

Die Salzachschiffe und ihre Erbauer

Von Ernst Neweklowsky

Der urgeschichtliche Salzhandel auf der Salzach nach Norden ist wohl in Einbäumen erfolgt, wie sie glückliche Fundumstände in anscheinlichen Resten 1933 bei Braunau¹⁾ und 1956 bei Überackern²⁾ zutage gefördert haben. So wie im übrigen Raum der Donau sind selbstverständlich auch an der Salzach schon frühzeitig aus einzelnen Laden zusammengesetzte Schiffe verwendet worden, doch wissen wir den Zeitpunkt nicht, seit welchem dies der Fall war. Man wird aber kaum fehlgehen, wenn man das Vorhandensein solcher Schiffe während der ganzen Keltenzeit annimmt. Jedenfalls haben die Römer derartige Schiffe im Raume der oberen Donau vorgefunden und auch benützt³⁾, die eine lange Entwicklungszeit voraussetzen und nicht anders aussahen, als die noch in unseren Tagen benützten hölzernen Ruderschiffe. Der Salzhandel aus Hallein erlag mit dem Untergang des dortigen Salzbergbaues, doch gab es später eine Salzschiifahrt auf der Saala von Reichenhall. Für deren Bestand, Jahrhunderte vor der Wiederentdeckung des Halleiner Salzvorkommens, besitzen wir neben archivalischen Hinweisen⁴⁾ in dem Bestehen der Stadt Laufen am Hindernis, das die Konglomeratfelsen im Flußbett der Salzach boten, einen Beweis, ebenso wie auch in der Gründung einer dem hl. Nikolaus, dem Nachfolger des alten Wassergottes, geweihten Kirche am Ausgangspunkt der Saalaschiifahrt, in Reichenhall, mit deren Bau im Jahre 1181 begonnen wurde. In Laufen lud man das Reichenhaller Salz in größere Schiffe um und führte die kleinen Saalaschiffe wieder nach Reichenhall zurück. Selbstverständlich sahen auch alle diese Schiffe nicht wesentlich anders aus, als die Schiffe im 19. Jahrhundert.

Wenn also die Schiffe aus vorrömischer Zeit sich bis in unsere Tage in ihrer Form erhalten haben, so muß dies auch hinsichtlich der Art ihres Baues der Fall gewesen sein, und wir müssen das Handwerk der Erbauer der Schiffe in unseren Landen bereits in vorrömischer Zeit suchen. Die Schiffbauer hießen von ihrer Tätigkeit des Abdichtens der Fugen, dem Schoppen, die Schopper, worauf wohl dieser oft anzutreffende Familienname zurückzuführen ist. Es gibt wohl noch eine andere Bedeutung des Wortes Schopper, die aber kaum zur Bildung des Familiennamens geführt haben kann. Haberlandt nennt unter den Dienstboten bei der Ernte Schopper denjenigen, der die Garben im Stadel schlichtet und das Heu eintritt⁵⁾. Die Tätigkeit des Schoppens, die also den Erbauern unserer Schiffe im Raume der oberen

¹⁾ Ernst Neweklowsky, Die Schiifahrt und Flößerei im Raume der oberen Donau 1 (1952), S. 163.

²⁾ Derselbe, Der Einbaumfund von Überackern, OÖ. Hbl. 12 (1958) S. 133.

³⁾ Derselbe, Die Schiifahrt und Flößerei I. B., S. 18.

⁴⁾ Herbert Klein, Zur älteren Geschichte der Salinen Hallein und Reichenhall, Vjschr. f. Soz.- und Wirtschaftsgeschichte, B. 38, S. 306.

⁵⁾ Arthur Haberlandt, Taschenwörterbuch der Volkskunde Österreichs (1953), S. 14.

Donau ihren Namen gegeben hat, besteht darin, daß die im Querschnitt dreieckigen Fugen zwischen den die Wände und den Boden des Schiffes bildenden, früher gehackten, später geschnittenen Laden mit Spänen und Moos ausgefüllt werden. Zuerst wird ein dünner Span eingelegt, darauf kommt das Moos, weshalb dieser Span das Miasbeil heißt, auf das Moos kommt ein stärkerer Span, der Zain, und dieser wird mit den eisernen Klampfen niedergegagelt.

Die ersten Namen der von Laufen auf der Salzach verkehrenden Salzschiße finden wir in den Schiffrechten von Laufen von 1426⁶⁾. Nach 1200 änderte sich die Salzschißfahrt auf der Salzach, indem das Salz nicht mehr aus Reichenhall, sondern aus Hallein kam. Laufen aber hat seine alte Stellung behauptet, und auch die Schiffe von Hallein fuhren gleichfalls nur bis Laufen, um hier ihre Ladung an andere Schiffe abzugeben, die unterhalb des Hindernisses beladen wurden. Für die Salzachschiße finden wir in den erwähnten Schiffrechten von 1426 außer den Bezeichnungen *schef*, *schiffung*, *zullen*, die Namen *asch*, *sechsär*, *sämscheff*, *fuederscheff*, *fuedersechser* und *scheibfahrt*. Von diesen bezogen sich die vier zuletzt genannten Namen lediglich auf die Ladung, der Name *asch* auf das Holz, aus dem die Schiffe gebaut waren, und der Name *Sechser* zweifellos auf die Größe, wobei — ohne eine Analogie behaupten zu wollen — darauf hingewiesen sei, daß an der Traun die Salzschiße nach der Zahl der nebeneinander liegenden Bodenbretter von 1 Schuh Breite benannt waren und es auch dort *Sechser* oder *Sechserinnen* gab, die ursprünglich also 6 Schuh breit waren, später allerdings dieses Maß wesentlich überschritten. Was nun die *Aschen* betrifft, so bezeichnet Schmeller⁷⁾ diese Fahrzeuge ausdrücklich als Salzachschiße. Sie kamen aber naturgemäß auch in den Inn und in die Donau. Hier begegnen uns diese Fahrzeuge 1487 in der Mautinstruktion von Vilshofen⁸⁾, in der Lärenpecheramtsordnung aus Wien von 1585⁹⁾ sowie noch im Jahre 1604 im Vectigal der kaiserlichen Maut in Linz, Mauthausen, Ybbs und Stein¹⁰⁾. Hier werden allerdings diese Fahrzeuge als eine sonst verbotene Schifffung bezeichnet. Was die Größe betrifft, so ist aus der großen Zahl der in den Schiffrechten von 1426 angegebenen Schiffleute auf einem *Asch* (außer dem Ausfergen noch 9 Mann) zu ersehen, daß es sich um eine sehr große Schifffgattung gehandelt hat. Im Gegensatz dazu zahlte man aber 1487 in Vilshofen für einen *Asch* bloß 4 d Maut, während man für andere Schiffe 8, 16 und 32 d zahlen mußte. Was den Namen des Fahrzeugs betrifft, so leitet er sich von dem jedenfalls ursprünglich dafür verwendeten Eschenholz ab, was

⁶⁾ Heinrich Siegel und Karl Tomaschek, Die salzburgischen Taidinge (1870), Schiffrechte von Laufen, S. 85.

⁷⁾ J. Andreas Schmeller, Baierisches Wörterbuch (1939) I. B., Sp. 165.

⁸⁾ München, Bayerisches Hauptstaatsarchiv, Gerichtslitralien Vilshofen, Nr. 30.

⁹⁾ Karl Oberleitner, Das Lärenpecheramt in Wien, Notizenblatt, Beilage zum Archiv für Kunde österreichischer Geschichtsquellen 8 (1858), S. 23.

¹⁰⁾ OÖ. Landesarchiv, Anhang zu den Landschafts-Annalen, Sammelband 116, S. 168.

Grimm¹¹⁾ aus dem Salischen Gesetz ausdrücklich nachweist. Auf der Salzach begegnen uns die Aschen im 16. Jahrhundert nicht mehr. Die Laufener Schiffordnung des Erzbischofs Johann Jakob vom 18. März 1581¹²⁾ erwähnt das Wort nicht. Dort ist von Schiffen, darunter von Schlachtschiffen, die an der Schlacht (der verbauten Lände) von Burg hausen ausgeladen wurden, und von Freyschiffen, in denen die bayerischen Herzoge Salz ausführten und die überall mautfrei waren, dann von Zillen, so den Wasserseherzillen, auch in der Verkleinerungsform Zillerl, von Plätten, so der Nachplätten bei den Meistersalzen, der Naufahrt, einem großen, mit 8 bis 11 Mann besetzten Schiff, auf welchem der Erbnauferg vor den anderen Schiffen bei einem Meistersalz fuhr, und endlich den Hallaschen die Rede. In der Erneuten Schiffordnung vom 1. März 1616¹³⁾ finden wir die „Schiffungen“ in ordinari und extra ordinari unterschieden.

Man wäre nun leicht versucht, das Wort Hallasch mit dem Worte Asch in Verbindung zu bringen und diese beiden Schiffsgattungen gleichzusetzen. Aus unserer obigen Feststellung, daß die Aschen 1604 als eine verbotene Schiffung bezeichnet werden, die Hallaschen aber damals und noch lange darnach gebräuchlich sind, kann man entnehmen, daß es sich um verschiedene Schiffe handelt. Das Wort Hallasch leitet sich auch nicht vom Wort Asch ab, sondern bedeutet einfach ein Schiff aus Hallein, mundartlich Halla (erstes a dumpf, zweites a hell, mit dem Ton auf der ersten Silbe¹⁴⁾), also ein Halla = sches Schiff, Halleinisches Schiff. Es wird das Wort auch öfters mit dem Zusatz „Schiff“ gebraucht (Hallisch = Schiff, Hallesch = Schiff, Hallasch = Schiff). Bemerkenswert ist auch der außerordentlich schwankende Gebrauch des Geschlechtes, der Mehrzahl, der Fallbildung und der Schreibweise des Wortes, worauf der Verfasser an anderer Stelle hingewiesen hat¹⁵⁾. Bemerkt sei noch, daß das Wort Hallasch auch als Familienname vorkommt, wobei die Frage offenbleibt, ob sich dieser Name von dem Schiff ableitet, was bei sehr vielen Familiennamen zutrifft¹⁶⁾ oder einfach „der Halleinische“ als Bezeichnung der Herkunft des ersten Namensträgers bedeutet.

Über die Erbauer dieser Salzschiffe besagt die erwähnte Laufener Schiffordnung von 1581 im Punkte 5, daß in Laufen 6 Meister sein sollen, die nur für den Erzbischof arbeiten, ausgenommen 6 Zillen jährlich, wovon jeder „winterzeiten“ eine bauen und nach eigener Gelegenheit verkaufen darf, die nicht über 10 Schuh weit und 19 Klafter lang ist. Wenn der Boden eines Schiffes aufgelegt ist, muß der Umgeher, das ist der technische Beamte beim Schöffrichteramte,

¹¹⁾ Grimm, Deutsches Wörterbuch 1. B., S. 578.

¹²⁾ J. G. Lori, Sammlung des baierischen Bergrechtes (1764), S. 307.

¹³⁾ Ebenda, S. 484.

¹⁴⁾ Merkwürdigerweise sprechen die meisten Bewohner Salzburgs und selbst Halleins das Wort mit hellem a und dem Ton auf der Verkleinerungsilbe -lein aus, obwohl es doch das „kleine Hall“ zum Unterschied vom „reichen Hall“ bedeutet und Hall überall mit dumpfem a gesprochen wird.

¹⁵⁾ Ernst Neweklowsky, Die Schifffahrt und Flößerei 1. B., S. 173.

¹⁶⁾ Ebenda 2. B. (1954), S. 229.

ihn besichtigen und abmessen und, wenn das Schiff fertig ist, mit Brand und March bezeichnen. Damit das Holz, das zu den Hallaschen nicht taugt, verwertet werde, so ist es den Schoppnern zu Laufen gestattet, wenn der Bedarf an ordinaren Schiffen gedeckt ist, mit Bewilligung des Umgeher, Pletten, 5 Schuh weit und 50 Schuh lang, sowie Wasserseherzillerl, 3 Schuh weit und 34 Schuh lang, herzustellen und zu verkaufen. Die Abmessungen der Hallaschen sind wie folgt angegeben: Die Länge nach dem langen Maß, $5\frac{1}{2}$ eiserne Stang, gleich 3 Werkschuh weniger 3 Zoll, die Tiefe nach dem „klein eisen Maß“, gleich 3 Werkschuh weniger $1\frac{1}{2}$ Zoll, die Weite am Boden 1 eiserne Stang, gleich 7 Werkschuh weniger 3 Zoll, die Weite oben am Sam so, daß man auf dem fünften Leger 5 Kufen legen kann. Hinsichtlich der verunglückten oder altersschwachen Schopper heißt es noch, daß sie als Pfründner ins Spital aufgenommen werden sollen. Seethaler¹⁷⁾ sagt, die Hallaschen seien von besonderer Bauart. „Eine Hallasche hat zwei scharf auslaufende Enden und in der Mitte beugen sich beide Wände sehr aus. Die Länge eines solchen Schiffes beträgt 53 Schuh, dessen größte Breite 6 Schuh 10 Zoll und die Tiefe 2 Schuh 11 Zoll, jedoch dergestalten, daß auch die beiden Enden dieses Schiffes gegen 2 Schuh 6 Zoll noch in der Tiefe halten. Die Bestandteile einer Hallasche sind 7 buchene und 13 feichtene $1\frac{1}{4}$ Zoll dicke Läden, obenher mit einer starken hölzernen Einfassung oder Saum und zur Befestigung des Körpers innenher 27 Paar ferchener Kipfen oder natürlichen Spangen.“ Die Schiffe sind, wie man das ja immer feststellen kann, im Laufe der Zeit größer geworden.

Was die erwähnten March betrifft, so ist in der Schiffordnung von 1581 von 66 Zillen die Rede, die dem Erzbischof gehören und von denen je zwei das gleiche Zeichen tragen. Diese beiden Schiffe werden zusammen als 1 March bezeichnet. Die Erneuerte Schiffordnung vom 1. März 1616 spricht von 106 gehenden salzburgischen erzbischöflichen Schiffen, wovon 54 ordinari und 52 extra ordinari Schiffungen sind.

Außer der Salzschiifahrt gab es auf der Salzach aber noch eine recht bedeutende private Schiifahrt, die mit der bis ins kleinste organisierten Salzschiifahrt nichts zu tun hatte und die von Schiifmeistern als Unternehmern betrieben wurde. Solche saßen außer in Salzburg in Hallein, Laufen und Tittmoning sowie in dem bayerischen Burghausen. Sie führten nauwärts die Erzeugnisse Salzburgs, vor allem Marmor und Gips und selbstverständlich auch Kaufmannsware, ja von Hallein bis Salzburg wurden sogar Venedische Güter verführt, die auf Säumern über den Radstädter Tauern gebracht worden waren. Ein lebhafter Verkehr fand auf der Salzach auch gegenwärts statt. Hinsichtlich des Weines für den Erzbischof, den Probst von Berchtesgaden und die Wirte gab es allerdings Schwierigkeiten mit den Linzern¹⁸⁾, bis endlich die Fahrt über Linz hinaus auf dem

¹⁷⁾ Salzburger Landesarchiv, Andre Seethaler, Beschreibung von Laufen (1802), III, § 26, Hs.

¹⁸⁾ Ernst Neweklowsky, Linz und die Salzburger Weinfuhren, Mitteilungen der Ges. f. Salzb. Landeskunde 96 (1956), S. 179.

Wasser durch die kaiserliche Resolution vom 23. Oktober 1654 freigegeben wurde¹⁹⁾). Von dieser privaten Schifffahrt auf der Salzach ist in den Laufener Schiffordnungen allerdings nur insofern die Rede, als durch sie die Salzschifffahrt nicht behindert werden durfte.

Auch die Fertiger, welche die Salzverföhrung besorgten, besaßen eigene Schiffe, mit denen sie Salz nur dann verföhren durften, wenn große Not an ordinari Schiffen war und Pflöger und Umgeher ihnen dies ausdrücklich gestatteten. Die Erbnaufergen hatten darauf zu achten, daß „fremde Schiffe und Güterzillen“ nicht vor dem Salz fuhren, da diese Schiffe oft die March umschlugen, womit aber zum Unterschied von den früher erwähnten Schiffzeichen hier die Zeichen gemeint sind, die im Fluß den Weg bezeichneten, den die Schiffe einzuhalten hatten und die vor seichten Stellen warnten. Auch Hohenauen sind erwähnt, welche an geeigneter Stelle die herabfahrenden Salzschiffe abwarten mußten, um einen Zusammenstoß zu vermeiden. Der Fürfahrer, der ein paar Stunden vor dem herabfahrenden Meistersalz, welches aus einer größeren Anzahl von Salzschiffen bestand, die Salzach befahren mußte, hatte die Hohenauen zu warnen. Solche Hohenauen finden wir auf manchen Salzachbildern. Sie dürfen nicht mit den Treiberzügen verwechselt werden, mittels welcher die leer gewordenen Salzschiffe gegenwärts geführt wurden, wobei auf zwei Pferde nicht mehr als drei Schiffe kommen durften. Daß die Rückführung bis ins 15. Jahrhundert durch Menschenzug erfolgte, wie es in den Schiffrechten zu Laufen erwähnt und im Schiffleutzezbuch von Passau um 1400 abgebildet ist²⁰⁾, und daß erstmalig 1497 das Treiben mit Pferden auf einem Bild von Frueauf dargestellt ist²¹⁾, sei nur nebenbei erwähnt. Die Hohenauen fuhren bestanden wie auf der Donau, von wo sie ja Güter in die Salzach brachten, meistens aus drei Zillen (Kelheimern und Gamsen) und den notwendigen Nebenschiffen, den Einstell- oder Roßpletten, die beim Gegenzug unter dem Buesen fuhren und deshalb Buesenzillen hießen, dem Seilmutzen und allenfalls einer Steuerplatte. Sie wurden von einer größeren Anzahl von Pferden gezogen. Ein solcher Schiffzug — nicht ein Treiberzug — ist in sehr vereinfachter Darstellung auf dem Holzschnitt aus St. Peter, Stadtansicht von Salzburg aus 1565, bzw. seiner Kopie von 1858 im Salzburger Museum Carolino Augusteum zu erkennen. Einen solchen Schiffzug zeigt auch die von Josef Anton Danreiter (1695—1750) gezeichnete und von Karl Rembhart (1678—1735) gestochene Ansicht der Ursulinenkirche in Salzburg. Von den salzburgischen Schiffmeistern wurden die im Schiffzug gegenwärts geföhrten Zillen, leer oder mit leeren Weinfässern und dergleichen beladen, nach Niederösterreich geföhrt. Von sonstigen salzburgischen Schiffen sind noch sehr leicht gebaute Plätten zu erwähnen, die nach ihrer Länge in Schuhen in 60^z, 70^z, 75^z, 80^z, 83^z, 85^z und 90schuhige unterschieden wurden. Zwischen den 83^z und 85schuhigen gab es noch die Bastardplätten. Die Breiten dieser Fahr-

¹⁹⁾ Linzer Regesten B I A 2 — 1090.

²⁰⁾ Abgebildet in Neweklowsky, Die Schifffahrt und Flößerei 1. B., Bild 3.

²¹⁾ Abgebildet ebenda 2. B., Bild 306.

zeuge schwankten zwischen 13 und 24 Schuh, die Tiefen zwischen 30 Zoll und 4 Schuh²²⁾, sie hatten ein niedriges Gransel und hießen an der Donau, wenn sie aus Salzburg kamen, Salzburger Plätten, wenn sie aus Hallein kamen, Halleiner Plätten. Jene, die mit Berchtesgadener Waren kamen, hießen Verlegerfuhren. Die aus Hallein mit Fasselsalz bis in die Mitte der achtziger Jahre des 19. Jahrhunderts von der Laufener Schifffergemeinde geführten Salzburger Plätten wurden auch Laufener Plätten genannt. Derartige Salzfuhrn gab es natürlich erst, nachdem durch die politischen Veränderungen in Salzburg die Salzverfuhrung nach Bayern ein Ende gefunden hatte. Die Zahl der Salzburger Plätten war eine recht bedeutende. Um die Mitte des 19. Jahrhunderts wurden in Engelhartzell jährlich etwa 1700 gezählt. Der Schiffmeister Moldan in Oberalm (Hallein) baute vom Frühjahr bis zum Herbst so viele Plätten, daß täglich eine solche fertig wurde. Sehr viele Salzburger Plätten ließ der bekannte Schiffmeister Fink aus Braunau bauen und führte mit ihnen Holz in die Donau. Diese Salzburger Plätten waren die leichtest gebauten Fahrzeuge des ganzen Raumes der oberen Donau. „Die Plättna, die san nur aus Brethern z'samg'schlag'n, damit s' nur die Salz und die Gipsfasseln trag'n“, heißt es im Prolog des Laufener Schiffertheaters²³⁾. Sie wurden, wie man sich ausdrückte, nur durch das Wasser zusammengehalten. Am Ende der Fahrt wurden sie zusammengeschlagen. Ein anderes für die Salzach typisches Fahrzeug war eine besonders kleine Waidzille, die mit den Salzburger Plätten in die Donau kam und dort als Laufener Zille bezeichnet wurde.

Noch einer anderen Art von Salzachzillen sei gedacht, die allerdings keine privaten, sondern fürsterzbischöfliche Zillen waren und daher auch von den f. e. Schoppermeistern hergestellt wurden. Wir kennen sie von Bildern und Beschreibungen. Es waren Fahrzeuge, mit denen die Landesherren ihre Reisen auf der Salzach unternahmen. Wir finden sie auf Ansichten der Salzachorte abgebildet; eine solche Leibzille hat auch dem bekannten Gasthausschild an der „Post“ in Tittmoning zum Vorbild gedient²⁴⁾, das fälschlich als Salzschiß bezeichnet wurde.

Die Erbauung der privaten Fahrzeuge besorgten private Schoppermeister, deren es in Hallein, Salzburg, Laufen, Tittmoning und Glas gab. Auf dem oben erwähnten Holzschnitt aus St. Peter von 1565 ist ein Schopperplatz in der Stadt Salzburg am rechten Salzachufer, ein Stück unterhalb der hölzernen Stadtbrücke, deutlich zu erkennen. Sowohl die f. e. Schopper von Laufen als auch die selbständigen Meister im Lande Salzburg besaßen Handwerksordnungen.

Die den Laufener Schoppn von Erzbischof Johann Ernst im Jahre 1688 erteilte und von Erzbischof Sigmund III. am 9. September 1755 konformierte und „in etwas verbesserte“ Handwerksordnung²⁵⁾ umfaßt 31 Punkte. Sie ist in der schwulstigen Kanzleisprache der Zeit abgefaßt und besagt, daß alljährlich

²²⁾ Ernst Neweklowsky, Die Schifffahrt und Flößerei I. B., S. 193.

²³⁾ Ebenda 2. B., S. 215.

²⁴⁾ M. E. Schuster, Innstädte und ihre alpenländische Bauweise (1951), S. 174.

²⁵⁾ Salzburger Landesarchiv, Regierung, Rubr. 36 O II, f. 9—13.

am Feste des hl. Blasius, des „erküsten Patrons“, in U.-Fr.-Stiftskirche in Laufen ein gesungenes Hochamt und zu den 4 Quatemberzeiten den Abgeleitben zum Trost Seelenämter zu halten und aus der Lade zu bezahlen waren, denen alle Meister und Knechte beizuwohnen hatten (1). Nach diesen Gottesdiensten fanden Zusammenkünfte statt, in denen die beiden Zechmeister in Anwesenheit des Schöffgerichtes Rechnung zu legen hatten (2). Die Lade hatte zwei Schlösser, jeder der beiden Zechmeister besaß hiezu einen Schlüssel. Die Lade war beim ältesten der beiden Zechmeister in Verwahrung (3). Beim Jahrtag und den quatemberlichen Zusammenkünften wurden die vorgefallenen Handwerkssachen und -händel behandelt (4), und es hatte jeder Meister 12 und jeder Knecht 6 kr in die Lade zu geben (5). Wurde ein Meister an seinem guten Leumund angegriffen, so war ihm die Werkstatt keineswegs zu sperren und sein Gesind zu verachten, sondern der Ausgang der Dinge abzuwarten (6). Wer Meister werden wollte, mußte zum Bürger geeignet sein und sich über Lehrjahre und ordentliches Herkommen ausweisen, dem Schöffgericht das „Glib“ leisten und sich mit 12 fl in das Handwerk einkaufen, wobei jedem Meister anstatt des Meistermahls, „so nicht mehr passiert wird“, $\frac{1}{4}$ Wein zu 24 kr zu geben war (7). Laufnerische Meistersöhne und jene, die sich mit einer Meisterswitwe oder einer Meisterstochter verhehllichten, brauchten nur die Hälfte zu bezahlen (8). Ein jeder, der das Handwerk erlernen wollte, mußte ordentlich aufgedingt werden, christkatholischer Religion sein, und es mußten der Meister und der Junge mitsammen 5 fl in die Lade geben (9). Ein Lehrjung mußte drei Jahre lang lernen, dann wurde er gegen Erlag der gleichen Gebühr wie beim Aufdingen freigesagt (10). Ein Lehrjung hatte sich gegen Meister, Meisterin, gegen das Hausgesinde, das Handwerk und gegen die Obrigkeiten ehrerbietig, getreu und fromm zu erzeigen und zu diesem Ende mit zwei Meistern oder anderen ehrlichen Personen 32 fl Bürgschaft zu leisten (11). Wenn er bei seinem Lehrmeister nicht auslernen wollte oder dieser starb, so sollte ihm vom Handwerk ein anderer Lehrmeister verschafft werden (12). Nach der Lehrzeit mußte er im allgemeinen 2 bis 3 Jahre wandern (13), wovon einem Meistersohn oder wer eine Meisterstochter oder -witwe zur Ehe nahm, ein Jahr nachgesehen wurde (14). Eine Meisterswitwe durfte das Handwerk mit „fördermäßigem Gesinde und Knechten“ weiter betreiben (15). Bei ihr konnte auch ein Sohn, der bei seinem verstorbenen Vater begonnen hatte, das Handwerk auslernen (16). Einen ledigen Knecht sollte ein Meister 14 Tage versuchen und, wenn er tauglich war, auf ein Jahr dingen (17). Ein fremder Knecht, der zu einem Meister in die Arbeit kam, mußte quatemberlich 2 β in die Lade geben (18). Der jüngste Meister war der Ansager. Wenn er darin nachlässig war, wurde er mit Wachs bestraft (19). Wer „absonderlich“ einen Zusammengang begehrte, mußte 40 kr in die Lade erlegen. Bei den Zusammengängen durften weder Meister noch Knechte lange oder kurze Waffen außer einem Brotmesser mit sich tragen, sondern in Mänteln und Röcken ehrbarlich erscheinen. Sie mußten „aller Gotteslästerung, leichtfertiger Geberden, Worten, Lügenstraff- und Schmächungen“ sich enthalten, nicht auf den Tisch schlagen oder einer dem anderen, viel weniger dem hochlöblichen Schöffgerichte dreinreden oder sich sonst ungebührlich zeigen, sonst verfielen sie in die Wachsstrafe (20). Kein Meister durfte dem anderen seine Knechte, sein Gesinde oder die Werch- und Kaufleute ab- oder aufreden, noch das erkaufte oder bestellte Kipfen-, Laden- oder dergleichen Holz abwerben oder ankaufen, noch weniger dessen gemachte Arbeit verachten oder verletzen (21). Wenn ein Meister oder Knecht bei versammeltem Handwerk eine Anzeige machte und er es nicht durch einen Zeugen erweisen konnte, so sollte er „um so viel das Verbrechen war“ bestraft werden (22). Wenn Meister oder Knecht vor Gericht einige „jniuri- oder Schelt-handlungen“ hatten, so sollten sie vom Gericht einen Extrakt erheben und dem Handwerk vorlegen, damit sich dieses darnach richten konnte (23). Wenn einer

an seiner Ehre gescholten wurde, so hatte er dies bei 1 G Wachs Strafe innerhalb 14 Tagen dem Handwerk anzuzeigen (24). Wer seine ausgegossenen Reden zurückgenommen und den Beleidigten daran gutgemacht hat, mußte eine Wachsstrafe entrichten (25). Wer seine Strafe nicht termingemäß erstattete, dem wurde sie verschärft (26). Wenn ein Meister unverschuldet in Armut geriet, so sollte ihm mit Vorwissen des Schöffengerichts ein „christmitleidiges Hilfsgeld“ gereicht werden, das er, wenn es ihm wieder möglich war, zurückerstatten sollte (27). Auch einem erkrankten oder verletzten Knecht oder Jungen sollten die Mittel für den Wundarzt oder andere Notwendigkeiten aus der Lade vorgestreckt werden (28). Wenn ein Meister oder Knecht starb, so hatten die überlebenden Meister und Knechte den Leichnam „zur Begräbnus“ zu begleiten und dem Gottesdienst beizuwohnen (29). Wenn er arm war, so sollte die Gebühr aus der Lade bezahlt und also ein christliches Werk vollzogen werden (30). Über Verlangen sollte diese Ordnung jedem Meister, Knecht oder Jungen gegen Bezahlung eines β vorgelesen werden (31).

Nach Angabe der ungemein ortsgeschichtskundigen Schwestern Pepi und Bertha Schiefer aus Laufen hatten von den sechs Laufener Schoppnern zwei ihre Schopperstadel in Oberndorf, vier Schopperstadel standen in Laufen, gegen den Frauenwinkel zu, außerhalb der Stadtmauer, am Ende der Stadt. Neben einem dieser Schopperstadel, der heute noch, anderen Zwecken dienend, steht, befindet sich das gleichfalls noch bestehende Häuschen des ehemaligen Schoppermeisters Gastager (Bild 7).

Der Zunft gehörte später auch der Tittmoninger Meister mit seinem nicht sehr umfangreichen Betrieb an, da er von Salzburg zu weit weg war. Die Laufener Schopperzunft umfaßte im Jahre 1773 sieben Meister und sechzehn Knechte. Die sechs Laufener Kammergutmeister haben in den Jahren 1796—1801 zum kurfürstlichen Salz-
fertigeramt geliefert²⁶⁾:

	Hollasch	Nach- plätten	Wasser- seher- zillerl	Stock- gewinnungs- plätten	Farm	Zillerl
1796	87	72	11	2	—	—
1797	107	105	14	1	1	—
1798	87	84	12	—	—	—
1799	78	80	10	—	—	3
1800	36	71	—	—	—	—
1801	38	60	9	—	—	10

Außerordentlich wertvolle Schiffszeichnungen befinden sich im Bayerischen Hauptstaatsarchiv in München²⁷⁾. Die dargestellten Fahrzeuge sind auf den ersten Blick als Salzachtschiffe erkennbar (Bilder 1—6), ihre Herkunft wird noch durch den Maßstab in Salzburger Klaftern²⁸⁾ ausdrücklich bestätigt. Die Zeichnungen sind

²⁶⁾ Salzburger Landesarchiv, Regierung, Rubr. 6, Nr. 23.

²⁷⁾ Bayerisches Hauptstaatsarchiv München, Abt. 1, Plansammlung, Nr. 8384—8389.

²⁸⁾ 1 Salzburger Klafter = 6 Salzburger Schuh = 1,7796 m; 1 Salzburger Schuh = 0,2966 m.

rechts mit Rupert Fantaine signiert und links unten mit „Am hochf. Mappierzimmer“ bezeichnet. Sonst sind sie vollständig unbeschrieben. Leider ist es weder im Bayerischen Hauptstaatsarchiv noch im Salzburger Landesarchiv gelungen, die sicher vorhanden gewesenen Beschreibungen zu diesen ungemein genauen technischen Zeichnungen aufzufinden. Überraschend ist die Fülle von Fahrzeugen, die sich allerdings oft mit geringen Unterschieden in den Abmessungen wiederholen. Es handelt sich fast ausschließlich um Schiffe und Hilfsfahrzeuge der Salzschiffahrt. Da die Namen der einzelnen Schiffsgattungen nur teilweise überliefert und in Archivalien oder Druckwerken festgehalten sind, so ist es nur möglich, sie nach gleichen oder wenigstens ähnlichen Fahrzeugen von Donau, Inn und Traun zu benennen. Es ist aber immerhin denkbar, daß einzelnen der Fahrzeuge nicht mehr bekannte örtliche Namen zukamen. Warum die Fahrzeuge auf 16 Tafeln aufscheinen, ist vielleicht damit zu erklären, daß auf jeder Tafel die an bestimmten Punkten der Salzach vorfindlich gewesenen Fahrzeuge aufgezeichnet sind. Die Schiffe sind mit ihren Abmessungen und kennzeichnenden Merkmalen in der Tabelle I zusammengestellt.

Die merkwürdigen, an Einbäume erinnernden schlanken Fahrzeuge mit teilweise nach innen geneigten Wänden und ohne Kipfen dürften in ähnlicher Weise zum Schlagen von Stecken, Facheln und dergleichen verwendet worden sein, wie die etwas anders gebauten Nürsche von der Traun²⁹⁾. Merkwürdig ist dabei die bei einigen nach rückwärts sich verzüngende Form. Hinsichtlich der sehr kleinen Waidzillen sei daran erinnert, was oben über die bis nach dem ersten Weltkrieg auf die Donau gekommenen Laufener Zillen gesagt wurde. Die mehrmals vorkommenden Mutzen waren wohl Überfuhrzillen, wie sie heute noch auf der Donau vorkommen und zum Überführen von Landfuhrwerken geeignet sind. Die auf der Tafel XIV gezeichneten, mit Hütten versehenen Zillen dürften f. e. Leibzillen darstellen. Das Fahrzeug auf Tafel XIV ist die oben erwähnte Salzburger Platte. Unbekannten Zwecken dienten die auf Tafel X und XII dargestellten Waidzillen, deren oberer Wandrand durch 1 bis 3 Balken abgestützt ist. Diese Art der Abstützung findet sich unter dem Namen Klammerbäume mehrfach bei Donau- und Innfahrzeugen, allerdings großen, um eine zu starke Durchbiegung durch die auf dem Boden liegende Ladung zu vermeiden. Diesem Zweck können die Klammerbäume der gezeichneten Waidzillen aber nicht gedient haben.

Auch die selbständigen Meister an der Salzach, welche die Fahrzeuge für die Schiffmeister herstellten, waren in einer Zunft vereinigt, die ihren Sitz in der Stadt Salzburg hatte und eine vom Erzbischof Leopold erteilte und am 22. November 1732 konfirmierte Ordnung besaß, die ihnen Erzbischof Sigmund III. am 20. August 1755 erneuerte³⁰⁾. Sie ist umfangreicher als die Ordnung der Laufener

²⁹⁾ Ernst Neweklowsky, Die Schifffahrt und Flößerei I. B., S. 221.

³⁰⁾ Salzburger Landesarchiv, Regierung, Rubr. 36 O II f. 16—33.

Schopper, umfaßt 37 Artikel und ist gleichfalls in der oft nur schwer verständlichen Kanzleisprache des 18. Jahrhunderts abgefaßt.

Darnach sollten die Salzburger Schopper jährlich am Nikolaustag ein gesungenes Lobamt, zu den vier Quaternen ein gesprochenes Seelamt und am Sonntag nach der Oktav des Fronleichnamfestes ein gesungenes Lobamt in U.-L.-Frauen-Pfarrkirche halten (1). Diesem sollten die Meister, ihre Weiber, die Knechte und Jungen beiwohnen. Für das Ausbleiben ohne ehafte Ursache wurde ein Meister um ein ℥ Wachs, zu 40 kr, ein Knecht um ein halbes ℥ Wachs und ein Junger um ein Viertel ℥ Wachs bestraft (2). Jeder im Erzstift ansässige redliche Meister hatte zu Michaeli 32 kr zur Lade zu geben, als Einkaufsgeld aber 8 fl zu erlegen (3). Für die Meister war eine Lade mit zwei unterschiedlichen Schlössern zu errichten, zu denen jeder Zechmeister einen Schlüssel besaß. Für die Knechte war eine Büchse zu beschaffen, deren Schlüssel der älteste Knecht zu verwahren hatte und welche in der Lade zu verschließen war (4). Alljährlich waren ein Zechmeister und zwei Geschworene Meister zu wählen, die stets neu aufgestellt werden sollten (5). Am St.-Nikolaus-Tag hatte der Zechmeister im Beisein des ganzen Handwerks und des von der Obrigkeit entsendeten Commissärs ordentliche Rechnung zu legen, dem Commissär, „da er aus'm mittl der obrigkeit“ war, 1 fl, einem „geringern“ aber 45 kr zu bezahlen (6). Nach jedem Quatemborgottesdienst hatten alle Meister und Knechte im Beisein eines obrigkeitlichen Commissärs einen Zusammengang zu halten, alle vorgefallenen Handwerkssachen vorzubringen, und es hatte jeder Meister 8 kr, somit jährlich 32 kr, jeder Knecht 4 kr, somit jährlich 16 kr, und ein Junger 2 kr, somit jährlich 8 kr zu bezahlen. Für Nichterscheinen wurde ein Meister mit 1 ℥ Wachs, zu 40 kr verrechnet, ein Knecht mit $\frac{1}{2}$ ℥ und ein Junger mit $\frac{1}{4}$ ℥ Wachs bestraft (7). Wer von einem anderen etwas wußte, „so wider Ehr' und Billigkeit wäre“, der hatte es anzuzeigen. Wer aber solches verschwie, wurde dafür, wenn dies offenbar wurde, nach „der Bescheidenheit“ des Handwerks bestraft (8). Die jüngsten beiden Stadtmeister sollten bei den wöchentlichen Umgängen in der Domkirche und anderen Prozessionen das „Stangltragen“ persönlich verrichten oder im Verhinderungsfalle aus erheblichen Ursachen durch andere mannbare Leute verrichten lassen (9). Wenn ein Meister an seinem guten Leumund gescholten wurde, so durfte diesem Meister die Werkstätte nicht gestört noch sein Gesinde gescholten werden (10). Salzburgerische Schopper und Schiffeleute, da deren zur Beförderung von Gütern vorhanden waren, sollten vor fremden aufgenommen werden (11). Wer Meister zu werden begehrte, der sollte seiner Erlernung, wo dieses anderwärts geschehen, und seines ehrlichen Herkommens Urkund beibringen, bei dem Handwerk gebührend einkommen, auch zuvor wenigstens ein Jahr gesellenweis gearbeitet haben und, wenn er der Obrigkeit zu einem Bürger annehmbar erschien, sich mit 12 fl im Handwerk einkaufen, wovon jedem Meister anstatt des Meistermahls, das nicht mehr passiert wurde, ein Viertel Wein zu 24 kr gegeben, das übrige aber in die Lade gelegt werden sollte. Wenn er sich hernach verhehelichen wollte, mußte er von seiner künftigen Hauswirtin ehrlichem Herkommen dem Handwerk Kundschaft vorlegen (12). Eines Meisters Sohn oder derjenige, der sich mit der Tochter oder der Witwe eines Meisters verhehelichte, bezahlte 6 fl (13). Die hinterlassene Witwe eines Meisters war mit redlichem Gesinde, solange es ihr gefällig war, weiterzuarbeiten befugt (14). Ein Meister, der einem anderen Knechte, Gesinde, Werk- und Kauflleute ab- und aufredete oder bei einem Holzbauern das erkaufte oder bestellte Holz abwarb, der sollte das erste Mal in die Lade 1 ℥ Wachs geben, zum andernmal nochmals so viel, zum drittenmal nach Erkenntnis der Obrigkeit höher gebüßt werden, oder dem Handwerk verfallen sein. Wenn ein solcher das Handwerk wiederum genießen wollte, so mußte er sich von neuem einkaufen (15). Beim Tod eines Meisters, seiner Ehefrau, seines Kindes oder Ehehalten sollte der Zechmeister zur Leiche (zur

Beerdigung) ansagen. Wenn ohne ehehafte Ursache ein Meister oder eine verwitwete Meisterin daran nicht teilnahm, wurden sie mit $\frac{1}{4}$ R Wachs für gottesdienstliche Beleuchtung, ein Knecht mit 16 S und ein Junger mit 8 S in die Gesellenbüchse bestraft (16). Ein Meister durfte gleichzeitig vier Knechte und einen Jungen haben, was eine vollbesetzte Werkstatt darstellte. Wer „darüber täte“, sollte mit Wachs bestraft werden. Nötigenfalls durfte er zum Holzaushacken einen oder zwei Tagwerker um den gebührlchen Taglohn gebrauchen (17). Da auch Zimmerleute oder gar Bauern, die das Handwerk nie gelernt hatten, sich unterstanden, Schopperarbeit zu leisten, auch kleine und große Zillen zu machen, wodurch der Kaufmann übervorteilt wurde und Menschenleben Gefahr litten, auch den Schoppnern „das Brot von dem Maul abgeschnitten“ wurde, sollten derlei „Stimppler und Sterrer“ der Obrigkeit namhaft gemacht und diese ersucht werden, dies abzustellen und ihnen die gemachte Arbeit abzunehmen (18). Kein Knecht durfte aus seinem eigenen Holz eine Arbeit machen, außer jedes Jahr ein kleines Zillerl zur eigenen Notdurft, das er frei verkaufen konnte (19). Den verheirateten Knechten sollte der verdiente „Stuckerlohn“ gereicht werden (20). Die unverheirateten Knechte sollten sich zu einem Meister auf ein Jahr verdingen und ohne erhebliche Ursache unter dieser Zeit nicht aus dem Dienst stehen und gegenseitig $\frac{1}{4}$ Jahr zuvor ordentlich aufsagen. Ein Knecht, welcher das übertrat, sollte zur Strafe in die Büchse ein R Wachs erlegen und ein ganzes Jahr von einem anderen Meister „zu abschneidung der heimlich aufröndungen nit mehr befördert“ werden, aber auch dem Knecht, wenn er gegen den Meister eine Beschwerde vorzubringen hatte, sollte gebührend Schutz geleistet werden (21). Ein fremder Knecht sollte bei dem Zechmeister einkehren und er sollte sodann durch den jüngsten Meister bei einem Meister, der einen Knecht begehrte, eingeführt werden (22). Ein Knecht, der hier arbeiten wollte und keinen Lehrbrief vorweisen konnte oder das Handwerk nicht ordentlich erlernt und zuvor auf unredlichen Werkstätten gearbeitet hatte, sollte keine Arbeit bekommen, es sei denn, daß er sich erbötig gemacht hätte, vor dem Handwerk oder der Obrigkeit Satisfaktion zu geben (23). Welcher Knecht oder Junger einen andern öfters von der Arbeit und zum Trinken oder zum Müßiggang brachte, sollte zur Strafe in die Büchse 12 kr geben (24). Wenn von Handwerks wegen auf der Herberg ein Zusammengang stattfand, sollten Meister, Knechte und Junge keine kurzen oder langen Waffen außer dem Brotmesser bei sich haben, sich aller Gotteslästerungen und leichtfertigen Reden, Flüche und Gebärden, auch Schmähungen gänzlich enthalten, sondern sich bescheiden und ehrbar verhalten (25). Winter und Sommer mußten die Knechte und die Jungen um 5 Uhr bei der Arbeit sein und um 7 Uhr nachts Feierabend machen. Wer aber das ohne ehehafte Ursache übersah oder sonst einen halben Tag nicht bei der Arbeit war, sollte in die Büchse um Wachs gestraft werden, wobei aber ein Unterschied zwischen Knechten und Jungen zu machen war (26). Zu Beginn und nach Vollendung sollten Knechte und Jungen ihr Gebet andächtig verrichten. Wer dies aber umging, sollte mit Wachs bestraft werden, und zwar ein Knecht mit $\frac{1}{4}$, ein Junger mit $\frac{1}{8}$ R , was nicht nachgelassen wurde (27). Für Aufdingen und Ledigzählung der Lehrjungen sollten 12 fl in die Lade gezahlt werden, insbesondere beim Aufdingen. Die Jungen erlegten in die Büchse 15 kr und Einschreibgeld 14 S (28). Ein Lehrjung sollte auf drei ganze Jahre aufgedingt werden. Er hatte sich gegen seinen Meister und das Hausgesinde, auch gegen das Handwerk und jedermann, insbesondere gegen die geistliche und weltliche Obrigkeit ehrerbietig, getreu und fromm zu erzeigen, auch was ihm sonst von Handwerks wegen zu tun oblag, willig auszuführen. Dies hatten zwei ehrliche eingesessene Personen mit 32 fl zu verbürgen, die bis zu seiner Auslernung in der Lade verwahrt bleiben sollten (29). Kein Lehrjung durfte ohne Vorwissen seines Meisters und seiner Meisterin über Nacht ausbleiben, auch an Sonn- und Feiertagen nach gehörtem

Gottesdienst sich fleißig bei der Werkstatt einfinden, sich während seiner Lehrjahre alles Spielens enthalten und alle Morgen eine halbe Stunde vor dem Knecht aufstehen. Da er aber etwas aus Ungehorsam übersah, so war er in die Büchse um Wachs verfallen (30). Wenn ein Lehrjung die Lehrjahre völlig zurückgelegt hatte, so sollte ihm sein Lehrmeister für das dritte und letzte Jahr 9 oder 10 fl geben. Dagegen sollte er seinem Lehrmeister das Gesellenjahr arbeiten. Wenn ihn aber der Lehrmeister ferner nicht benötigen sollte, dann mochte er Arbeit nehmen, wo er sie bei einem Meister finden konnte (31). Wenn ein Lehrjung bei einem Meister erheblicher Ursachen halber nicht auslernen wollte oder ihm der Meister inzwischen verstarb, so sollte ihm mit Bewilligung des Handwerks ein anderer Lehrmeister verschafft werden, doch sollte einem solchen Lehrjungen, der von seinem ersten Lehrmeister hinwegbegehrte, nach Erstreckung seiner Lehrjahre durch den anderen Lehrmeister nichts gegeben werden, es sei denn, daß er ihm freiwillig etwas schenkte. Wenn aber ein Lehrjung ohne besondere Ursache und mutwilligerweise vor Erstreckung der Lehrzeit austrat, war zwar die gewöhnlich zur Lade erlegte Bürgschaft von 32 fl dem Handwerk und dem Lehrmeister verfallen, doch sollte das Handwerk auf geschehene Anzeige den richterlichen Ausspruch hierüber abwarten (32). Eines Meisters Sohn sollte durch seinen Vater ordentlich eingesagt und nachmals durch das Handwerk ledig gesprochen werden. Bei Einsagung und Freisprechung war nicht mehr als zwei Viertel Wein und um 4 kr Brot „aufzusetzen“ und in die Büchse 18 kr und 8 ½ Einschreibgeld zu geben (33). Wenn im Erzstift bei einem redlichen Meister, der im Handwerk eingekauft war, ein Jung zu lernen begehrte, sollte er zum Jahrtag oder anderer gelegener Zeit vor dem Handwerk aufgedingt werden, wie die Artikel besagten und es Handwerksbrauch war (34). Wenn ein Meister unverschuldet in Not kam, dem sollte mit obrigkeitlicher Einwilligung aus christlichem Mitleid aus der Lade ein Hilfgeld gereicht werden, das er, wenn es ihm möglich war, dankbar zurückzahlen mußte (35). Wenn ein Knecht oder ein Junger erkrankte oder sich beschädigte und nicht in der Lage war, die Notwendigkeiten zu beschaffen oder den Wundarzt zu bezahlen, so sollte ihm aus der Büchse etwas vorgestreckt werden, das er aber bei besserem Einkommen zurückerstatten mußte (36). Allen fremden anher kommenden redlichen Meistern und Knechten, welche dessen begehrten und bedürftig waren, sollte aus der Lade nach Gelegenheit mit Ehren geholfen werden (37). Zum Schluß wird bemerkt, daß der Reichsrezeß vom 16. August 1731 genau beachtet und bei der alljährlichen General-Handwerks-Zusammenkunft abgelesen werden sollte. Wenn in vorkommenden Fällen jemand strafbar befunden wurde, so durfte er mit Vorwissen der Obrigkeit höchstens um 5 fl Wachs, die aber nicht 5 fl ausmachen oder gar überschreiten sollten, bestraft werden.

Bemerkt sei, daß die Salzburger Schopperzunft aus den in Salzburg eingehobenen Schiffgebühren von jedem Schiff eine Abgabe von 1 kr in die Lade bezog³¹⁾.

Über die Tätigkeit der salzburgischen Schopper sind wir aus einer sehr genauen Zusammenstellung, allerdings leider nur für die Jahre 1790 bis 1801 unterrichtet³²⁾. Die von ihnen hergestellten Schiffe sind in Tabelle II zusammengestellt. Man ersieht daraus Anzahl und Namen der in den fünf Schopperorten Salzburgs ansässig gewesen Schopper und die Besitzwechsel in der angegebenen Zeit. Die sechs Laufener Schoppermeister durften zwar nach den Laufener Schifferordnungen, auch nach jener von 1781, nur jährlich sechs Zil-

³¹⁾ Ernst Neweklowsky, Schiffsabgaben auf den öö. Flüssen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, Heimatgaue, Linz, 6 (1925), S 117.

³²⁾ Salzburger Landesarchiv, Regierung, Rubr. 6, Nr. 23.

len außer den Kammergutzillen bauen und verkaufen, doch geht aus einem Berichte des Laufener Pflegers und Schiffrichters Andreas Seethaler vom 7. September 1806 hervor, daß von den Kameralstellen den Schoppnern für auswärtige Rechnung 156 Schiffe zu bauen bewilligt waren³³⁾.

Eine Zusammenstellung der von den Schoppnern in dem gleichen Zeitraum hergestellten Schiffe nach ihrer Breite³⁴⁾ weist solche von 2 bis 15 Schuh und auch welche mit 20 Schuh auf. Dieser scheinbare Widerspruch gegenüber den aus der Tabelle I ersichtlichen Breiten erklärt sich dadurch, daß die Bilder 1 bis 6 nur Salzschiffe oder sonstige f. e. Schiffe zeigen. 2 Schuh breite Fahrzeuge sind allerdings in diesen Jahren bloß 3 ausgewiesen, 20 Schuh breite bloß 6 im Jahre 1790, 15 Schuh breite bloß 2, 16 bis 19 Schuh breite überhaupt keine. In den Jahren 1790 bis 1796 erreichten die Höchstzahl die 11 Schuh breiten, in den Jahren 1797 bis 1801 die 12 Schuh breiten Fahrzeuge. In sehr großer Zahl wurden die 4 Schuh breiten Schiffe hergestellt, also die Waidzillen. Unter den übrigen wurden in den Jahren 1790 bis 1795 die 9 Schuh breiten in großer Zahl gebaut, die von 1795 an ihren Rang den 10 Schuh breiten abtreten mußten. Dieses Größerwerden der Fahrzeuge vom Jahre 1795 an ist jedenfalls auffallend. Eine weitere, allerdings unvollständige Zusammenstellung für die gleichen Jahre gibt uns Aufschluß über die „in und außer Lands geführten“ auf den Schopperstätten erzeugten Schiffböden, die, wenn sie auch strenggenommen den Rahmen unseres Themas überschreitet, doch ein Bild gibt, was mit den im Lande Salzburg hergestellten Schiffen geschehen ist (Tabelle III). Bemerkenswert ist die geringe Zahl der mit Salz abgeführten Fahrzeuge. Offenbar sind die zum kurfürstlichen Salzfertigeramte gelieferten Zillen in der Zusammenstellung nicht mitgezählt. Bedeutend ist die Zahl der mit Gips und Steinen ins Ausland abgeführten Zillen sowie die Zahl der für Personenfahrten verwendeten Schiffe. Allerdings gibt die Tabelle keinen Anhaltspunkte für die Größe der Fahrzeuge. Scheinbar im Widerspruch zu den Zahlen steht ein Vermerk, daß laut Verzeichnis der hochfürstlichen Maut Tittmoning von März bis Dezember 1790 die Zahl der abgeführten Schiffe 725 betrug. Jedenfalls sind in dieser Zahl die f. e. Salzschiffe enthalten, die wieder gegengetrieben worden sind.

Der Holzverbrauch für den Schiffbau war ein ungeheuer großer. Seethaler³⁵⁾ sagt, man könne annehmen, daß in den Wäldern um Laufen jährlich 800 Stämme zum Schiffbau, das ist mehr als ein Fünftel der gesamten gefällten Bäume, benötigt wurden.

Hinsichtlich der Schoppermeister selbst sei vorerst auf die in der Tabelle II verzeichneten Namen zwischen 1790 und 1801 verwiesen. Weiter entnehmen wir einem Auszug aus dem Handwerksbuch der

³³⁾ Salzburger Landesarchiv, Regierung. Rubr. 36 O II, f. 97'.

³⁴⁾ Ebenda, Rubr. 6, Nr. 23.

³⁵⁾ Wie Anm. ¹⁷⁾.

Schopper von Salzburg³⁶⁾ nebst einigen sonstigen bemerkenswerten Daten folgendes:

- 1744 Ruepp Ertl, Schoppermeister zu Glaß;
Simon Ferleithner, Schoppermeister zu Hallein;
Josef Fahlwickhel, Schoppermeister zu Hallein.
- 1757 ist bei einem ehrsamem Hanndtwerckh der bürgerlichen Schoppermeister das Haupthanndtwerckh gehalten worden und [haben] aufgelegt die Meister: Leopold Ziegler, Mathias Mayr, Nicolaus Paur, Michel Ertl, Simon Ihrleithner, Bartholome Fahlwöckhl, ferner 15 Knechte.
- 1769 Pärtl der Fahlbickhl, bgl. Schoppermeister in Hallein, ist gestrafft worden wegen [Aufnahme] ohne Anfrag eines Lehr Jung und die Werckhstadt ohne frag bey den Handtwerkh betrödtten lassen 1 fl wax und 40 kr.
- 1775 † Leopold Ziegler Hoff-Schiffmeister und Schoppermeister.
- 1791 Andre Zillinger, Schoppermeister allda, wurde klagbar vorgestellt, weil er Soldaten folgt, Fretter zur Arbeit einige Stunden angestellt habe, der sich aber dahin äußerte, daß ihn Martin Göllner, Zechmeister, deshalb einen Spitzbuben gescholten habe, vorüber sie sich aber einhellig verstunden; zur Strafe erlegt Zillinger 15 kr, Martin Göllner 15 kr und Michael Weissensteiner, der ebenfalls Fretter einige Stunden gehalten, 15 kr.
- 1844 zahlen jeder der 6 Meister Auflage 32 kr, jeder der 47 Gesellen 16 kr, 10 Gesellen der Schiffergemeinde, zusammen also 57 Gesellen.
- 1847 Streitigkeiten zwischen Meistern und Gesellen, weil letztere mit der Verwendung der Gelder nicht zufrieden sind; es handelt sich um Summen von 200 bis 300 fl. Damals wurde das Krankengeld für einen Gesellen mit 2 fl bestimmt.
- 1849 Handwerksschmaus-Rechnung
- | | |
|--|-------------|
| 97 Stück Braten mit Salat | 24 fl 15 kr |
| 5½ Eimer Bier | 31 fl 42 kr |
| Brot | 3 fl 15 kr |
| Trinkgelder | 3 fl 45 kr |
| An die Schopperin Weissensteiner bezahlt | 2 fl |
- 1866 schließt das Buch.

In der Schifflaut-Kartei des Verfassers sind noch folgende Daten über salzburgische Schopper verzeichnet:

- 1652 Juli 24. Die salzburgischen verpflichteten Bürger und Meister des Schopperhandwerks zu Lauffen, Christoph Lehner, Valentin Yettenleyttner, Hanns Gießmann, Peter und Andre die Lechner, stellen dem Hanns Gießmann, Sohn des Paul Gießmann, Bürger und Schoppermeister zu Linz und der Anna Reinsweldin, der bei Georg Gießmann, Bürger und Schoppermeister in Lauffen, in der Lehre war, ein Lehrzeugnis aus³⁷⁾.

³⁶⁾ Nach einem im Besitze des Verfassers befindlichen, von Dr. Hans Widmann 1910 angefertigten Auszug; wo sich das Handwerksbuch befindet, war nicht feststellbar.

³⁷⁾ Linzer Regesten B II J — 339.

- 1689 Dezember 14. Der Schoppermeister von Laufen Matthias Fallwicl sucht um Verleihung des Bürgerrechtes an. Er hat die Werkstätte des Matthias Stoissenberger samt der Hütte in Salzburg gekauft. Die Schoppermeister Karl Walch und Tobias Klezinger haben gegen die Verleihung des Bürgerrechts Bedenken eingebracht³⁸⁾.
- 1710 Februar 17 heiratet in Hallein der bürgerliche Schoppermeister in Hallein Josef Fallwicl, geboren 1683 in Laufen, Sohn des Schoppermeisters Johann Fallwicl in Laufen, die Clara Griesbacher. Der Sohn beider, Anton Fallwicl, geboren 1715 Jänner 16 in Hallein, wird Schopperknecht in Hallein. Josef Fallwicl † 1753 November 28 in Hallein³⁹⁾.
- 1715 Jänner 30. Gegen die von Thoman Fallwiclhl Schopperknecht von Laufen, erfolgende Verhelichung mit der Franz Klingerischen Schoppermeisterswitwe Maria wird nichts eingewendet. Johann Ziegler, derzeit Zechmeister, Bartlme Khlezinger, Franz Hierzingstaller, Schoppermeister³⁸⁾.
- 1715 Juli 10. Gegen Wolfen Ziegler suchendes Bürger- und Meisterwerden auf die ihm von seinem Bruder selig bei Lebzeiten cedierte Schoppermeister-Gerechtigkeit sind keine Einwände vorhanden³⁸⁾.
- 1773 September 30. Schöffmeister Albert Praunsperger am Hallein hat Simon Irnleitners Schoppermeistergerechtsame an sich gebracht, arbeitet mit Frettern und hat dem Bartlme Fallwicl widerrechtlich die Arbeit entzogen. Er soll einen ordentlichen Schoppermeister anstellen, der sich bei der Hauptlade in Salzburg inkorporieren lassen soll⁴⁰⁾.
- 1803 April 26. Michael Weißensteiner hat die Georg Irnleitnerische Schopperechtsame an sich gebracht und bittet, aufgenommen zu werden⁴⁰⁾.
- 1804 Februar 21. Ferdinand Burger, Schopperknecht, bittet, eine Schopperei in Hallein errichten zu dürfen, die ihm trotz Abreden des Pflegers bewilligt wird⁴⁰⁾.
- 1804 September 16. Georg Leonhard, der beim Schoppermeister Göllner beschäftigt ist, sucht um eine vierte Konzession in Salzburg an. Sie wird ihm verliehen⁴⁰⁾.
- 1806 Dezember 19. Dem Kaspar Stadler, Seßstaller und Botenführer zu Laufen, wird die erbetene Schopperkonzession abgeschlossen⁴⁰⁾.
- 1807 Mai 3. Johann Lechner, Schoppermeister in Laufen, will seine Konzession verkaufen. Er ist licherlich und verschuldet. Er darf seine Konzession nur um den Rekognitionszins an ein gewerbskundiges Subjekt abgeben⁴⁰⁾.
1822. † Lobensommer Thomas, bgl. Schiff- und Schoppermeister, auch Weingastgeb in Laufen (1788—1882)⁴¹⁾.

³⁸⁾ Archiv des Salzburger Museums C. A., Z. A. 549.

³⁹⁾ Mitteilung von Herrn Kuno Brandauer aus seinem Familienarchiv.

⁴⁰⁾ Salzburger Landesarchiv, Regierung, Rubr. 36 O II, f. 34, 107, 40, 62, 96, 49 ff.

⁴¹⁾ Grabtafel an der Stiftskirche von Laufen.

Es war für die Schopper im Lande Salzburg ein harter Schlag, als im Jahre 1803 die Schifffahrt aus dem Lande wegen des über großen Holzverbrauches beschränkt wurde. Insbesondere für die Laufener Schopper gestaltete sich die Lage schwierig, da Salzschiffe auch in den anderen Schopperorten erbaut wurden. So erfolgte im Jahre 1807 der Bau von 86 Schiffen für die Erbausfergen in Salzburg, Glas und Hallein, und nur 64 Schiffe wurden in Laufen erbaut⁴²⁾.

Im Jahre 1835 gab es in Hallein 3 Schoppermeister mit 33 Gesellen, die gerne eine eigene Zunft gehabt hätten, weil wegen jedem Aufdingen und Freisprechen eigens nach Salzburg gefahren werden mußte, doch wurde ihnen keine solche bewilligt⁴³⁾.

Das Salzburger Museum Carolino Augusteum besitzt ein aus dem Nachlasse des letzten Salzburger Schoppers namens Moser erworbenes typisches Salzburger Zunftkreuz. Dieses „Schopperkreuz“ ist 62,5 cm hoch, Kupfer, versilbert und vergoldet, zeigt aber keinerlei Embleme (Bild 8). Auf der Rückseite ist Gottvater angebracht⁴⁴⁾.

Wenn auch heute keine Schiffe mit Gütern mehr auf dem Flusse herunterfahren, so gibt es doch noch ein paar Fahrzeuge auf der Salzach. Es sind dies vor allem die vom Flußbauamt Traunstein für Bauzwecke verwendeten Zillen, die den auf dem Inn für den gleichen Zweck verwendet gewesenen Gamsen gleichen, welche, wenn sie ausgedient hatten, auf ihrer letzten Fahrt in die Donau kamen und dort Inngamsen genannt wurden. Sie werden heute auf der Salzach fälschlich als Plätten bezeichnet. In solchen Schiffen fuhr am 1. Mai 1954 und am 1. Mai 1955 die Gesellschaft für Salzburger Landeskunde von Tittmoning bzw. von Laufen nach Burghausen (Bild 9). Die Schiffe werden leer von einem Pferd gegenwärts gezogen. Auch ein paar „Zillei“ gibt's noch in Oberndorf. Von einer solchen Waidzille wird bei der Oberndorfer Fronleichnamsprozession, wenn der Priester von der Brücke aus den Segen gibt, auf der Salzach das „Himmelbrotschutzen“ durchgeführt. Am Ufer der Salzach sind endlich in der Stadt Salzburg noch ein paar Waidzillen als Rettungszillen verheftet.

Zum Schlusse sei noch erwähnt, daß Ulf Seidl in seinem Roman „Ursula Weichenbergerin und ihr Fahrensmann“, der 1951 im „Salzburger Volksblatt“ in Fortsetzungen unter dem Titel „Ursula, Ein Roman aus dem Salzburgischen“ erschienen ist, den Laufener Schoppern ein Denkmal gesetzt hat.

⁴²⁾ Salzburger Landesarchiv, Regierung, Rubr. 36 O II, f. 125.

⁴³⁾ OÖ. Landesarchiv, Linz, Landesreg.-Arch., Gewerbe, Schiffeleute, Fasz. 145.

⁴⁴⁾ Salzburger Museum C. A., I. Nr. 348/30.

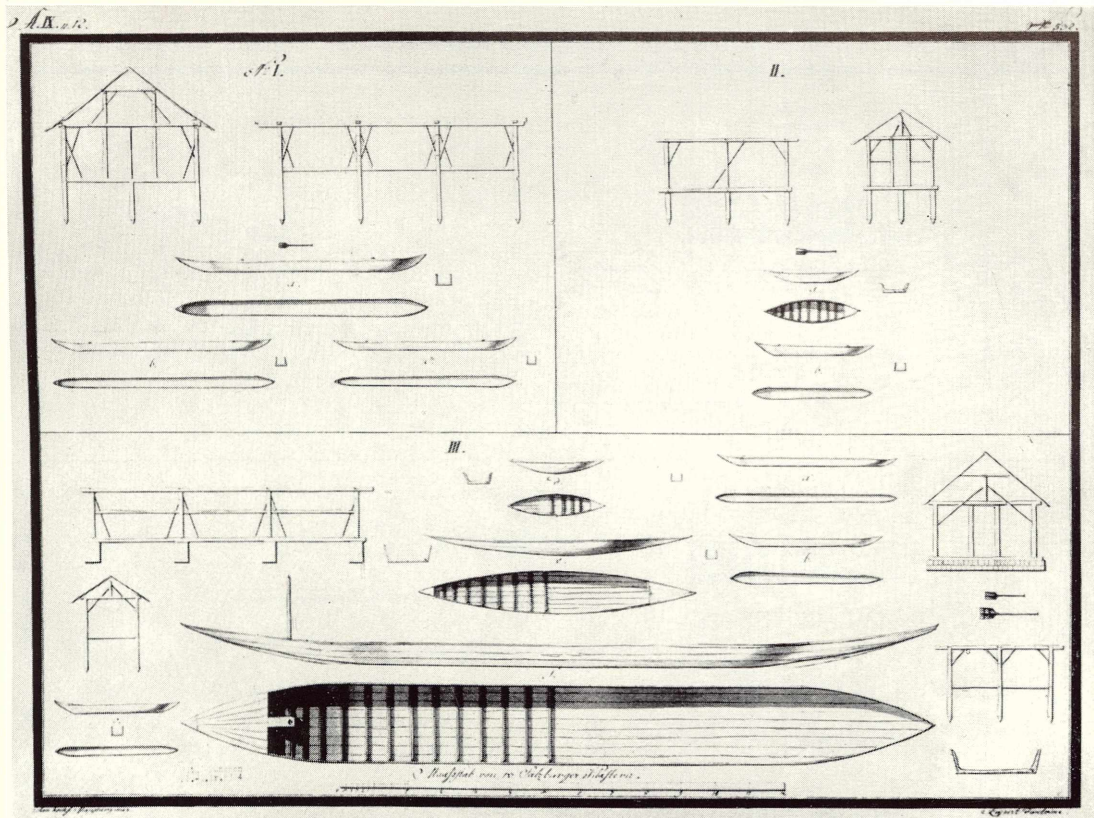


Bild 1—6. Zeichnungen von Salzschiffen. Nr. 8384 bis 8389 der Plansammlung des Bayerischen Hauptstaatsarchivs in München. Reproduktionsgenehmigung der Bayerischen Archivverwaltung.

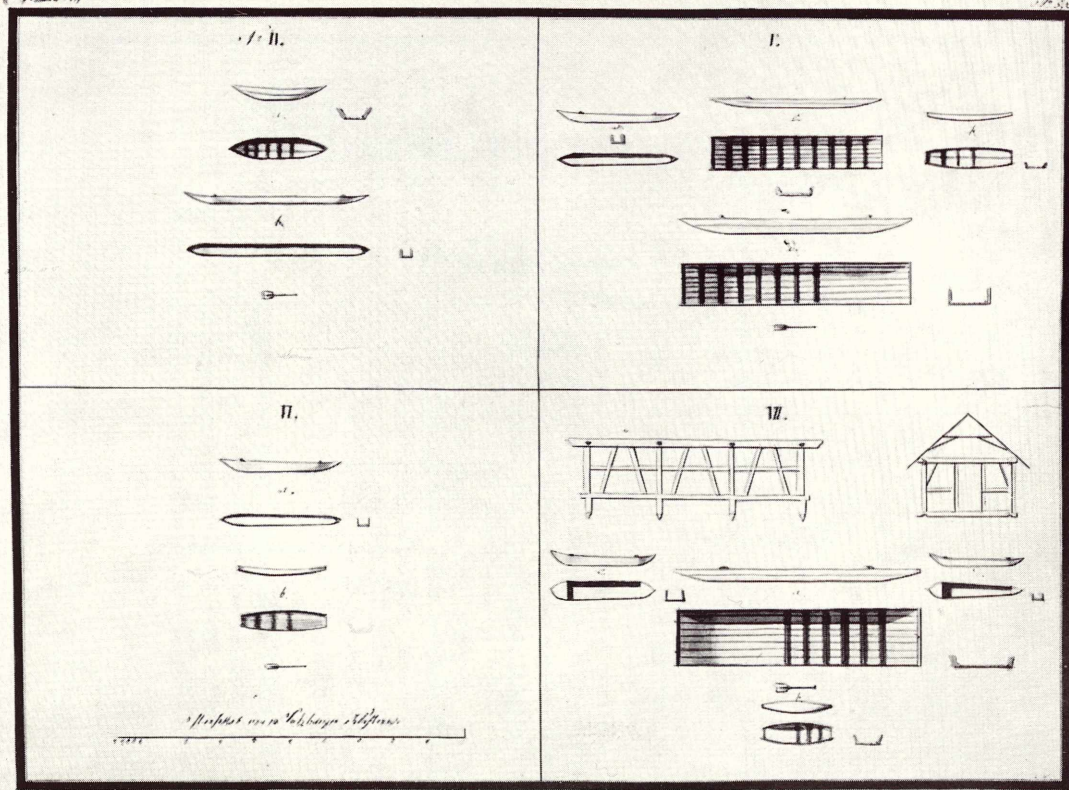
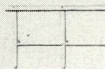


Bild 2

Fig. IV.



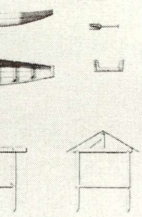
V.



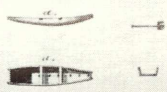
Maaspoort 17

Bild 3

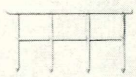
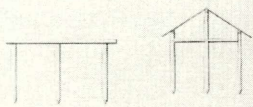
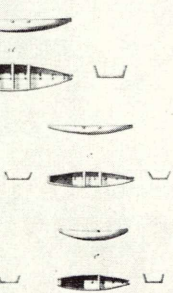
III.



X.



XII.



in 1723 durch die Hofkammer

2. A. 1. 1. 1.

2. A. 1. 1. 1.

1/2 VIII.

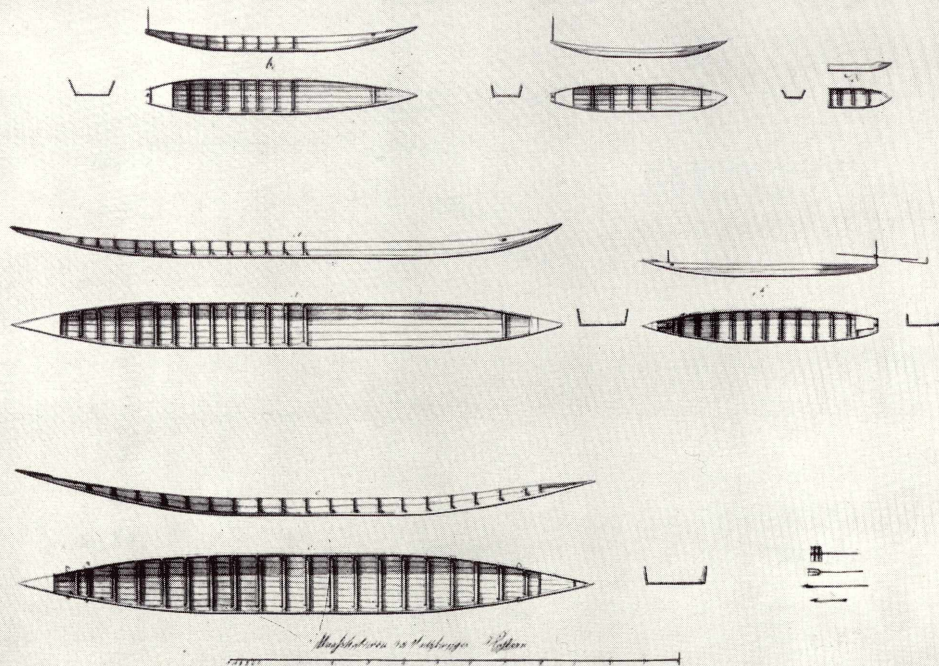
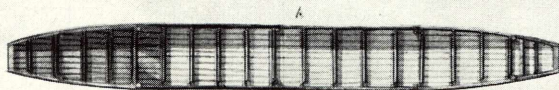
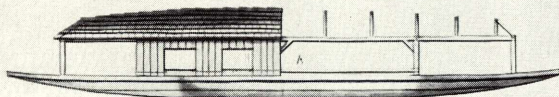
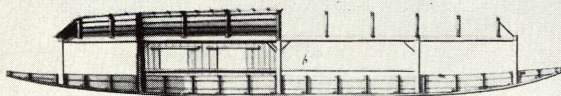
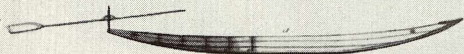


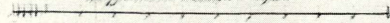
Bild 4

1. B. XIV.

W.



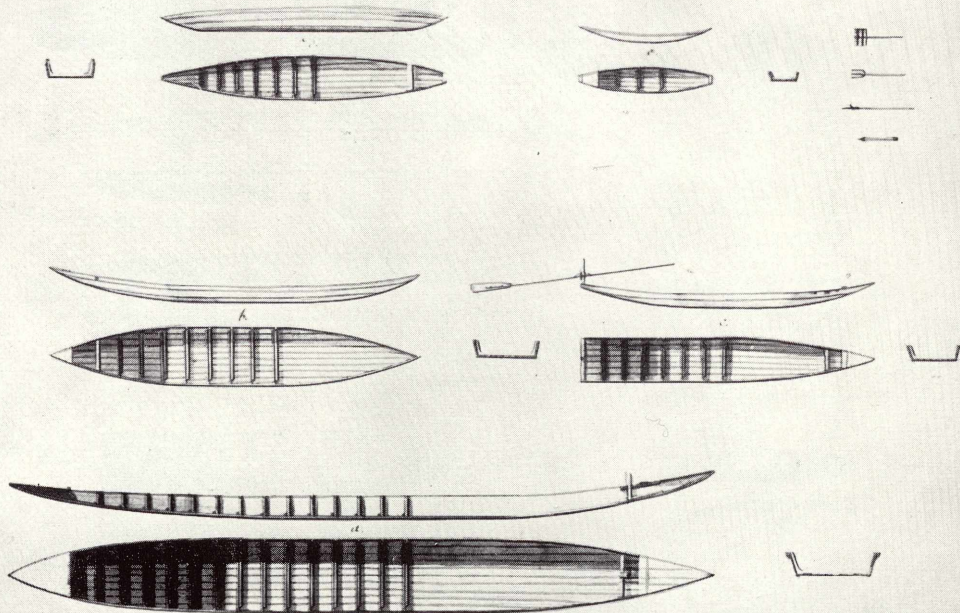
Stoffen von 1. Polsteren Stoffen



Al. e. 17.

W. K. K.

Pl. II.



Hauptplan von der Kaiserlichen Akademie

Bild 6



Bild 7. Ehemaliger Schopperstadel (links) und einstiges Schopperhäusl des Schoppermeisters Gastager in Laufingen.

Aufnahme Dr. Ernst Neweklowsky (1958)

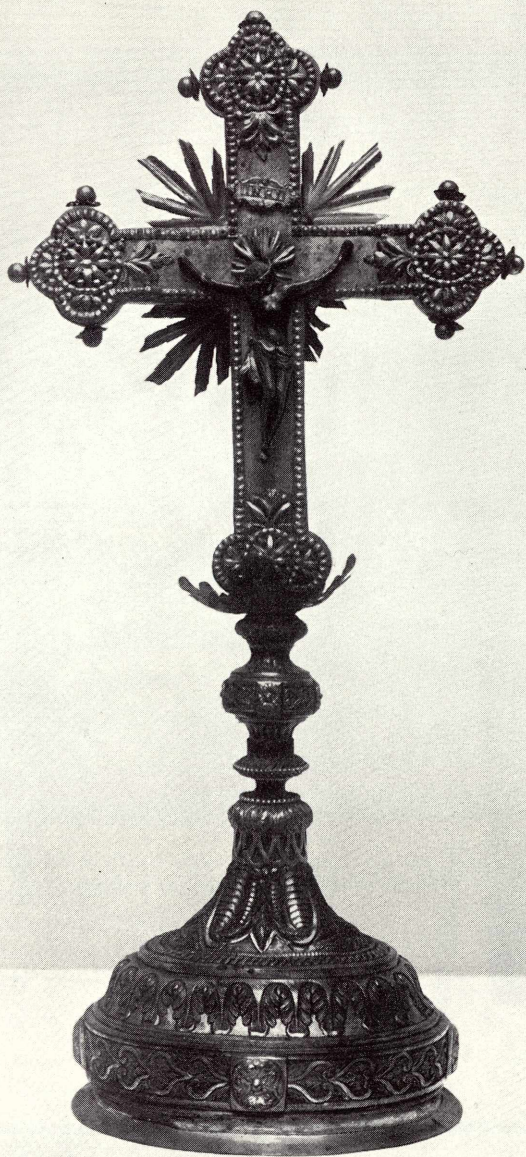


Bild 8. Schopperkreuz. Salzburger Museum Carolino Augusteum.

Aufnahme OÖ. Landesmuseum



Bild 9. Gams des Flußbauamtes Traunstein. Fahrt der Gesellschaft für Salzburger Landeskunde am 1. Mai 1954 auf der Salzach nach Burghausen.

Aufnahme Dr. Kurt Conrad

Tabelle I Beschreibung der in den Tafeln I—XVI (Bilder 3—8) dargestellten Schiffe

Tafel Figur	Schiffsgattung Maße in Salzburger Klafter (°) u. Schuh (')	lang	weit		Form der Wände	Zahl der Bodenläden		Wände	Wandläden	Zahl der (ge- zeichneten) u. d. tatsächlichen Klappen	Gransel	Steuer	Geräte
			oben	am Boden			hoch						
Ia	Nurschartige Zille	7° 2'	3'	3'	parallel	1	2'	lotrecht	1	—	spitz, etwas aufgebogen	spitz, etwas aufgebogen	Krückelruder 1° lang
b	Nurschartige Zille	6° 2'	1½'	2'	parallel	1	1½'	nach innen geneigt	1	—	spitz, etwas aufgebogen	spitz, etwas aufgebogen	—
c	Nurschartige Zille	5° 2'	1½'	1½'	parallel	1	1½'	lotrecht	1	—	spitz, etwas aufgebogen	spitz, etwas aufgebogen	—
IIa	Waidzille	2° 5'	5'	4'	bauchig	1	1½'	nach außen geneigt	1	(8) 9	spitz, etwas aufgebogen	spitz, etwas aufge- bogen, Steuerbrett	Krückelruder 1° 1' lang
b	Nurschartige Zille	3° 3'	1½'	2'	parallel	1	1½'	nach innen geneigt	1	—	spitz, etwas aufgebogen	spitz, etwas aufgebogen	—
IIIa	Nurschartige Zille	5° 1'	1¾'	2'	parallel	1	1½'	nach innen geneigt	1	—	spitz, etwas aufgebogen	spitz, etwas aufgebogen	—
b	Nurschartige Zille	4° 3'	1¾'	2'	nach rückwärts zusammenlaufend	1	1½'	nach innen geneigt	1	—	spitz, etwas aufgebogen	spitz, etwas aufgebogen	—
c	Nurschartige Zille	3° 4'	1¾'	1¾'	parallel	1	1½'	lotrecht	1	—	spitz, etwas aufgebogen	spitz, etwas aufgebogen	—
d	Waidzille	2° 5½'	5'	4'	bauchig	5	2'	nach außen geneigt	2	(4) 9	spitz, etwas aufgebogen	spitz, etwas aufgebogen	—
e	Zillerl	8° 1'	1° 2'	1° 1'	bauchig	8	3'	nach außen geneigt	2	(8) 15	spitz, etw. aufbg. Granselbrett	spitz, etwas aufgebogen	—
f	Große Zille	21°	2° 4'	2° 2'	parallel, vorne und hinten zusammenlaufend	9	4'	nach außen geneigt	4	(14) 34	spitz, aufgebogen, Granselbrücke	spitz, aufgebogen	Krückelruder 1° 1' lang Steuerruder 1° 4' lang
IVa	Waidzille	2° 5½'	4'	3'	schwach bauchig	3	2'	nach außen geneigt	2	(5) 7	spitz, etwas aufgebogen	spitz, etwas aufgebogen	—
b	Nurschartige Zille	5° 2'	2'	2'	parallel	1	1½'	lotrecht	1	—	spitz, etwas aufgebogen	spitz, etwas aufgebogen	Krückelruder 5½' lang
Va	Nurschartige Zille	3° 3'	2'	2'	nach rückwärts zusammenlaufend	1	1½'	lotrecht	1	—	spitz, etwas aufgebogen	spitz, etwas aufgebogen	—
b	An beiden Orten gemutzte Waidzille	2° 3'	4'	3½'	schwach bauchig	2	1'	nach außen geneigt	1	(3) 5	aufgebogen, 2' breit	aufgebogen, 2' breit	—
c	Mutzen	5°	1°	5½'	parallel	7	1½'	nach außen geneigt	2	9	1° breit, eben	1° breit, eben	—
d	Mutzen	6° 4'	1° 1½'	1° 1'	parallel	7	2½'	nach außen geneigt	2	(6) 10	1½° breit, eben	1½° breit, eben	—
VIa	Nurschartige Zille	3° 3'	2'	2'	schw. nach hinten zusammenlaufend	1	1½'	lotrecht	1	—	spitz, etwas aufgebogen	spitz, etwas aufgebogen	—
b	An beiden Orten gemutzte Waidzille	2° 3'	4'	3½'	schwach bauchig	2	1½'	nach außen geneigt	1	(3) 4	2' breit, schwach aufgebogen	2½' breit, schwach aufgebogen	Krückelruder 1° 1' lang
VIIa	Mutzen	7° 1'	1° 5'	1° 4'	parallel	8	2'	nach außen geneigt	2	(6) 10	1° 5' breit, eben	1° 5' breit, eben	Steuerruder 1° 1' lang
b	Waidzille	2°	5'	4'	bauchig	3	1½'	nach außen geneigt	1	(3) 5	2' breit, eben	2½' breit, eben	—
c	Nurschartige Zille	3°	3'	3½'	Wände schwach nach hinten zusammenlaufend	1	1¾'	nach innen geneigt	1	—	spitz, aufgebogen, Granselbrett	spitz, aufgebogen, Steuerbrett	—
d	Nurschartige Zille	2° 4'	2'	2½'	Wände nach rückwärts stark zusammenlaufend	1	1¼'	nach innen geneigt	1	—	spitz, aufgebogen, Granselbrett	spitz, aufgebogen, Steuerbrett	—
VIIIa	Waidzille	3° 3'	5½'	5'	nach rückwärts schwach bauchig	5	2'	nach außen geneigt	2	6	2' breit, schwach aufgebogen	3½' breit, schwach aufgebogen	Krückelruder 5' lang
IXa	Waidzille	2° 1'	4'	3½'	bauchig	3	1½'	nach außen geneigt	1	3	1½' breit, schwach aufgebogen	2' breit, schwach aufgebogen	Krückelruder 5' lang
Xa	Waidzille	2° 3'	3½'	3'	schwach bauchig, oben 2 Klammer- bäume	2	1½'	nach außen geneigt	1	?	1½' breit, schwach aufgebogen	2½' breit, schwach aufgebogen	Krückelruder 5½' lang
XI	Waidzille	2°	3'	2½'	bauchig	2	1½'	nach außen geneigt	2	—	1' breit, schwach aufgebogen	1¾' breit, fast eben	Krückelruder 5½' lang
XIIa	Waidzille	3° 3'	1°	5'	bauchig, oben 3 Klammerbäume	5	2½'	nach außen geneigt	2	?	1' breit, schwach aufgebogen	2' breit, schwach aufgebogen	Krückelruder 1° 1' lang
b	Waidzille	2° 4'	5'	4'	bauchig, oben 2 Klammerbäume	3	1½'	nach außen geneigt	1	?	1' breit, schwach aufgebogen	1½' breit, schwach aufgebogen	—
c	Waidzille	2° 3'	4'	3'	bauchig, oben 2 Klammerbäume	1	1½'	nach außen geneigt	1	?	1' breit, schwach aufgebogen	1½' breit, schwach aufgebogen	—
d	Waidzille	2° 3'	4'	3'	bauchig, oben 1 Klammerbaum	2	1½'	nach außen geneigt	2	?	1' breit, schwach aufgebogen	1½' breit, schwach aufgebogen	—
e	Waidzille	2°	3½'	3'	bauchig, oben 1 Klammerbaum	2'	1½'	nach außen geneigt	1	?	1' breit, schwach aufgebogen	1½' breit, schwach aufgebogen	—
XIIIa	Zille	15°	1½°	1° 2'	Wände parallel, vorn und hinten zusammenlaufend	6	3'	nach außen geneigt	2	(13) 24	spitz, hoch aufgebogen, Granselbrücke	spitz, hoch aufgebogen, Steuerbrücke	—
b	Zillerl	7° 4'	1° 3½'	1°	bauchig	6	2¾'	stark nach außen geneigt	2	(7) 13	spitz, aufgebogen, Granselbrett	3' breit, aufge- bogen, Steuerbrett	Sturl
c	Zillerl	5° 1'	5½'	5'	bauchig	5	2'	nach außen geneigt	2	(4) 8	spitz, aufgebogen, Granselbrett	2' breit, aufge- bogen, Steuerbrett	—
d	Plättel	1° 5½'	4'	3'	parallel, vorne zusammenlaufend	3	1½'	nach außen geneigt	1	3	spitz, aufgebogen, Granselbrett	2' breit, aufge- bogen, Steuerbrett	—
e	Zille	16° 4'	1° 5'	1° 4½'	schwach bauchig	9	3'	nach außen geneigt	2	(20) 21	spitz, aufgebogen, Granselbrücke	spitz, aufgebogen, Steuerbrücke	Steuerruder 1° 2½' lang (Brett 2½' breit), Anta- uhruder 1° 3½' lang, Haken 2° lg., Spöring 1° lang
f	Zillerl	6° 5'	1° ¼'	1°	schwach bauchig	7	2'	schwach nach außen geneigt	2	12	spitz, aufgebogen, Granselbrett	spitz, aufgebogen, Steuerbrücke	Naukehrerl, 2° 4' lang am Sturl
XIVa	Plätte	10° 2½'	2° ½'	1° 5½'	fast parallel, nach vorne spitz zusammenlaufend	9	3'	schwach nach außen geneigt	3	(6) 14	spitz, aufgebogen, Granselbrücke	1° 4½' breit, aufgebogen, liegender Stock	Ruderbaum, 5° 1' lang am Sturl
b	F. e. Leibzille mit 13° 2' langer Hütte	16° 1'	2°	1° 5'	schwach bauchig	10	4'	schwach nach außen geneigt	3	19	5' breit, schwach aufgebogen, liegender Stock	5' breit, schwach aufgebogen, liegender Stock	Steuerruder 1° 3' lang, Brett 3' breit, Anta- uhruder 1° 4' lang, Haken 2° lg., Spöring 1° 1' lg.
XVa	Große Zille	20° 3'	2° 4½'	2° 1'	schwach bauchig	10	4'	nach außen geneigt	3	(15) 25	spitz, aufgebogen, Granselbrücke	spitz, aufgebogen, Steuerbrücke	Steuerruder 1° 3' lang, Brett 3' breit, Anta- uhruder 1° 4' lang, Haken 2° lg., Spöring 1° 1' lg.
b	Zille	10° 4'	2°	1° 4½'	stark bauchig	9	3'	nach außen geneigt	3	(8) 15	spitz, aufgebogen, Granselbrücke	spitz, aufgebogen	—
c	Plättel	8° 3'	1° 3½'	1° 2'	parallel, nach vorne zusammenlaufend	7	2½'	nach außen geneigt	2	(7) 12	spitz, aufgebogen, Granselbrücke	1° 2' breit, aufge- bogen, Steuerstock	Naukehrerl, 6° lang am Sturl
d	Zillerl	8° 1½'	1° 3'	1° 2'	bauchig	8	3'	nach außen geneigt	3	(7) 12	spitz, eben	2' breit, eben	—
e	Waidzille	3° 5'	5'	4½'	bauchig	5	1½'	nach außen geneigt	2	(3) 4	1½' breit, aufgebogen	1' breit, aufge- bogen Steuerbrett	—
XVIa	Große Waidzille	5° ½'	5¾'	5'	bauchig	5	2'	nach außen geneigt	2	(5) 9	spitz, aufgebogen, Granselbrett	2' breit, aufge- bogen, Steuerstock	—

Tabelle III Die auf den Salzburger Schopperstätten erzeugten Schiffe wurden verführt mit

Ladung	2. Halbjahr 1790		1791		1792		1793		1794*		1796		1797		1798		1799		1800		1801	
	I 1)	A 2)	I	A	I	A	I	A	I	A	I	A	I	A	I	A	I	A	I	A	I	A
Betonwaren	—	30	4	54	—	67	1	64	3	48	1	40	1	49	—	43	1	41	—	39	—	37
Eisen	—	32	—	66	—	41	—	46	—	83	—	96	—	55	1	34	—	36	1	49	—	39
Früchte u. Grünzeug	—	2	—	3	—	3	1	1	1	1	1	1	—	—	—	—	1	—	1	—	—	137
Gips und Stein	5	52	9	118	5	118	7	112	10	94	21	100	30	103	25	92	42	129	24	87	16	29
Kalk	5	3	38	—	21	10	7	18	12	6	5	2	3	26	4	23	7	21	10	36	10	29
Holzwaren	—	8	3	22	—	13	1	10	—	12	—	12	—	12	—	8	1	9	—	8	—	11
Holzgattungen	1	26	13	20	5	5	13	18	18	—	11	1	11	2	5	5	6	9	9	17	11	4
Käse	—	2	9	3	—	9	1	2	—	2	—	2	—	6	—	—	1	8	—	9	—	4
Marktgüter	1	20	—	41	4	23	—	53	3	34	1	15	—	14	1	16	2	13	—	17	3	8
Bagage	—	9	2	9	1	8	2	3	6	6	—	7	1	12	1	—	2	4	—	4	1	3
Personen	5	12	1	102	21	82	32	71	43	73	22	63	20	58	9	41	40	49	36	43	24	38
Salz	17	13	19	30	20	20	21	31	35	10	24	5	21	5	3	—	18	5	44	6	58	193
Stroh und Heu	2	1	—	6	2	—	1	—	3	—	1	—	—	—	31	9	2	—	10	15	1	—
Weinfässer	—	11	9	12	3	34	5	25	12	17	6	16	14	24	5	15	18	21	16	18	5	27
ohne Ladung unbestimmt	3	12	31	60	40	14	4	35	1	38	29	85	20	89	21	35	5	95	12	79	23	40
Vieh	3	—	8	7	1	6	3	5	1	6	—	5	6	4	—	5	2	1	—	—	—	2
Getreide	—	—	8	15	7	4	19	13	16	8	6	3	3	—	4	1	7	4	3	13	8	2

1) Inland 2) Ausland * Für 1795 fehlen Angaben

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitt\(h\)eilungen der Gesellschaft für Salzburger Landeskunde](#)

Jahr/Year: 1960

Band/Volume: [100](#)

Autor(en)/Author(s): Neweklowsky Ernst

Artikel/Article: [Die Salzachtschiffe und ihre Erbauer. 273-290](#)