur).
- <sup>91</sup> Wie Anm. 88, aber fol. 6.
- <sup>92</sup> 1 Gmündt = 1/2 Fuß; schwer lesbar!
- <sup>93</sup> StA. R., BB. 1620/68, Pol. III 7, Hochzeitsbuch 1576 bis 1600, Pol. III 59, Hochzeitsbuch 1600/11, Pol. III 60.
- <sup>94</sup> Wie Anm. 88.
- <sup>95</sup> Wie Anm. 88, fol. 11.
- <sup>96</sup> Freundliche Mitteilung des StA. Straubing.
- <sup>97</sup> StA. D., KR. 1649, fol. 30; freundliche Mitteilungen des StA. D.
- <sup>98</sup> StA. D., KR. 1625, fol. 4.
- <sup>99</sup> StA. D., KR. 1620, fol. 4.
- <sup>100</sup> StA. V., RPr. 1618/24.
- <sup>101</sup> StA. V., BPr. 1618/27.
- <sup>102</sup> Ebenda, fol. 144'.
- <sup>103</sup> StA. P., Bände und Akten II, Nr. 323.
- <sup>104</sup> StA. P., Bände und Akten II, Nr. 318, fol. 41', 52.
- <sup>105</sup> Fischeaufkäufer, zur damaligen Zeit vereidigte Personen.
- <sup>106</sup> Freundliche Mitteilungen des Kreisheimatpflegers, Herrn Prof. R. Miller, Hauzenberg.
- <sup>107</sup> Ebenda.
- <sup>108</sup> Neweklowsky 1, S. 443.
- <sup>109</sup> Freundliche Mitteilung des Herrn Bürgermeisters.
- <sup>110</sup> Neweklowsky 1, a. a. O.
- <sup>111</sup> Sta. Ob., StB. 361.
- <sup>112</sup> Geschlossener, mit der niederen Gerichtsbarkeit verbundener Herrschaftsbezirk.
- <sup>113</sup> Sta. Ob., BPr. Rosenheim, Nr. 332.
- <sup>114</sup> Sta. Ob., BPr. Rosenheim, Nr. 333.
- <sup>115</sup> Freundliche Mitteilung des StA. Rosenheim.
- <sup>116</sup> Sta. Ob., BPr. Rosenheim, Nr. 576 (Falkenstein).
- <sup>117</sup> A. Sta. M., Rosenheim, Gerichtsliteralien Nr. 2.
- <sup>118</sup> Sta. Ob., BPr. Rosenheim, Nr. 333.
- <sup>119</sup> Freundliche Mitteilung von Herrn W. Ernst, Leiter des Heimatmuseums von Wasserburg.

- <sup>120</sup> Freundliche Mitteilung des Herrn ersten Bürgermeisters.
- <sup>121</sup> Sta. Ob., BPr. Kraiburg, Nr. 664.
- <sup>122</sup> Sta. Ob., BPr. Rosenheim, Nr. 332.
- <sup>123</sup> Freundliche Mitteilungen des Herrn Bürgermeisters Gollwitzer.
- <sup>124</sup> Freundliche Mitteilung des Salzburger Landesarchivs.
- <sup>125</sup> Freundliche Mitteilungen von Herrn Oberschulrat F. Ullhofen, Salzburg.
- <sup>126</sup> Freundliche Mitteilungen von Herrn Ing. E. Prenninger, dessen ausführliche Angaben aus den Halleiner Ratsprotokollen mit Verwendung fanden.
- <sup>127</sup> Nach Neweklowsky 1, a. a. O., bei der Hohenau die wichtigste Persönlichkeit des ganzen Schiffzuges, nämlich ihr Kommandant.
- <sup>128</sup> StA. Hallein, RPr. 1630, Nr. 13, fol. 3.
- <sup>129</sup> Freundliche Mitteilung des Salzburger Museum Carolino Augusteum.
- <sup>130</sup> Steuerbeschreibung der Stadt Salzburg 1623, Geh. Archiv XXVII-15; freundliche Mitteilung des Salzburger Landesarchivs.
- <sup>131</sup> Neweklowsky 1, S. 459 ff.
- <sup>132</sup> Albert Pfretzschner, Bürgerbuch der Stadt Laufen; freundliche Mitteilung des Herrn ersten Bürgermeisters.
- <sup>133</sup> Neweklowsky 1, S. 460.
- <sup>134</sup> Freundliche Mitteilungen von Herrn F. Ludwig, Tittmoning.
- <sup>135</sup> StA. Burghausen, KR. 1626/27.
- <sup>136</sup> Katholisches Pfarramt Braunau, Pfarrmatriken.
- <sup>137</sup> Siehe auch unter Enns.
- <sup>138</sup> Freundliche Mitteilung von Herrn Schuldirektor K. Böcklinger, Obernberg.
- <sup>139</sup> Freundliche Mitteilung von Herrn Oberschulrat F. Ullhofen, Salzburg.
- <sup>140</sup> Freundliche Mitteilungen von Herrn F. Engl, Leiter des dortigen Heimatmuseums.
- <sup>141</sup> Vangerow, S. 35.
- <sup>142</sup> Freundliche Mitteilung des Kreisheimatpflegers, Herrn Amtmann Th. Goller.
- <sup>143</sup> Neweklowsky, Aschach, a. a. O.
- <sup>144</sup> OÖ. LA., HA. A./St., BPr. 1625.
- <sup>145</sup> OÖ. LA., MA. A., Nr. 6, KR. 1563/1637.
- <sup>146</sup> OÖ. LA., MA. A., Nr. 50.
- <sup>147</sup> OÖ. LA., HA. A./St., Hs. Nr. 84.
- <sup>148</sup> Wie Anm. 145.
- <sup>149</sup> Wie Anm. 147.
- <sup>150</sup> Wie Anm. 144.
- <sup>151</sup> OÖ. LA., HA. A./St., BPr. 1628.
- <sup>152</sup> OÖ. LA., HA. A./St., Hs. Nr. 86.
- <sup>153</sup> OÖ. LA., HA. A./St., BPr. 1626.
- <sup>154</sup> Freundliche Mitteilung des Herrn Bürgermeisters Wagner.
- <sup>155</sup> Neweklowsky, Aschach, a. a. O.
- <sup>156</sup> Wie Anm. 151.
- <sup>157</sup> P. Leopold Schiller, Donauverkehr und Überfahren bei Ottensheim (Ottensheim 1928).
- <sup>158</sup> Freundliche Mitteilung des Herrn Bürgermeisters W. Steiner.
- <sup>159</sup> OÖ. LA., MA. O., BPr. 1609/30.
- <sup>160</sup> OÖ. LA., MA. O., Gedenkbuch 1617/1700.
- <sup>161</sup> OÖ. LA., MA. O., Burgrechtsbuch 1620/34.
- <sup>162</sup> StA. L., Hs. Nr. 517.
- <sup>163</sup> StA. L., Hs. Nr. 518.
- <sup>164</sup> Ernst Neweklowsky, Die Schiffmeister von Linz (Jb. L. 1950), S. 227 ff.
- <sup>165</sup> Ein Dreiling zu 24 Eimer, Wiener Maß, rund 1358 Liter.
- <sup>166</sup> Schmeller-Frommann, Bayerisches Wörterbuch, Bd. 1, 1227; freundliche Mitteilung des StA. L.
- <sup>167</sup> L. R., B II A 1/551.
- <sup>168</sup> L. R., B II A 1/742.
- <sup>169</sup> L. R., B II A 1/885.
- <sup>170</sup> L. R., B II A 1/1248.
- <sup>171</sup> OÖ. LA., StA. St., Stadt-, Gerichts- und KR. 1600/48, Hs. Nr. 2.
- <sup>172</sup> Ebenda.

- 173 OÖ. LA., StA. St., Stadtprotokolle oder Handbuch 1612/28, Hs. Nr. 5.
- 174 OÖ. LA., StA. St., Stadtgerichtsbuch 1629/32, Hs. Nr. 6.
- 175 Wie Anm. 171.
- 176 Wie Anm. 174.
- 177 OÖ. LA., StA. St., Herrschaftliche Dienste 1550/1633, Bd. 33/9 a.
- 178 OÖ. LA., MA. M., Kauf- und BPr. 1618/30, Hs. Nr. 14.
- 179 Ebenda.
- 180 OÖ. LA., MA. M., Richteramtsrechnungen 1625/65, Bd. 13.
- 181 Ebenda.
- 182 Wie Anm. 178.
- 183 Wie Anm. 180.
- 184 Wie Anm. 178.
- 185 Wie Anm. 180.
- 186 Freundliche Mitteilung des Herrn Bürgermeisters.
- 187 Vangerow, S. 15 f.
- 188 Freundliche Mitteilung des MA. Persenbeug.
- 189 Katholisches Stadtpfarramt Ybbs.
- 190 Freundliche Mitteilung des Kulturamtes Ybbs.
- 191 StA. Melk, Grundbuch Nr. 34-a-II, S. 38; freundliche Mitteilungen des Herrn Oberinspektors F. Hutter, Melk.
- 192 Freundliche Mitteilung des Herrn Oberinspektors F. Hutter, Melk.
- 193 Freundliche Mitteilung des Herrn Schulrats E. Schönauer, Spitz.
- 194 Freundliche Mitteilungen des Herrn Oberschulrats M. Hammel, Spitz.
- 195 StA. Kr., KR. Stein, z. B. 1627, Inv. Nr. 961, fol. 14'.
- 196 StA. Kr., KR. Stein, 1629, Inv. Nr. 963, fol. 59.
- 197 StA. Kr., KR. Stein, 1623, Inv. Nr. 960, fol. 43.
- 198 StA. Kr., BB. 1535/1625, fol. 212.
- 199 StA. Kr., KR. Stein, 1621, Inv. Nr. 959, fol. 54.
- 200 StA. Kr., Testamentsbuch 1683/92, S. 85 ff.
- 201 StA. Kr., BB. 1535/1625, fol. 264.
- 202 StA. Kr., BB. 1535/1625, fol. 264.
- 203 StA. Kr., KR. 1625, Bd. 70, fol. 16.
- 204 StA. Kr., KR. 1620, Bd. 63, fol. 23 und Kr. 1621, Bd. 64, fol. 40, 42.
- 205 Vangerow, S. 17.
- 206 StA. W., fol. 176v.
- 207 StA. W., fol. 80.
- 208 StA. W., Jahresrechnungen, Vormerkungen über Neubürger.
- 209 Ebenda.
- 210 Archiv der Stadtpfarre Steyr, Evangelische Heiratsmatriken; freundliche Mitteilungen des Herrn Oberschulrats Dr. J. Ofner, Steyr.
- 211 StA. Steyr, RPr. 1630, fol. 72.
- 212 Museumsverein Lauriacum, RPr. 1629/30; freundliche Mitteilungen des Herrn Kustos und Archivars J. Amstler, Enns.
- 213 Ebenda.
- 214 Neweklowsky, Schiffmeister, a. a. O.
- 215 Mehrere miteinander verbundene Flöße ergeben ein Gestrick, auch Floßzug genannt.
- 216 In einigen Fällen fehlten Angaben über die Fahrzeugzahl, die deshalb bei Gegenfahrten mit Hilfe des Roßgeldes ergänzt, bei Naufahrten gewöhnlich mit „1“ angesetzt wurden.
- 217 Alle Entfernungen bis zu einer Tagereise Dauer. Diese Zone ist stromabwärts der Maut weit schmaler, da Linz von dieser Richtung her nur im Gegenverkehr mit Vorspann erreicht werden konnte.
- 218 Neweklowsky 1, a. a. O.
- 219 Ebenda.
- 220 Sonst 5600 bis 7000 Zentner, falls die Angaben in Wiener Gewicht gemacht wurden, was aber unwahrscheinlich ist.
- 221 Freundliche Mitteilung des StA. L.

- <sup>222</sup> Ebenda, nach Auskunft der österreichischen Bundesanstalt für Lebensmittelversorgung.
- <sup>223</sup> Freundliche Mitteilung des Herrn Oberarchivrats Dr. Hemmerle, München, nach Auskunft der Faßfabrik W. Schmid, München.
- <sup>224</sup> Freundliche Mitteilung des StA. L.
- <sup>225</sup> Ein Vierteljahr nach der Ernte! Ein Liter Weizenmehl wog nur 550 Gramm.
- <sup>226</sup> Neweklowsky 1, a. a. O.
- <sup>227</sup> Ebenda.

## VERZEICHNIS DER VERWENDETEN ABKÜRZUNGEN:

Außer den zu Beginn des Jahrbuches verzeichneten Abkürzungen wurden, insbesondere für die Übersichten, noch verwendet:

|            |   |                                                                                  |
|------------|---|----------------------------------------------------------------------------------|
| Dr         | = | Dreiling                                                                         |
| Du         | = | Dutzend                                                                          |
| E          | = | Elle                                                                             |
| Ei         | = | Eimer                                                                            |
| F          | = | Faß                                                                              |
| fl         | = | Gulden                                                                           |
| kr         | = | Kreuzer                                                                          |
| M          | = | Mut                                                                              |
| Me         | = | Metzen                                                                           |
| Mk         | = | Mark                                                                             |
| P          | = | Paar                                                                             |
| Ri         | = | Riß                                                                              |
| S          | = | Saum                                                                             |
| Sch        | = | Schock                                                                           |
| Z          | = | Zentner                                                                          |
| Zi         | = | Zimer                                                                            |
| BB.        | = | Bürgerbuch                                                                       |
| BPr.       | = | Briefprotokolle                                                                  |
| KR.        | = | Kammer(amts)rechnungen                                                           |
| MO.        | = | Mautordnung                                                                      |
| MR.        | = | Mautrechnung                                                                     |
| RPr.       | = | Ratsprotokolle                                                                   |
| StB.       | = | Steuerbücher                                                                     |
| A. Sta. M. | = | Bayerisches Hauptstaatsarchiv, München, Abteilung I,<br>Allgemeines Staatsarchiv |
| HA. A./St. | = | Herrschaftsarchiv Aschach/Stauf                                                  |
| MA. A.     | = | Marktarchiv Aschach                                                              |
| MA. M.     | = | Marktarchiv Mauthausen                                                           |
| MA. O.     | = | Marktarchiv Ottensheim                                                           |
| StA. A.    | = | Stadtarchiv Augsburg                                                             |
| StA. D.    | = | Stadtarchiv Deggendorf                                                           |
| StA. Kr.   | = | Stadtarchiv Krems                                                                |
| Sta. La.   | = | Staatsarchiv Landshut                                                            |
| StA. M.    | = | Stadtarchiv München                                                              |
| Sta. N.    | = | Staatsarchiv Neuburg/Donau                                                       |
| Sta. Ob.   | = | Staatsarchiv für Oberbayern, München                                             |
| StA. P.    | = | Stadtarchiv Passau                                                               |
| StA. R.    | = | Stadtarchiv Regensburg                                                           |
| StA. St.   | = | Stadtarchiv Steyregg                                                             |
| StA. U.    | = | Stadtarchiv Ulm                                                                  |
| StA. V.    | = | Stadtarchiv Vilshofen                                                            |
| StA. W.    | = | Archiv der Stadt Wien                                                            |

# ÜBERSICHT I

## ALPHABETISCHE ZUSAMMENSTELLUNG DER HEIMATORTE

### Zeichenerklärung:

|                            |                             |
|----------------------------|-----------------------------|
| db = bayerische Donau      | s = Salzach                 |
| dö = österreichische Donau | t = Traun                   |
| e = Enns                   | u = unbestimmbarer Herkunft |
| i = Inn                    | ? = schlechte Lesbarkeit    |
| j = Isar                   | ( ) = hinter dem Ortsnamen  |
| l = Lech                   | = Schreibweise der          |
| r = Rott                   | Mautrechnung                |

### Bemerkungen:

Die niedrigste Zahl erhielt jeweils der am nächsten der Quelle gelegene Ort.  
 Ab Groß-Linz (= 0 dö) wird den Kennzahlen der Donauorte eine Null vorangestellt (z. B. 01 dö, 011 dö).

|                                         |                         |
|-----------------------------------------|-------------------------|
| 1 Aggsbach                              | 030 dö                  |
| 2 Aigen (meistens St. Lienhardt i. Ai.) | 22 i                    |
| 3 Altach                                | 5 s                     |
| 4 Apfeldorf                             | 3 l                     |
| 5 Ardagger                              | 012 dö                  |
| 6 Arnsdorf                              | 033 dö                  |
| 7 Aschach                               | 14 dö                   |
| 8 Au                                    | 07 dö                   |
| 9 Augsburg                              | 4 l                     |
| 10 Berchtesgaden                        | 3 s (Saalach!)          |
| 11 Bergham                              | 16 i                    |
| 12 Brandstatt                           | 16 dö                   |
| 13 Braunau                              | 18 i                    |
| 14 Bscharerin (an der, von der Bsch.)   | 17 dö                   |
| 15 Burghausen                           | 10 s                    |
| 16 Deggendorf                           | 17 db                   |
| 17 Dillingen                            | 4 db                    |
| 18 Dingolfing                           | 7 j                     |
| 19 am Doblstein (Toblstain)             | 30 db (Pfarre Heining!) |
| 20 Donaustauf                           | 13 db                   |
| 21 Donauwörth                           | 5 db                    |
| 22 Ebelsberg                            | 4 t                     |
| 23 Ebersdorf                            | 025 dö                  |
| 24 Eferding                             | 18 dö                   |
| 25 Emmersdorf                           | 028 dö                  |
| 26 Engelhartzell                        | 2 dö                    |
| 27 Enghagen                             | 3 e                     |
| 28 Enns                                 | 2 e                     |
| 29 Erding                               | 5 j (Sempt!)            |
| 30 Ering                                | 19 i                    |