

Die Salzschiffahrt bis zum 16. Jahrhundert

Von Fritz Koller

Inhaltsverzeichnis

Die Salzschiffahrt	4
DIE SALZSCHIFFAHRT AB REICHENHALL	4
DIE SALZSCHIFFAHRT AB HALLEIN	9
DIE GRUNDLAGEN	9
Die Produktion	9
<i>Saline Hallein</i>	9
<i>Saline Schellenberg</i>	15
Die Ausfuhr	18
<i>Volumen</i>	18
<i>Modalität</i>	18
Die Schiffsbewegung	21
Der Schiffahrtsweg	23
<i>Die Schiffahrt obenber</i>	23
<i>Der Laufen</i>	30
<i>Die Schiffahrt untenbin</i>	32
Burghausen	33
Passau	37
Obernberg	40
Schärding, Tittmoning, Braunau	41
Die Veränderungen ab 1594	44
DIE TECHNIK	47
Die Fahrzeuge der Salzschiffahrt	47
<i>Die erzbischöflichen Salzschiffe</i>	52
<i>Fremde Salzschiffe</i>	55
Der Gegenzug	56
DIE ENGERE FINANZIELLE BEDEUTUNG DER SALZSCHIFFAHRT	60
DIE ORGANISATION	61
Schiffahrtsordnungen und Schiffahrtsverwaltung	61
Die Personengruppen der Salzschiffahrt	64
<i>Die Fertiger</i>	65
<i>Die Schiffherrn</i>	68
<i>Die Ausfergen</i>	71
<i>Die Umführer</i>	77
<i>Die Schiffleute</i>	77
Die Personenschiffahrt und die übrige Frachtschiffahrt	81
Die Schiffländer	99
Neuzeit und Ende der Salzachschiiffahrt	103
Überblick über die Flußschiffahrt im Ostalpenraum ..	107
<i>Exkurs: Die Schmelzhütte des Christoph Perner</i> auf der Sinnhub	113

Einleitung

Auf allen größeren Flüssen im Ostalpenraum gingen im 19. Jahrhundert Schifffahrt und Flößerei zu Ende. Ausgenommen davon blieb nur die Donau. Gegen die Konkurrenz der Eisenbahn konnte sich dieser Verkehr auf Dauer nicht behaupten. Er bewegte sich im Rahmen von Gewohnheiten, die im Spätmittelalter entstanden waren. Somit trafen zwei Technologien aufeinander, die ein halbes Jahrtausend trennte. Die ältere mußte unterliegen. Aus verschiedenen Ursachen konnte sie keine Maschinen einsetzen.

Selbstverständlich reicht die Schifffahrt im Raum der oberen Donau wesentlich weiter als ins Spätmittelalter zurück. Einschlägige archäologische Funde datieren aus der jüngeren Eisenzeit, schriftliche Nachrichten aus der Periode der römischen Herrschaft. Die Vita Severini erwähnt im ausgehenden 5. Jahrhundert Getreideschiffe, die im Eisstoß auf dem Inn festlagen. Die Frachtschifffahrt funktionierte somit noch in der Spätzeit der Provinz Noricum und bewegte sich – wie der Verkehr zur ungünstigsten Schifffahrtszeit andeutet – auf einem anspruchsvollen Niveau. Gegen Ende des 7. Jahrhunderts benützte der hl. Rupert ein Schiff, um von Regensburg an die Ennsmündung zu reisen. Für die dazwischenliegenden 200 Jahre eine Kontinuität zu konstruieren, die Lücke bei Fehlen jeder Nachricht durch Spekulation zu überbrücken, halte ich für müßig. Sicher bewegten sich Fahrzeuge auf den Flüssen, Überfuhrkähne etwa oder Fischerboote. Eine Flußschifffahrt beinhaltet jedoch wesentlich mehr. Die Quellen dazu setzen erst im 8. Jahrhundert ein.

Die Salzschifffahrt

DIE SALZSCHIFFFAHRT AB REICHENHALL

Unter der Mehrzahl an Salinen in der Umgebung der Stadt Salzburg erfolgte im Frühmittelalter eine Salzgewinnung allein bei den Solequellen von Reichenhall. Unbelastet von der schwierigen Frage einer Kontinuität genügt hier der Hinweis, daß dieser Betrieb zur Zeit des hl. Rupert um das Jahr 700 (schon wieder oder noch immer) in vollem Schwunge stand. Bis gegen 1200 behauptete Reichenhall seine führende Position im Ostalpenraum. Im Vergleich zu dieser Stellung nehmen sich die Nachrichten über die Modalität der Salzausfuhr recht bescheiden aus¹.

Abkürzungsverzeichnis:

BHStA	= Bayerisches Hauptstaatsarchiv München;
HHStA	= Haus-, Hof und Staatsarchiv Wien;
MCA	= Salzburger Museum Carolino Augusteum/Archiv;
MGSL	= Mitteilungen der Gesellschaft für Salzburger Landeskunde;
SLA	= Salzburger Landesarchiv;
SLA HK SA H	= Salzburger Landesarchiv, Hofkammer, Salzausgang Hallein;
SLA HK SA L	= Salzburger Landesarchiv, Hofkammer, Salzausgang Laufen;
SUB	= Salzburger Urkundenbuch, 4 Bde., hg. v. W. Hauthaler u. F. Martin, Salzburg 1898–1923. Alle Zitate der Zeitschrift „Das Salzfaß“ beziehen sich auf die Neue Folge derselben (1967ff.).

1 Zur Geschichte der Schifffahrt im Raum der oberen Donau allgem.: *Ernst Neweklowsky*, Die Schifffahrt und Flößerei im Raum der oberen Donau, 3 Bde., Linz 1952–1964; außer Neweklowskys ausgezeichnetem Bildmaterial wertvolle Abbildungen bei: *Andreas Aberle*, Nahui, in *Gotts Nam!* Schifffahrt auf Donau und Inn, Salzach und Traun (o. O., o. J.), (ohne wissenschaftliche Relevanz). – Die erste Beschreibung der Laufener-Oberndorfer-Schiffer bietet *Andreas Seethaler* als Pfleger von Laufen in seiner sub Anm. 162 genannten Arbeit. Als erste wissenschaftliche Auseinandersetzung mit diesem Thema sehe ich das einschlägige Kapitel in *Franz Valentin Zillners* Salzburger Kulturgeschichte in Umrissen, Salzburg 1871, 128ff. Wichtig sind auch heute noch die entsprechenden Abschnitte in den Arbeiten von *Loebr* (wie Anm. 8) und von *Mayer* (wie Anm. 47) sowie insbesondere die zwei Aufsätze von *Karl Adrian*, Der Laufener Schiffer, in: MGSL 50, 1910, 391ff. (besonders zur Geschichte des 19. Jahrhunderts und zur Volkskunde) und: Die Salzachschiifffahrt der Laufener Schiffer, in: MGSL 51, 1911, 135ff. Letztere Arbeit, die sicher nur als Überblick gedacht war, krankt etwas daran, daß der Autor die Verhältnisse des 18. Jahrhunderts ohne nähere Überprüfung auf die frühere Zeit überträgt. Trotzdem ist es bei diesen Vorarbeiten unverstänlich, daß 1977 ein Buch wie *Karl Zinnburg*, Salzschiffer und Schifferschützen von Laufen–Oberndorf (o. O.), 1977, erscheinen konnte. Auf den „historischen Wert“ und die zahlreichen Fehler dieser Arbeit hat bereits *Heinz Dopsch* in seiner Rezension in: MGSL 118, 1978, 382, zu Recht hingewiesen. Zu ihrem Jubiläum 1978 hätten sich die Schifffleute wahrlich Besseres verdient. – Hervorzuheben ist hingegen die Dissertation *Franz Heffeters*, Die Salzachschiifffahrt und die Stadt Laufen, masch.-gesch. Dissertation, Wien 1980. Zwar bleibt sie hinsichtlich der Schifffahrt oberflächlich, da ein Eindringen in die komplizierten Zusammenhänge zwischen Salzproduktion, Salzhandel und Salzschiifffahrt im Rahmen einer Dissertation nicht erwartet werden kann, doch verdienten die Ausführungen zur Stadtgeschichte von Laufen größere Verbreitung. Zu Reichenhall neuerdings grundlegend: *Lutz-*

In zeitlicher Reihenfolge sind hier als erstes die Flußnamen „Saale/Saalach“ und besonders „Salzach“ zu nennen. Die vorbajuwarischen Namen der Salzach lauten *Igonta/Isonta* für den Oberlauf und *Ivaro/Iuarum* für den unteren Abschnitt im Flachland². Ihre Verdrängung durch den deutschen Namen *Salzaha* war um 800 noch nicht vollständig abgeschlossen. Da die benachbarten Flüsse – Isar, Inn, Traun und Enns – ihre vorbajuwarischen Bezeichnungen beibehalten haben, stellt dieser Substitutionsprozeß einen Ausnahmefall dar. Er läßt sich allein aus der Bedeutung erklären, die dem Fluß bei der Ausfuhr des Reichenhaller Salzes schon in vorkarolingischer Zeit zukam.

Der früheste urkundliche Nachweis einer Salzschiifffahrt ab der Saline Reichenhall stammt aus der Mitte des 9. Jahrhunderts. König Ludwig der Deutsche erlaubte im Jahr 837 Abt Tatto von Kempten, jährlich sechs Fuhrwerke (*sex carrae*) frei von allen Abgaben zum unentgeltlichen Salzbezug aus dem königlichen Salinenanteil nach Reichenhall zu senden³. 844 erwirkte Bischof Erchanbert von Freising, der gleichzeitig der Abtei Kempten vorstand, eine wörtliche Bestätigung des Privilegs, bei der nur das Transportmittel von der Vorlage abweicht: An die Stelle der sechs Fuhrwerke treten drei Schiffe (*tres naves*)⁴. Diese Veränderung verdient umso mehr Beachtung, als der Empfänger mit dem Salzwesen vertraut war. Bischof Erchanbert konnte für das Hochstift Freising einen ersten Anteil in Reichenhall erwerben. Eine strenge Interpretation der Urkunde ließe an einen durchgehenden Schiffsverkehr Iller–Donau–Inn–Salzach–Saalach denken. Ich schließe diese Möglichkeit nicht aus, doch ist die wortgetreue Übernahme des Textes der Vorurkunde in Rechnung zu stellen: Sechs Fuhrwerke konnte die Abtei Kempten ohne weiteres nach Reichenhall schicken, bei drei Schiffen erscheint das gleiche zumindest fraglich. Eher wird ein kombinierter Verkehr ins Auge zu fassen sein, wie ihn auch ein Privileg für das Hochstift Freising andeutet. 898 erteilte König Arnulf eine Mautbefreiung für die Freisinger Salzsendungen aus Reichenhall, sei es, daß sie durch Schiffstransport oder mit Fuhrwerken (*seu navigio sive cum carris*) befördert wurden⁵. Gesonderte Beachtung verdient der Bestimmungsort Kempten, der die Ausdehnung

Heiner Wanderwitz, Das Mittelalterliche Salzwesen in Bayern, masch.-gesch. Inaugural-Dissertation, Regensburg 1979.

Die vorliegende Arbeit habe ich 1980 über Ersuchen des Instituts für vergleichende Städteforschung in Münster/Westfalen für einen dort projektierten Sammelband mit dem Arbeitstitel „Flußhäfen und Flußschiffahrt“ verfaßt. Da sich bisher noch immer kein Erscheinungstermin für diesen Band abzeichnet, bin ich sehr gern der Aufforderung von Heinz Dopsch gefolgt, die Arbeit, um landesgeschichtlich interessante Details vermehrt, in diesen Mitteilungen zu veröffentlichen.

² *Manfred Straberger*, Das Flußgebiet der Salzach, *Hydronomia Germaniae*, beg. v. H. Krahe, hg. v. W. P. Schmid, Reihe A, Lieferung 9, Wiesbaden 1974, 98ff.

³ MG DK I n 24.

⁴ MG DK I n 36.

⁵ MG DK III n 170.

des Einzugsbereiches der Saline Reichenhall bis in die südöstlichen Landschaften des Herzogtums Schwaben schon für das 9. Jahrhundert erkennen läßt.

Eine genaue Kenntnis von Salzschiifahrt und Salzhandel an der Donau in karolingischer Zeit ist der Raffelstetter Zollordnung zu verdanken⁶. In den Jahren 903–905 aufgezeichnet, erstreckte sich ihr Geltungsbereich vom Sauwald entlang der Donau bis zum Tullner Feld. Für den Handel war das Gebiet in drei Abschnitte unterteilt, deren Zentren in Linz, im Raum Ybbs und in Mautern zu lokalisieren sind⁷. Als wichtigstes Handelsgut tritt Salz in Erscheinung. Es erreichte auf Schiffen aus dem Westen (*naves ab occidentalibus partibus*) und möglicherweise auch auf Schiffen aus dem Traungau (*naves ab Trugowe*) die Donau. Dabei steht außer Frage, daß die erste Gruppe auf Saalach, Salzach und Inn Salz aus Reichenhall zur Donau führte. Auf den genannten Märkten gelangte es zum Verkauf und verschiedentlich auch in den Besitz böhmischer Händler. Ein Teil der Salzschiiffe passierte den Geltungsbereich der Ordnung und fuhr über die Ostgrenze des karolingischen Reiches hinaus bis zum Markt der Mährer. Maßgeblichen Anteil an der Abfassung der Zollordnung nahm Erzbischof Theotmar von Salzburg, für den sich sein Interesse aus dem großen Besitzanteil der Kirche von Salzburg an der Saline Reichenhall ergab. Der weitgesteckte geographische Geltungsbereich und die Notwendigkeit der Ordnung zeigen, daß der Salzhandel an der Donau im 9. Jahrhundert in großem Umfang vor sich ging. Diese Vermutung wird durch eine Eintragung in den Fuldaer Annalen bestätigt⁸. Daraus läßt sich erschließen, daß König Arnulf 892 in seinem Kampf mit Herzog Zwentibold ein Salzhandelsembargo über Mähren verhängt hatte. Wenn sich Arnulf davon tatsächlich einen Erfolg erhoffen durfte, so bestand im 9. Jahrhundert an der Donau kein einzelner und zufälliger Salzver-

6 U. a. ediert: MG Capitularia Regnum Francorum II, 249ff.; weitere Editionen und Literatur bei: *Alphons Lhotsky*, Quellenkunde zur mittelalterlichen Geschichte Österreichs, Mitteilungen des Instituts für österr. Geschichtsforschung, Erg.-Bd. XIX, Graz-Köln 1963, 161.

7 *Michael Mitterauer*, Wirtschaft und Verfassung in der Zollordnung von Raffelstetten, in: Mitteilungen des Oberösterreichischen Landesarchivs 8, 1964, 344ff.; *Wilhelm Rausch*, Die Karolinger an der österreichischen Donau. Ein Tagungsbericht mit Diskussionsbeiträgen zum frühen Linz und zur Raffelstetter Zollordnung, in: Linz aktiv 74, 1980, 25ff., sowie *ders.*, Eperaespruch – Ebelsberg, in: Ebelsberg, hg. v. d. Kulturinitiative Ebelsberg, Linz 1982, 36ff., tritt demgegenüber für eine Lokalisierung der Ortsangaben der Zollordnung in Linz, Ebelsberg und Mauthausen ein; vgl. auch *Peter Jobanek*, Die Raffelstetter Zollordnung und das Urkundenwesen der Karolingerzeit, in: Festschrift für Berent Schweineköper, hg. v. H. Maurer u. H. Patze, Sigmaringen 1982, 87ff.

8 MG Scriptorum I (Ann. Fuld.) 408; *August Ritter von Loehr*, Beiträge zur Geschichte des mittelalterlichen Donauhandels, in: Oberbayerisches Archiv für vaterländische Geschichte, 60, 1916, 163f.; *Herbert Klein*, Zur älteren Geschichte der Salinen Hallein und Reichenhall, Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 38, 1952, 306–333, wiederabgedruckt und im folgenden zitiert nach: MGSL Erg.-Bd. 5, Festschrift Klein, Salzburg 1965, 397, bes. Anm. 54.

schleiß, sondern während der Friedenszeit ein kontinuierlicher Handel in ausgedehntem Rahmen.

973 werden in Reichenhall Ladestätten (*loca onustaria*) und gegen 1200 eine Schiffflände (*sceflende*) erwähnt⁹. Um 1130 räumte Graf Gebhard von Burghausen den Eigenleuten der Salzburger Kirche das Recht einer freien Durchfahrt (*liberum transitum*) durch Burghausen (auf der Salzach) ein¹⁰. Schiffe werden dabei allerdings ausdrücklich nicht genannt, und auch eine Beschreibung der Fracht unterbleibt. 1218 einigten sich Erzbischof Eberhard II. von Salzburg und Herzog Ludwig I. von Bayern auf eine freie Schifffahrt auf der Saalach nach und von Reichenhall¹¹. 1285 schließlich ließ Herzog Heinrich XIII. von Niederbayern noch festhalten, *daz alleu schef, div an der Saltzach auf gent, solen wan hintz (Reichen-)Hall gen vnd anderswa nindert*¹². Die letzten beiden Bestimmungen blieben allerdings bedeutungslos.

Von dieser spärlichen Grundlage ausgehend, läßt sich nur sehr wenig über die Salzschifffahrt ab Reichenhall sagen. Vor allem hat man sich davor zu hüten, die Basis durch Rückschlüsse aus der späteren „Halleiner“ Phase der Salzschifffahrt zu erweitern. Zunächst steht durch die Privilege für Kempten und Freising fest, daß es diesen Verkehr ab dem 9. Jahrhundert gegeben hat. Eine frühere Frequenz ist wahrscheinlich, läßt sich aber trotz des Wechsels des Flußnamens nicht mit Bestimmtheit behaupten. Dafür könnte auch ein reger Salztransport zu Land, der sich dem Fluß entlang bewegte, verantwortlich sein. Immerhin darf aber eine Schifffahrt als Ursache dafür die größere Wahrscheinlichkeit für sich beanspruchen. Hier ist auch die Parallele einer Beschreibung eines Salztransportes zu Schiff auf der Mosel aus dem 6. Jahrhundert zu erwähnen¹³. Die Kontinuität, die darin zum Ausdruck kommt, hängt für die Salzach von einem kontinuierlichen Betrieb der Saline Reichenhall ab. Diese Frage hat zunächst die Archäologie zu entscheiden. Somit ergibt der Wechsel des Flußnamens einen möglichen Anhaltspunkt für die agilolfingische Zeit, der sichere urkundliche Nachweis hingegen gehört erst dem 9. Jahrhundert an. Da die Saline Reichenhall seit den Tagen des hl. Rupert bei steigender Produktion ununterbrochen in Betrieb stand, darf in Verbindung mit den weiteren Hinweisen in den Quellen mit einer gleichfalls ununterbrochenen, eher zunehmenden Salzschifffahrt ab Reichenhall im Hochmittelalter gerechnet werden. Erst in den Jahren um 1200 kam sie aus handelspolitischen Gründen zum Erliegen.

Damit erscheinen die Interpretationsmöglichkeiten der Quellen auch schon erschöpft. Freilich wird sich bei mehreren Kapiteln des folgenden

9 MG DO I n 431; SUB I n 412, 477.

10 SUB II n 148.

11 SUB III n 732.

12 Monumenta Boica XXXVI/2, 125.

13 *Detlev Ellmers*, Frühmittelalterliche Handelsschifffahrt in Mittel- und Nordeuropa, Neumünster 1972, 19.

Abschnittes die Frage ergeben, inwieweit die Entwicklung einzelner Phänomene in der Salzschiifahrt ab Hallein in die Reichenhaller Periode zurückreichen könnte¹⁴.

14 Kurze Erwähnung verdient die Annahme Herbert Kleins, das ehemalige Fischerdorf Liefering (heute Stadt Salzburg) wäre „irgendwie am Schiffsfahrtsbetrieb beteiligt gewesen“ (Klein wie Anm. 8, 399). Zu dieser Auffassung gelangte Klein durch eine Interpretation der dort nachweisbaren *churhube* bzw. *chawerleben* als Schifferlehen (Herbert Klein, Die ältesten urbarialen Aufzeichnungen des Erzstiftes Salzburg, in: MGSL 75, 1935, 149f.; ihm folgt Wanderwitz – wie Anm. 1, Umbruchexemplar S. 272 – unter mißverstandenen Hinweis auf MB XXXVI/2, 200). Die Schlüsselstelle für eine Interpretation des Wortes *chawer* beinhaltet der Niederaltaicher Traditionscodex (Monumenta Boica XI, 44), worauf schon Loehr (wie Anm. 8, 169) verwies, ohne daß er aus der dort verwendeten Formulierung *Jus istud habent Chavarii: Vnus maior et duo minores facient omnia noua uasa et ligabunt uetera quibus et quando necesse fuerit* den Schluß zog, daß es sich bei den *chavarii* um Faßbinder handelt. *Chawer* ist somit ein Hohlgefäß, wofür auch die recht unterschiedlichen weiteren Belege bei Klein sprechen. Der Inhaber des Lieferinger *chawerlebens* dürfte ebenso wie die Niederaltaicher *chavarii* zur Herstellung dieser Gefäße verpflichtet gewesen sein und – in Fortführung der Analogie – die *Raifstangen* hierfür in der Umgebung geschnitten haben, was bei Liefering gut vorstellbar ist. Die Niederaltaicher *chavarii* brachten ihre Gefäße selbst auf Schiffen donauabwärts zu den Besitzungen der Abtei, wobei allerdings dieser Verkehr nach der Gefäßherstellung zweit-rangig erscheint, zumal die Abtei daneben über eigene *nautae* verfügte (Traditions-codex wie oben). Als Erklärung des Wortes *chawer*, auf die Loehr gleichfalls verzichtete, sei eine Interpretation als Lehnwort von lat. *cavus* 3 zur Diskussion gestellt. Außer Frage steht, daß die Lieferinger Fischer ihren Erwerb an und auf den zahlreichen Gerinnen im Bereich des Zusammenflusses von Salzach und Saalach suchten. Eine Beteiligung an der Salzschiifahrt ist für sie allerdings zu keinem Zeitpunkt nachzuweisen.

DIE SALZSCHIFFFAHRT AB HALLEIN

In den Jahren knapp vor 1190 wurden die Salzlager des Dürrnbergs (nach prähistorischer Ausbeutung wieder-) entdeckt. Es entstand die erzbischöflich-salzburgische Saline Hallein, die Reichenhall ab dem 13. Jahrhundert aus seiner führenden Position verdrängte. Gleichzeitig eröffnete die Propstei Berchtesgaden einen Salzbergbau an einem anderen Punkt desselben Höhenzuges am Goldenbach (östl. v. Berchtesgaden, Standort der heutigen Saline Berchtesgaden). Die Sole wurde nicht am Goldenbach, sondern ca. 10 km talauswärts in Schellenberg versotten. Als Saline Schellenberg wurde die Berchtesgadener Anlage dann auch bekannt¹⁵. Um 1530 (alle früheren Vergleiche sind unsicher) produzierte Hallein 384.000 Salzfüder zu 115 Pfund, Schellenberg 72.000 ebenfalls zu 115 Pfund, Reichenhall 432.000 zu 52 Pfund (= ca. 24.700 : 4600 : 12.500 Tonnen)¹⁶.

Die technische Überlegenheit der Bergbausalinen Hallein und Schellenberg gegenüber der Quellsolesaline Reichenhall kam im Absatz durch die Verfügungsgewalt der Erzbischöfe von Salzburg über die Salzschiffahrt voll zum Tragen. Vor allem der Gewinn der entscheidenden Märkte an der Donau und in Böhmen ist auf dieses Konto zu buchen. Die Kontrolle des Transportmittels ermöglichte weiters eine ständige Überwachung der Schellenberger Salzproduktion, die deshalb vollständig in die Wirtschaft des Erzstiftes integriert erscheint. Die Bedeutung von beidem ergibt sich daraus, daß vom 13. bis zum 19. Jahrhundert das Halleiner Salzwesen der bestimmende Faktor in der Wirtschaft des Landes blieb.

DIE GRUNDLAGEN

Die Produktion

Saline Hallein

Die Sole wurde in Hallein im Spätmittelalter auf neun, um 1600 nur noch auf sieben (leistungsstärkeren) Pfannen versotten, der gewonnene Salzbrei sodann in Perkufen gefüllt¹⁷. Perkufen waren Holzformen in Gestalt eines Kegelstumpfes. Die Füllung der Perkufen wurde in Dörkkammern, den sogenannten Pfieseln, frei zum Trocknen aufgestellt. So entstanden Salzstöcke, die man Fuder nannte. Ihre Höhe betrug 3 Schuh

¹⁵ Klein (wie Anm. 19) 385ff.; Fritz Koller, Hallein im frühen und hohen Mittelalter, in: MGSL 116, 1976, 33ff.; ders.: Die Salinen in der Umgebung der Stadt Salzburg um 1200, in: Österreich in Geschichte und Literatur, 23, Heft 5, 1979, 257ff., bes. 262.

¹⁶ SLA HK SA H 1, 9.

¹⁷ Zum folgenden allgemein und ältere Literatur bei: Fritz Koller, Die Ausfergenurkunde des Jahres 1531, in: MGSL 118, 1978, 69ff.

3 Zoll, ihr Basisdurchmesser 1 Schuh $6\frac{3}{4}$ Zoll, der obere Durchmesser $10\frac{1}{2}$ Zoll (93:45:25 cm). Ihre Aushärtung erfolgte im Verlauf von etwa zehn Tagen durch zwei- bis dreimal untergesetzte Feuer. Die Pfieseln befanden sich im Eigentum der Salinenanteileigner (= ab 1530 nur mehr der Erzbischof) sowie weniger Privatpersonen. Von ihnen kauften die Salzhändler ihre Fracht. Dabei spielten Stichgeschäfte – Getreide und Wein gegen Salz – eine große Rolle. Das Zwischenhandelsrecht aller anderen Halleiner Bürger beschränkte sich auf die Salzausfuhr über Land.

Das Fuder ist das Grundmaß der Halleiner Produktion. In Fuder wurde die erzeugte Salzmenge angegeben, in Fuder erfolgten die Verkaufsabschlüsse. Seine Abmessungen erhielt das Fuder durch die Perkufe. Bei diesem Hohlmaß ließen sich Gewichtsschwankungen je nach der Stärke des Einstoßens des Salzes in die Perkufen nicht vermeiden. Das *nasse Fuder* wog 125–160 Pfund (70–90 kg). Wichtig für den Verkauf war allerdings nur das *trockene Fuder*. Dafür läßt sich in Hallein um 1530 erstmals der auch späterhin gleichbleibende Richtwert von 115 Pfund nachweisen¹⁸. Das salzburgische (Gewichts-)Pfund entspricht 560 Gramm im metrischen System, ein trockenes Halleiner Fuder wog demnach 64,4 kg. Dieser Wert liegt allen folgenden Umrechnungen zugrunde¹⁹.

Zwischen der Produktion und den Marktchancen des Halleiner Salzes besteht selbstverständlich ein Zusammenhang. Er läßt sich allerdings nur im langjährigen Vergleich erkennen. Die Erzeugung war von einer Mehrzahl an Faktoren abhängig und unterlag deshalb von Jahr zu Jahr mitunter sprunghaften Schwankungen²⁰. Es ist ausgeschlossen, von der Ziffer eines Jahres auf den Trend in diesem Zeitraum zu schließen, da sie vollkommen atypisch sein kann²¹. Ebenso entfällt die Möglichkeit, aus der Kenntnis mehrerer Angaben eine weitere zu berechnen, weil die Relation dieser Werte zueinander gleichfalls von einem Jahr zum anderen ihre Gültigkeit verlieren kann. Bietet z. B. ein Jahr gutes Schiffahrtswetter,

18 Zum 16. Jahrhundert wie Anm. 16; späterhin: *Ernst Penninger*, Über die Gewehrlichkeit der Salzlieferung vom Erzstift Salzburg an Churbayern, in: MGSL 110/111, 1970/71, 279f.

19 Bei dieser Umrechnung stütze ich mich in erster Linie auf die archivalischen Belegstellen, die dem Bibliotheksexemplar des SLA von *Franz Valentin Zillner*, Salzбургische Kulturgeschichte in Umrissen, Salzburg 1871, 142ff., beigegeben sind. Vgl. außerdem: *Hans-Joachim v. Alberti*, Maß und Gewicht, Berlin 1957, 370. Für den etwas geringeren Wert: 1 Pfund = 449 bzw. 499 g, den *Eckart Schremmer*, Die Wirtschaft Bayerns, München 1970, 55, für das bayerische Pfund nennt, kann ich in Salzburg keine Bestätigung finden. Der Unterschied erklärt sich möglicherweise daraus, daß sich das Salzburger Pfund – soweit ich das sehe – stets dem österreichischen anpaßte, von dem das bayerische jedenfalls vor dem 19. Jahrhundert offenbar etwas abwich.

20 Kurz gefaßt, doch gründlich und acten-mäßige Geschichtserzählung von der ursprünglichen Beschaffenheit des alt-befreiten Halleinischen Salzweesens . . . (sogenannte Salzkompromißschriften), Salzburg 1761, Beilagen B 6, C 6.

21 Vgl. Tabelle.

jedoch einen schneearmen Winter, so klappt die Differenz zwischen der Ausfuhr auf der Salzach und auf dem Landweg unverhältnismäßig weiter auseinander als in einem Jahr mit zahlreichen Hochwassern und einem schneereichen Winter, der die Schlittenfahrt fördert. Weiters zeigt eine Analyse der Produktionsziffern den geringen Einfluß handelspolitischer Maßnahmen. Die wichtigsten, von denen sich die Saline Hallein betroffen sah, waren der Ausschluß von den Märkten in den Erzherzogtümern ober und unter der Enns südlich der Donau 1398²², nördlich der Donau 1535²³, die Beschränkung in Böhmen auf den Pilsener Kreis 1566²⁴ sowie der Versuch einer gänzlichen Verdrängung aus Böhmen ab 1583²⁵. Die kontinuierlich steigende Produktion während des 16. Jahrhunderts beweist, daß diese „Westverschiebung“ des Absatzgebietes keinen Rückgang verursachte. Er trat erst zu Beginn des 17. Jahrhunderts, nachdrücklich sogar erst während des letzten Jahrzehntes des Dreißigjährigen Krieges ein²⁶.

Die folgende Tabelle enthält zur Produktion und zu den Ausfuhrquoten alle Angaben, die mir bisher für das 16. Jahrhundert bekannt geworden sind. Die originale Mengenangabe der Produktion basiert auf der Maßeinheit Pfund Fuder (Pd.F.). Ein (Zähl-)Pfund umfaßt 240 Stück (Salzfuder – in diesem Fall). Untereinander vergleichbar sind nur die Klammerwerte, die die Salzmenge in Tonnen (t) des metrischen Systems angeben. Zur Umrechnung der Hall- und Scheibfahrten ist unten der Abschnitt Ausfuhr/Modalität zu vergleichen. Der geringfügige Unterschied zwischen Kufen-Hall/Scheibfahrten und Fuder-Hall/Scheibfahrten wurde der besseren Übersichtlichkeit wegen zugunsten der erstgenannten Modalität vernachlässigt²⁷.

22 *Eduard M. Lichnowsky*, *Geschichte des Hauses Habsburg*, 8 Teile, Wien 1836–1844, Teil 5, Verzeichnis der Urkunden, n 210 (1398 Jänner 19), XXII.

23 Salzkompromißschriften (wie Anm. 20) Beilage 38.

24 Salzkompromißschriften (wie Anm. 20) Beilage H-5.

25 Salzkompromißschriften (wie Anm. 20) Beilage 95.

26 *Johann Georg Lori*, *Sammlung des bayerischen Bergrechts . . .*, München 1764, LXXX ff. und CIX ff. (Die römischen Zahlzeichen in Verbindung mit der Zitierung dieses Werkes beziehen sich – ausgenommen diese Anmerkung – im folgenden stets auf die gleicherart nummerierten Beilagen dieses Werkes.)

27 Quellennachweis zur Tabelle: 1494: Salzkompromißschriften (wie Anm. 20) Beilage W 4. – 1515: Salzkompromißschriften (wie Anm. 20) Beilage X 4. – 1530: SLA HK SA H 1, 9. – 1542: SLA HS 553. – 1544–1556: SLA Erbausfergenarchiv III 6. – 1557: Produktion: *Klein* (wie Anm. 8) 408, Anm. 103a; Burghausen: wie 1558–1579. – 1558–1579: Bayerisches Hauptstaatsarchiv München, Kurbayern, Geh. Landesarchiv 641, fol. 454ff. Für die Beschaffung eines Mikrofilms von diesem Archival habe ich Herrn Dr. Wild und Herrn Archivrat Höppl zu danken. – 1580–1590: Produktion und Anzahl: SLA Pfleg Hallein (Karton 117f.) Hauptrechnungen 1580–1590; Burghausen: wie 1558; Passau: ergibt sich als Differenz, wobei allerdings zu berücksichtigen ist, daß ca. $\frac{1}{8}$ der hier genannten Salzmenge nicht nach Passau, sondern nach Schärding kam (1581: 3/25) (Anm. 116). – 1591–1606: Wie 1558. 1595 wurden die Scheibfahrten eingestellt, so daß sich weiterhin jede Spezifizierung erübrigt. Gleichzeitig wurde wahrscheinlich die Salzmenge der Hallfahrt erhöht

Tabelle 1:

<i>Jahr</i>	<i>Produktion</i>	<i>Anzahl d. ab Hallein auslaufenden Salzschiffe (u. ihre Fracht)</i>	<i>davon Hallfahrten nach Passau</i>	<i>davon Scheibfahrten nach Burghausen</i>
1494	1669 Pd.F. (25.780 t)			
1515	1442 Pd.F. (22.290 t)			
Um	1600 Pd.F.			
1530	(24.730 t) im Jahresdurchschnitt			
1542	1452 Pd.F. (22.440 t)			
1544–1556		im Jahresdurchschnitt		424 (6.560)
1557	1702 Pd.F. (26.310 t)			533 (7.930)
1558–1579		im Jahresdurchschnitt		589 (8.760)
1580	1923 Pd.F. (29.720 t)	1607 (23.390)	1013 (14.550)	594 (8.840)
1581	2005 Pd.F. (30.990 t)	1689 (24.640)	949 (13.630)	740 (11.010)
1582	1725 Pd.F. (26.660 t)	1309 (19.050)	819 (11.760)	490 (7.290)
1583				746 (11.100)
1584	1930 Pd.F. (29.830 t)	1578 (22.960)	1001 (14.380)	577 (8.580)
1585				518 (7.710)
1586				745 (11.080)
1587	2295 Pd.F. (35.470 t)	1769 (25.880)	859 (12.340)	910 (13.540)

(Anm. 52); BHStA Kurbayern Geheimes Landesarchiv 641 fol 295 nennt ohne erkennbaren Grund für die Jahre 1601–1604 etwas geringere Werte: 1601: 1475 Schiffe, 1602: 1656, 1603: 1700, 1604: 1469.

<i>Jahr</i>	<i>Produktion</i>	<i>Anzahl d. ab Hallein auslaufenden Salzschiffe (u. ihre Fracht)</i>	<i>davon Hallfahrten nach Passau</i>	<i>davon Scheibfahrten nach Burghausen</i>
1588	2228 Pd.F. (34.440 t)	1795 (26.210)	955 (13.710)	840 (12.500)
1589	1811 Pd.F. (27.990 t)	1174 (17.090)	705 (10.120)	469 (6.970)
1590	2536 Pd.F. (39.200 t)	2260 (32.870)	1445 (20.750)	815 (12.120)
1591		1747 (25.190)	1547 (22.210)	200 (2.980)
1592		1793 (25.960)	1389 (19.950)	404 (6.010)
1593		1723 (24.930)	1313 (18.860)	408 (6.070)
1594		1590 (22.920)	1419 (20.380)	171 (2.540)
1595		1478 (21.360)	1214 (17.430)	264 (3.930)
1596		1258 (19.770)		
1597		1712 (26.900)		
1598		1202 (18.890)		
1599		1538 (24.170)		
1600		1538 (24.170)		
1601		1482 (23.290)		
1602		1676 (26.340)		
1603		1748 (27.470)		
1604		1535 (24.120)		
1605		1350 (21.210)		
1606		1325 (20.820)		

Zur Tabelle sind noch folgende Werte nachzutragen, die nicht in das Schema passen²⁸:

Ausfuhr nach Passau November 1401 bis November 1402: 10.800 t;
Gesamtausfuhr (zu Schiff und zu Land) 1494: 1620 Pd.F. (25.040 t);

Ausfuhr zu Schiff:

1515	875 Pd. F. (13.520 t)
1612	1073 Pd. F. (16.580 t)
1618–1621	(im Jahresdurchschnitt)	976 Pd. F. (15.090 t)
1638–1648	(im Jahresdurchschnitt)	446 Pd. F. (6.900 t)
1656–1690	(im Jahresdurchschnitt)	684 Pd. F. (10.570 t)
1745–1758	(im Jahresdurchschnitt)	893 Pd. F. (13.810 t)

Die Produktion überschritt erst in der Gegenwart die Werte der Wolf-Dietrich-Zeit:

1804: 19.600 t

1886: 22.856 t

1887: 20.146 t

1889: 20.220 t

1961: 39.261 t (= Produktion des Jahres 1590)

1970–1980 (im Jahresdurchschnitt): ca. 70.000 t.

²⁸ 1401/02: *Mayer* (wie Anm. 47) 375. – 1494, 1515: Wie Anm. 27, 1494, 1515. – 1612: SLA HK SA L 1612. – 1618–1758: Salzkompromißschriften (wie Anm. 20) Beilagen B 6, C 6. – 1804: *Joseph Ernst R. v. Koch-Sternfeld*, Die teutschen, insbesondere die bayerischen und österreichischen Salzwerke . . ., München 1836, 309. – 1886: (*Eberhard Fugger*), Der Bergwerksbetrieb des Landes Salzburg im Jahre 1886, in: MGSL 28, 1888, 231. – 1887: Wie 1886 pro 1887, in: MGSL 29, 1889, 484. – 1889: *Mayer* (wie Anm. 47) 375. – 1961–1980: Österreichisches Jahrbuch 1961ff., hg. v. Bundespressdienst, Wien 1961ff., Finanzen: Monopolbetriebe.

Saline Schellenberg

Außer dem Halleiner Salz gelangte auch das Salz aus der Berchtesgadener Saline Schellenberg auf den Schiffen zur Ausfuhr²⁹. Dabei interessiert hier die Gesamtproduktion nicht, weil der Export handelspolitischen Beschränkungen unterlag.

In den Jahren nach 1252 baute die Propstei Berchtesgaden am Niederalmer Salzachufer einen Salzstadel. Als die Zufahrt von Schiffen durch die Verlandung des Ufers gegen Ende des 18. Jahrhunderts zunehmend Schwierigkeiten bereitete, wurde der Stadel 1802 nach Rif verlegt und dort, wo die Rifer Schloßallee mit ihrem Südenende die Salzach erreicht bzw. wo heute der Ortsteil Hallein/Rehhofsiedlung das Ufer berührt, neu errichtet³⁰. Von hier gelangte das Schellenberger Salz zur Ausfuhr auf der Salzach. Der Salztransport auf den 6 km von Schellenberg zur Salzach erfolgte zu Land, doch ließ sich die Propstei 1252 für alle Fälle auch das Recht zu einem Bootsverkehr auf der untersten Königsseeache einräumen. Die geographischen Gegebenheiten und die Verfügungsgewalt über die Salzschiffe auf der Salzach legten dem Erzbischof von Salzburg den Versuch einer Kontrolle des Schellenberger Salzexportes nahe. Im 13. Jahrhundert übte das Salzburger Ministerialengeschlecht der Burggrafen von Werfen (später: Herren von Gutrat) das *ius super custodia salium prope fluvium Saltzach* aus, wobei es nicht an Bedrückungen der Propstei fehlte³¹. Diesen unregelmäßigen Übergriffen folgte seit dem 14. Jahrhundert ein festes Limit. Einen ersten Versuch 1314, den Schellenberger Anteil an der Wasserausfuhr mit 10% des Halleiner Anteils festzulegen, konnte die Propstei 1328–1332 abwehren³². 1368 setzte jedoch Erzbischof Pilgrim eine Quote von 20% durch, die 1449 bestätigt wurde (jedes 5./6. Schiff bzw. 51 Fuder an der im ganzen 223 Fuder umfassenden

²⁹ Schellenberger und Halleiner Salz kam gemeinsam als Halleiner Salz in den Handel. Sollte von dieser Gesamtmenge das tatsächlich aus der Saline Hallein stammende Salz vom Schellenberger unterschieden werden, so verwendete man dafür die Bezeichnung *Mühlbacher* (Salz). Mühlbach ist der Ortsname, mit dem Hallein 1198 zum erstenmal in Erscheinung tritt. Als Ortsname wurde er schon zu Beginn des 13. Jahrhunderts durch *Salina/Hallein* verdrängt, als Fachterminus lebte er im angegebenen Sinn jedoch bis zum Ende des 18. Jahrhunderts fort (*Lori*, wie Anm. 26, 643).

³⁰ Errichtung: SUB IV n 28; – Niederalm: Salzanlieferung von Schellenberg in den *stadellegeen Alm*: BHStA, KL Berchtesgaden 85 1/3; Die Au östl. v. Niederalm trug noch in der zweiten Hälfte d. 19. Jahrhunderts den Namen Salzstadellau: SLA LR XII C 3; – Verlegung nach Rif: SLA Geh. Hofkzl. LVII, 5; BHStA, KL Berchtesgaden 66 1/10; – Rif: *Ernst Penninger*, Die Straßennamen der Stadt Hallein, in: MSGL 110/111. 1970/71, 354.

³¹ SUB IV n 153; SUB III n 681, SUB IV n 137, n 165; *Franz V. Zillner*, Die Wasserleitung der Alm, in: MSGL 4, 1864, 14–16, 97–99; Berchtesgaden, Die Fürstpropstei der regulierten Chorherren (1102–1803), hg. v. *F. Martin*, Germania Sacra, hg. v. I. Baum u. M. Hartig, Serie B/I/C, Augsburg 1923, 8.

³² SUB IV n 277; Processus vor dem hochloblichem kaiserlichen Reichshof Rath agitiert in causa Berchtesgaden contra Salzburg (o. O., ca. 1620), Beilage 25.



Abb. 1a 1628: Die Gegend zwischen Schellenberg – Hangendenstein – Grafengaden (St. Leonhard) – Niederalm – (Berchtesgadener) Salzstadel. Original SLA (Karten und Risse C. 1. 37, Ausschnitt); Foto: Ullmann.

Hallfahrt)³³. Gleichzeitig erfolgte der Ausschluß des Schellenberger Salzes vom Vertrieb in Burghausen. Um 1540 eröffnete der Holzmangel der Saline Hallein für Schellenberg eine Expansionsmöglichkeit³⁴. Dadurch konnte das Schellenberger Salz gelegentlich einen Anteil von bis zu 30% an der Ausfuhr auf der Salzach erreichen³⁵. Aber schon im Zeitraum 1556 bis 1581 wurden durchschnittlich pro Jahr nur mehr 90 Pfund Kufen aus Schellenberg verschifft, 1583 bis 1590 lediglich 55, 1591 bis 1602 nur noch 39³⁶. Der zuletzt genannte Zeitraum kann anhand Berchtesgadener Mautangaben überprüft werden, die dafür sogar nur einen Jahresdurch-

33 Lori (wie Anm. 26) XLI, 43; Processus (wie Anm. 32); Adam Doppler, Auszüge aus den Original-Urkunden des fürsterzbischöflichen Consistorial-Archives zu Salzburg, in: MGSL 14, 1874, II. Archiv, 56ff., n 242.

34 Lori (wie Anm. 26), CXXVII, 243.

35 (Franz Thaddäus von Kleinmayrn), Abhandlung von dem Staate des hohen Erzstiftes Salzburg . . . , Salzburg 1780, 326f.; EB Matthäus legte eine Relation von 12 Halleiner gegen 3½ Schellenberger Hallfahrten fest, BHStA Hofkammer Salzburg 8527.

36 SLA HK SA L 1612.

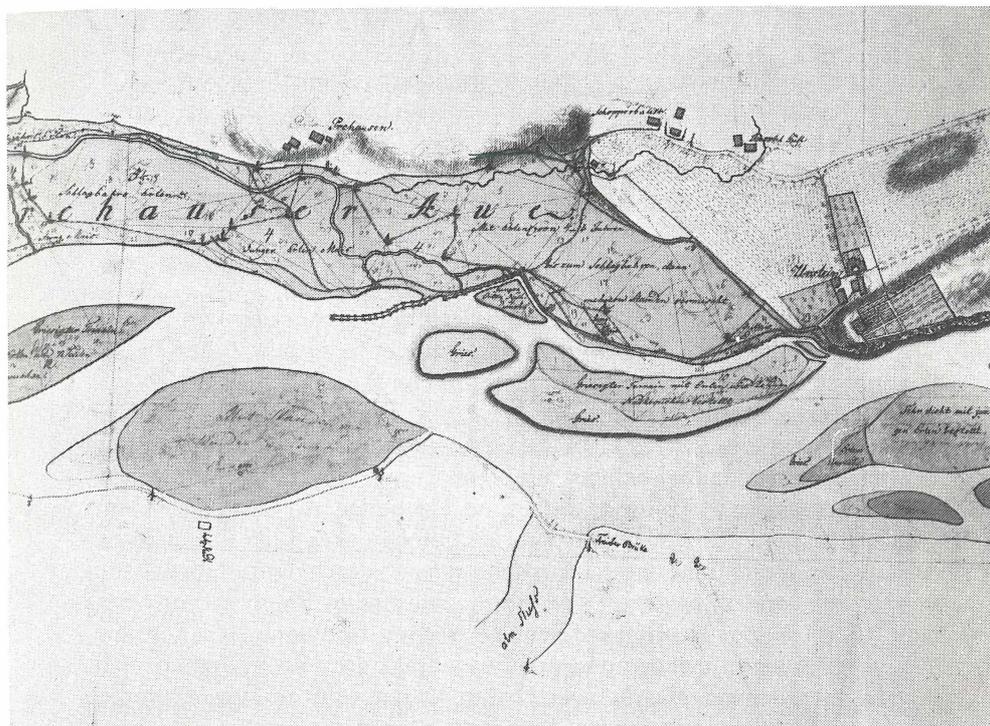


Abb. 1b Um 1800: Die Salzach im Bereich der Mündung der Königsseeache (Flußrichtung von rechts nach links) mit der bereits verlandeten Schiffflände des Berchtesgadener Salzstadels (linkes unteres Bildviertel: „Salzstadt“) und der Treiberbrücke über die Königsseeache (Bildmitte: „Alm-Fluß“). Original (Plansammlung 8460) und Foto: BHStA.

schnitt von knapp 36 Pfund Kufen nennen³⁷. Damit steht die gesamte Angabe, die von der Verwaltung des Salzburger Domkapitels aus dem Jahr 1612 stammt und daher tendenzverdächtig sein könnte, als zuverlässig außer Frage. Es folgt daraus, daß die sukzessive Sperre der böhmischen Märkte ab 1566 bis 1583 rasch zu einem Rückgang des Schellenberger Exportanteils auf ca. 2,5% geführt hat. Das Halleiner Salz kam von Passau nach Prachatitz, das Schellenberger ging durch das Mühlviertel (Wilde Ranna) nach Budweis. Dadurch bot es sich besonders zum Einschwärzen in das Erzherzogtum ob der Enns an. Da sich die habsburgische Verwaltung vor allem dagegen wehrte und außerdem die Eroberung Böhmens für das Gmundner Salz Budweis früher als Prachatitz erreichte, wirkten sich die Restriktionen zuerst auf die Saline Schellenberg aus. Dazu kamen noch zeitweilige Beschränkungen durch Erzbischof Wolf

37 Processus (wie Anm. 32), Beilage EE.

Dietrich. Herzog Wilhelm von Bayern faßte beim Abschluß des Salzvertrages mit Salzburg 1594 eine jährliche Ausfuhr von 60 Pfund Kufen ins Auge³⁸. 1612 empfahl das Salzburger Domkapitel eine Beschränkung auf 40 Pfund Kufen³⁹. 1628 wurde die Schellenberger Ausfuhr mit 5% des Halleiner Exportes auf Dauer fixiert⁴⁰.

Die Ausfuhr

Volumen

Ein erster Schlüssel für den Anteil des Exportes auf dem Wasserweg, somit für das Frachtaufkommen, das die Schiffe zu bewältigen hatten, ergibt sich aus der Halleiner Hauptmautrechnung des Jahres 1515⁴¹. Von der Gesamtausfuhr in der Höhe von 1585 Pfund 232 Fuder verließen Hallein über die Brückenmaut auf dem Landweg nach Süden 142 Pfund 107 Fuder, auf der Salzach 865 Pfund 66 Fuder, durch das Niedertor auf dem Landweg nach Norden 281 Pfund 153 Fuder. An Gnadensalz wurden 9 Pfund 192 Fuder vermutet, zusammen daher 1299 Pfund 38 Fuder. Das Verhältnis der Exportrichtungen Salzach:Land-Nord:Land-Süd zueinander bewegte sich somit in einem Rahmen von etwa 2/3:2/9:1/9. Zur Ausfuhr auf dem Wasserweg sind noch 20% Schellenberger Anteil zu rechnen und das Gnadensalz, das seinen Weg ebenfalls ganz überwiegend salzachabwärts nahm. Daraus folgt ein Frachtvolumen von ca. 1040 Pfund Fuder (ca. 16.000 t).

Ebenso sind zu den Werten der Tabelle 1 für die Jahre von 1580 bis 1606 noch jeweils 2,5–5% Schellenberger Salz zu addieren. Die beiden Extreme dieses Zeitraumes ergeben die Jahre 1589 mit ca. 1180 Pfund Fuder (17.600 t) und das folgende Jahr 1590 mit 2330 Pfund Fuder (33.850 t)⁴². 1618 blieben für die Schiffe einschließlich des Schellenberger Anteils ca. 1000 Pfund Fuder (15.500 t) zu transportieren⁴³.

Modalität

Wenn im vorausgehenden davon die Rede war, daß eine bestimmte Anzahl Fuder ausgeführt wurde, so habe ich damit im Anschluß an die Terminologie in den Quellen nur die Salzmenge bezeichnet. Die Form, in der diese Menge zum Transport gelangte, mußte keineswegs unbedingt das Fuder sein. Tatsächlich kam nur der geringste Teil der Fuder unzerbrochen in den Handel. Der Großteil wurde auf sogenannten Stoßstätten in höchstens faustgroße Salzbrocken zerkleinert und für den Export zu

38 *Lori* (wie Anm. 26), CLXI, 360.

39 Wie Anm. 36.

40 *Lori* (wie Anm. 26), CLXXXVII, 412; Salzkompromißschriften (wie Anm. 20), Beilage 185.

41 Salzkompromißschriften (wie Anm. 20), Beilage Y 4.

42 Vgl. Tabelle 1 (zuzügl. eingerechnetem Schellenberger Anteil).

43 Salzkompromißschriften (wie Anm. 20), Beilagen B6, C6.

Schiff in Kufen gefüllt⁴⁴. Kufen waren doppelkonische, nach oben ($\frac{1}{3}$) und unten hin ($\frac{2}{3}$) sich verjüngende Salzfässer mit einer Höhe von ca. 21 Zoll (56 cm). Eine volle Salzkufe wog seit dem 17. Jahrhundert knapp 73 kg⁴⁵. Die Füllung der Kufen erfolgte jedoch nicht einheitlich. Sie unterschied sich je nachdem, ob die Kufe für eine Fahrt nach Passau oder nach Burghausen bestimmt war. Grundsätzlich sind in der Halleiner Salzschiifahrt bis zum Vertrag von 1594 insgesamt vier Exportmodalitäten zu unterscheiden:

Die älteste unter ihnen bildete die Hallfahrt⁴⁶. Ihr Zielort war Passau. Sie umfaßte die Salzmenge von 223 Fudern (ca. 14,3 t), die ein Schiff wegführte. Davon wurden 196 Fuder zerstoßen und in 186 Kufen eingefüllt. Die Salzmenge von weiteren 4 Fudern verteilte sich auf 31 Küffel. Küffel waren Achtelkufen. Es handelte sich bei ihnen um eine unpraktische, weil holzaufwendige Verpackungsart, die jedoch der Handel wünschte und die aus Konkurrenzgründen lange beibehalten werden mußte. 200 Fuder gelangten somit verpackt zur Ausfuhr (196 Fuder in 186 Kufen, 4 Fuder in 31 Küffeln). Die restlichen 23 Fuder kamen unzerstoßen auf das Schiff. Sie wurden erst in Laufen bzw. Passau zerkleinert und dienten als sogenannte Setzfuder zum Auffüllen der Kufen und Küffel. Durch Zwischenlagerung in Salzburg und vor allem in Laufen galt die streng normierte Ausfuhrmodalität der Hallfahrt nur ab Saline Hallein bzw. ab dem Salzstadel in Rif. Passau als das Ziel des Transportes erreichte das Salz in sehr unterschiedlicher Form. Zu Beginn des 15. Jahrhunderts besorgten diesen Transport zumeist Verbände von zwei bis vier verschieden beladenen Schiffen. Aber auch als Ergänzung zu anderer Fracht wurde Salz zugeladen⁴⁷.

Die wichtigste Exportart nach Burghausen war die Scheibfahrt⁴⁸. Sie bestand aus 231 Fudern (ca. 14,8 t). 196 von ihnen wurden wie bei der Hallfahrt zerbrochen, aber nicht auf 186, sondern auf 187 Kufen verteilt. Diese leichter gefüllten Kufen führten die namengebende Bezeichnung Scheiben. 15 zerstoßene Fuder ergaben den Inhalt von 124 Küffeln, die zur Scheibe in etwa einem Verhältnis von 1:10 standen. Den Rest bildeten 20 Setzfuder.

Als Einwegverpackung entzog die Herstellung der Kufen dem Halleiner Salzwesen große Mengen an Holz. Die Ausfuhr ganzer Fuder, die

44 *Koller* (wie Anm. 17), 73.

45 *Lori* (wie Anm. 26), 642.

46 Terminus erstmals 1278: SUB IV n 94; Modalität: 1569: *Lori* (wie Anm. 26), CXLIII, 296, und CXLVII, 328.

47 *Theodor Mayer*, Zwei Passauer Mautbücher aus den Jahren 1400–1401 und 1401–1402, in: Verhandlungen des historischen Vereins für Niederbayern 44, 45, 1908/1909 (im folgenden als Separatum mit durchgehender Seitenzählung zitiert), 7ff. und 374.

48 Terminus: 1426: Die Salzburgischen Taidinge, hg. v. *H. Siegel* u. *K. Tomaschek*, Wien 1870, n 12; Schifffrechte von Laufen, 88; Modalität: 1489/1569: *Lori* (wie Anm. 26), LXXXVII, 124, und CXLIII, 296, und CXLVII, 326.

vom Holzaufwand her günstiger gewesen wäre, kam jedoch aufgrund der notwendigerweise undichten Verpackung für den Export auf dem Wasserweg nur beschränkt in Betracht. Nach den Latten (Spötter), in die man die Fuder dabei einschlug, nannte man sie *gespötterte Fuder*. Immerhin zwang die Holzknappheit 1555–1560 dazu, daß etwa ein Viertel der Schiffe solche gespötterte Fuder aufnahm⁴⁹. In Anlehnung an die vorher beschriebene Terminologie unterschied man Fuder-Hallfahrten für Passau mit 233 Stück von Fuder-Scheibfahrten für Burghausen mit 240 Stück⁵⁰. Die Schifflente sollten gegen Entgelt dieses Gebinde wieder nach Hallein bringen.

Noch vor 1569 stellte die erzbischöfliche Salinenverwaltung die Versendung von Küffeln ein⁵¹. Um 1600 experimentierte man in Hallein überhaupt mit neuen Verpackungen⁵². In Erprobung standen Salzfüßer, von denen eine größere Ausführung 1½, eine kleinere 1 (zerstoßenes) Fuder aufnehmen konnte. Parallel dazu sollte wahrscheinlich das Durchschnittsgewicht des Fuders auf ca. 93 Pfund (52 kg) abgesenkt werden. Obwohl bereits 35.334 große und 6796 kleine Fässer angefertigt waren, blieb dieser Reform ein Erfolg versagt. Der Versuch, der auf eine Anordnung von Erzbischof Wolf Dietrich zurückging, wurde nach 1612 nicht fortgesetzt. Eine Vereinfachung ergab sich trotzdem. Durch den Eintritt des Bayernherzogs in den Salzhandel 1594 fiel ab 1596 die Unterscheidung in Hallfahrten und Scheibfahrten weg⁵³. Hinfort mußten für jedes Schiff 244 Fuder (alten Gewichts = ca. 15,7 t) bereitgestellt werden. 211 von ihnen wurden zerkleinert und bei erhöhtem Stoß in die herkömmlichen 186 Kufen gefüllt. 33 nahmen wie früher als Setzfuder ihren Weg nauwärts⁵⁴.

Dem lokalen Salzverschleiß ab Salzburg und Laufen dienten die Hüttenhallfahrten⁵⁵. Sie entsprachen im Volumen den Passauer Hallfahrten, doch zeigt der erste Teil des zusammengesetzten Wortes die Bestimmung der Fracht für die Salzhütten in Salzburg oder Laufen an. Der Gewinn daraus verblieb allein der *Gemeinen Einlag* Laufen, einem gemeinsamen Fonds der Laufener Salzändler.

Außer der Kommerzfracht führte jedes Schiff weitere 13 Fuder, deren Erlös in Laufen die Schifflente untereinander teilten bzw. der dem Laufe-

49 SLA HK Werfen 1554/58 J; Salzkompromißschriften (wie Anm. 20), Beilage 163.

50 *Lori* (wie Anm. 26), CXLVII 327, 329. Zu den vier Termini Hallfahrt, Scheibfahrt, Fuderhallfahrt und Fuderscheibfahrt konnte jeweils noch die Vorsilbe *Sam-* treten, womit angezeigt wurde, daß mittels der angegebenen Modalität Salz vom Salzburger Salzstadel nachgeführt wurde. Die Angaben in den Quellen erreichen jedoch nur selten diese theoretische terminologische Präzision.

51 *Lori* (wie Anm. 26), CXLIII, 300f.

52 SLA HK SA L 1612.

53 Wie Anm. 52.

54 Wie Anm. 52.

55 *Lori* (wie Anm. 26), CXLVII, 324.

ner Schifferspital zugute kam⁵⁶. Der Transport anderer Waren neben der Salzfracht wurde 1569 und 1581 verboten – und kam wahrscheinlich deshalb häufig vor. Gegen Entgelt durften außerdem auf jedem Salzschiß bis zu drei Passagiere mitfahren⁵⁷.

Die Schiffsbewegung

Die jährliche Schifffahrt begann mit dem Wochenanfang vor dem Fest des hl. Georg (24. April) und dauerte bis Anfang Dezember. Die Hochkonjunktur der Salzschißfahrt in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts zwang allerdings dazu, bereits im März, gelegentlich sogar noch Ende Februar mit *fübrfahrten* den leeren Magazinen von Burghausen und Passau Salz zuzuführen^{57a}. Die stärkste Frequenz verteilte sich entsprechend der größten Wasserführung auf die Monate Mai, Juni und Juli.

Nach Abzug der Sonn- und Feiertage rechnete man 1612 im April mit 18 Schifffahrtstagen, im Mai mit 25, im Juni mit 20, im Juli mit 25, im August mit 24, im September bis zur wichtigen Zäsur von Herbst-Rupert am 24. mit 17, im restlichen September mit 4, im Oktober mit 27 und im November mit 24 Schifffahrtstagen. Die ca. 180 Schifffahrtstage pro Jahr, die sich aus dieser Aufstellung ergeben, finden auch anderwärts eine Bestätigung. Die maximale Ladekapazität in Hallein lag im 16. Jahrhundert bei acht Schiffen pro Tag. 1574 legten insgesamt 1440 Salzschiße in Hallein ab, was sich – unter Berücksichtigung der Ladekapazität – auf etwa 180 Tage verteilt haben muß⁵⁸.

Durch die Erbausfergenrechnungen aus den Jahren 1544 bis 1576 ist auch die Zahl der Durchfahrten von Salzschißen durch den Laufen bekannt⁵⁹. Sie liegt über der Anzahl der ab Hallein auslaufenden Salzschiße in der Tabelle 1, da die Fracht von einem Großteil dieser Schiffe in Salzburg auf mehrere Schiffe zur besseren Bewältigung verteilt wurde (vgl. unten S. 28).

56 Schifflaufuder: 13 Stück pro Schiff, ab St. Martin bis Schifffahrtsende im Winter 19, *Lori* (wie Anm. 26), CXLVII, 317f.; Schifferspital: 1 Fuder pro Schiff, *Lori* (wie Anm. 26), CXLVII, 334; SLA HS 6, fol 19f.

57 *Lori* (wie Anm. 26), CXLIII, 301; CXLVII, 310.

57a BHStA Hofkammer Salzburg 8553, 8581 (aus den Jahren 1558 und 1563).

58 SLA HK SA L 1612; BHStA Klosterliteralien Berchtesgaden 85^{1/3}, Hofkammer Salzburg 8647.

59 SLA Erbausfergenarchiv III, 6.

Tabelle 2:

<i>Jahr</i>	<i>Schiffe naunwärts durch den Laufen</i>	<i>durchschnittliche Tages- frequenz (180 Tage pro Jahr)</i>	<i>davon ohne Zwischen- station ab Hallein</i>	<i>davon ab Rifer oder Salzburger Salzstadel</i>
1544	1798	10	996	792
1545	2000	11	1080	920
1546	2195	12	1097	1098
1547	2032	11	1201	831
1548	2041	11	1087	954
1549	2340	13	1280	1060
1550	2547	14	1473	1074
1551	2456	14	1354	1111
1552	2345	13	1310	1035
1553	2158	12	1216	942
1554	2518	14	1444	1074
1555	2428	13	1361	1307*
1556	2443	14	1391	1052
1557	2544	14	1296	1248
1558	2627	15	1417	1210
1559	3198	18	1839	1359
1560	2632	15	1456	1176
1561	3108	17	1782	1326
1562	2596	14	1414	1182
1563	2928	16	1588	1340
1564	3138	17	1782	1356
1565	2498	14	1397	1101
1566	2296	13	1397	1006*
1567	3057	17	1675	1382
1568	2810	16	1484	1326
1569	2559	14	1385	1174
1570	2840	16	1569	1271
1571	2530	14	1398	1131*
1572	1553	9	837	688**
1573	2400	13	1213	1187
1574	3111	17	1499	1612
1575	3327	18	1515	1812
1576	3006	17	1445	1561

* Rechenfehler in der Quelle.

** Differenz durch Schiffbruch.

Aus den Erbausfergenrechnungen ergibt sich auch ein Hinweis auf die Verlustquoten durch Schiffbruch. Der Katastrophenfall von 1572, als 28 Schiffe in der Altach sanken, stellt eine Ausnahme dar. Die Rechnungen geben ab 1565 auch die Zahl der gegenwärts durch den Laufen getreidelten Salzschiffe an. Sie liegt gelegentlich um ein oder zwei Stück über der Ziffer des Nauwärtsverkehrs. Daraus kann man schließen, daß – nicht jedes Jahr, aber doch häufig – ein bis zwei Schiffe beim Verkehr obenher zugrunde gingen.

Der Schifffahrtsweg

Organisatorisch gliederte sich die Salzschifffahrt zwischen Hallein und Passau in die Abschnitte *obenher* (Hallein–Laufen) und *untenhin* (Laufen–Burghausen/Passau).

Die Schifffahrt obenher

Eine regelmäßige und bedeutende Schifffahrt oberhalb Laufens entstand erst mit dem Aufkommen der Saline Hallein. Für Reichenhall schloß die geringe Wasserführung der kleinen Saalach Vergleichbares aus. Dieses späte Entstehen verbunden mit dem Umstand, daß die Schifffahrt obenher ausschließlich durch salzburgisches Territorium führte, erlaubte den Erzbischöfen einen bestimmenden Einfluß auf ihre Organisation. Die Flußstrecke Hallein–Laufen beträgt ca. 40 km. Für eine Fahrt hin und zurück einschließlich des Ladevorganges in Hallein benötigten die Salzschiffe im 14. Jahrhundert vier, im 15. Jahrhundert drei und ab dem 16. Jahrhundert zwei Tage. Die Steigerung ergab sich durch den Ausbau der Treidelwege und die Ablösung der menschlichen Kraft durch Pferde beim Gegenzug nach 1426⁶⁰.

Da zu den Salinen alles, was hier von Bedeutung ist, bereits gesagt wurde, interessiert bei der Beschreibung der Schifffahrt obenher nur noch die Rolle der Stadt Salzburg im Rahmen der Salzschifffahrt. Eine jüngere Arbeit vermutet, daß Salzburg schon an der Verschiffung des Reichenhaller Salzes teilgenommen habe⁶¹. Dafür fehlt jede urkundliche Bestätigung. Der Wechsel des Ortsnamens von *Iuuano* zu *Salzburch* kommt als Nachweis nicht in Betracht. Die Siedlung Salzburg mit ihrem *castrum superius* auf dem Nonnberg konnte als Mittelpunkt des Gaus, in dem die Reichenhaller Solequellen flossen, in jedem Fall als „die Salzburg“ ange-

60 14. Jh.: *Lori* (wie Anm. 26), XLI, 42; 15. Jh.: Taidinge (wie Anm. 44) 86; 16. Jh.: *Lori* (wie Anm. 26), CXLVII, 319.

61 *Wanderwitz* (wie Anm. 1), 55ff.

sprochen werden⁶². Es gibt eine Reihe von Argumenten, die gegen die obenerwähnte Annahme sprechen. So verkehrten die Schiffe des Kempener Privilegs unmittelbar ab Reichenhall. War die Schifffahrt auf der Saalach schwierig, so beweist ein eigener Straßenzug, daß die Salzfracht nach Laufen – und nicht nach Salzburg – zur Salzach gebracht wurde⁶³. Auch die Verlegung der Münze von Salzburg nach Laufen im 12. Jahrhundert unterstreicht die untergeordnete Stellung Salzburgs im Handel dieser Zeit, während der die Salzausfuhr einen ersten Höhepunkt erreichte⁶⁴. Da die Verschiffung von Reichenhaller Salz über Salzburg schließlich auch noch einen Umweg bedeutet hätte, ist dieser Annahme eher mit Skepsis zu begegnen. Ob die Stadt Salzburg durch ihren Salzachübergang von einem Salztransport ab Reichenhall über Land auf der Römerstraße Iuvavum–Ovilava profitierte, braucht hier nicht näher erörtert zu werden. Linz versorgte sich im Spätmittelalter überwiegend, im 16. Jahrhundert (außer dem aufgezwungenen Gmundner Salz) ausschließlich mit Schellenberger Salz, das auf der Achse transportiert wurde. Ob dieser Verkehr früher seinen Ausgang von Reichenhall nahm, ist unbekannt. Die Raffelstetter Zollordnung kennt *naves ab Trungowe*, die sich nach Ansicht der älteren Literatur mit dem Salztransport auf der (Äußeren) Traun befaßten. Es wäre denkbar, daß sie Reichenhaller Salz zur Donau führten, das zuerst über Land nach Lambach gebracht wurde. Das ließe an einen ähnlich kombinierten Verkehr denken, wie ihn das Freisinger Privileg mit den Worten *seu navigio sive cum carris* beschreibt. Jedenfalls würde so die frühe auffallende Bedeutung des Ortes Lambach erklärt, in dessen unmittelbarer Umgebung (Stadl?) dieses Salz, möglicherweise um solches aus kleineren oberösterreichischen Salzkochereien ergänzt, auf Schiffe verladen worden wäre. Das alles bleibt jedoch Hypothese und spielt für die vorliegende Arbeit auch keine Rolle.

62 Eine ältere Ansicht deutet den Ortsnamen als Entwicklung aus der Klammerform *Salz(aba)burg**: Eberhard Kranzmayer, Die österreichischen Bundesländer und deren Hauptstädte in ihren Namen, in: Muttersprache, Schriftenreihe des Vereins „Muttersprache“, Heft 11, Wien 1956, 32; ders.: Die Ergebnisse der neuesten österreichischen Ortsnamenkunde und das Land Salzburg, in: MGSL 97, 1957, 12; ihm folgen: Herbert Klein, Juvavum-Salzburg, in: Vorträge und Forschungen, hg. v. Inst. f. geschichtl. Landeskunde des Bodenseegebietes in Konstanz, geleitet v. Th. Mayer, IV (1958), Studien zu den Anfängen des europäischen Städtewesens, 77–85, sowie Franz Hörburger, Die romanischen und vorrömischen Ortsnamen des Landes Salzburg, in: MGSL 107, 1967, 31f. Dagegen (ohne Umweg über die erschlossene Klammerform) in zeitlicher Reihenfolge, doch offensichtlich unabhängig voneinander: Heinz Dopsch, Hohensalzburg im Mittelalter, in: 900 Jahre Festung Hohensalzburg, Salzburg 1977, 96f.; Koller (wie Anm. 15, Salinen), 257; Wanderwitz (wie Anm. 1), 55ff.

63 Klein (wie Anm. 8), 399f.

64 Heffeter (wie Anm. 1), 73ff.; Fritz Koller, Die innere Entwicklung, in: Geschichte Salzburgs, I/1, hg. v. H. Dopsch, Salzburg 1981, 611ff. – Klein (wie Anm. 8), 399f.; Fritz Koller, Die Abtei St. Peter als Salzproduzent und Montanunternehmer, in: Studien und Mitteilungen zur Geschichte des Benediktinerordens und seiner Zweige 93, 1982, – Festschrift St. Peter, Salzburg 1982, 164ff.

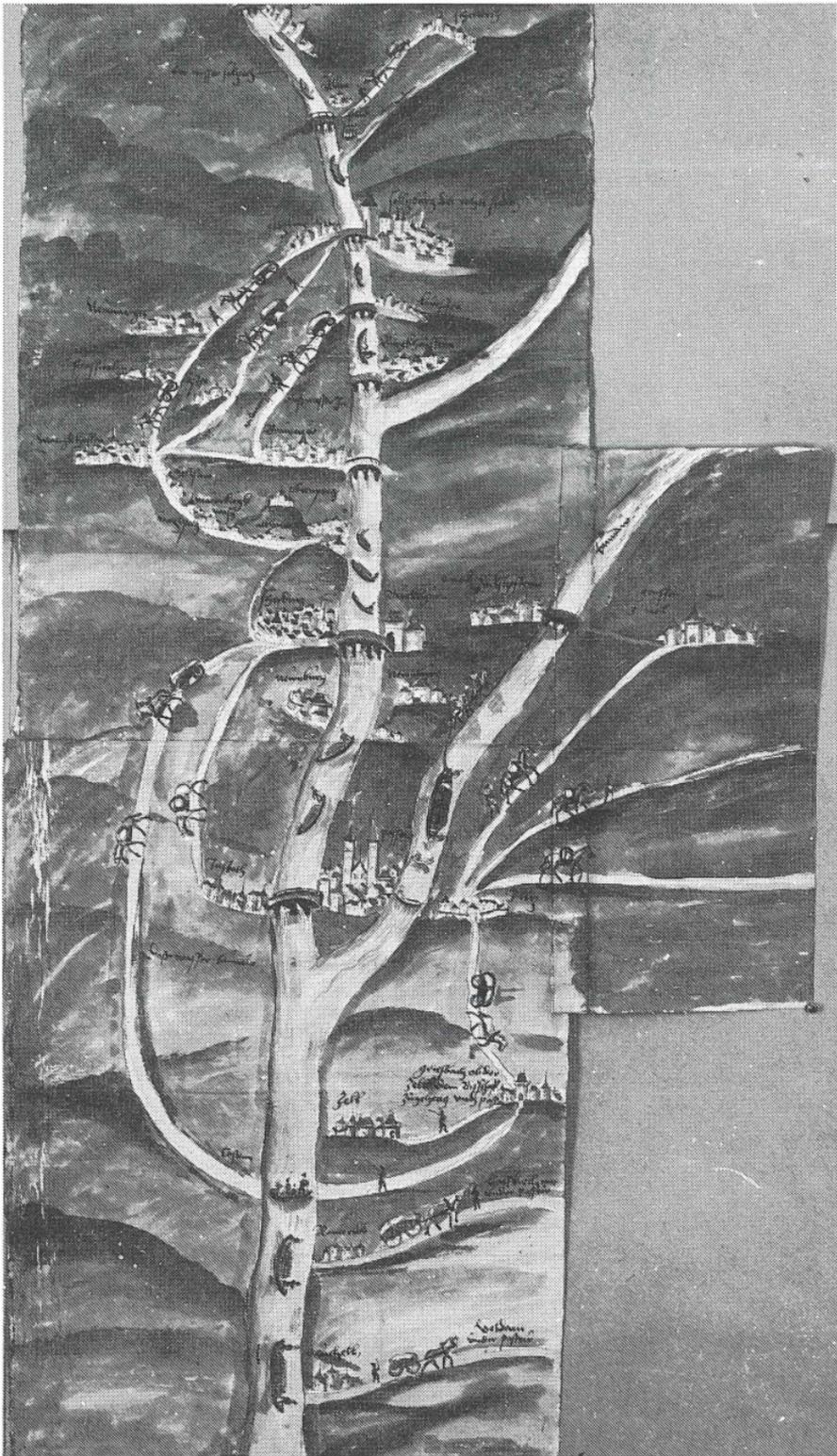
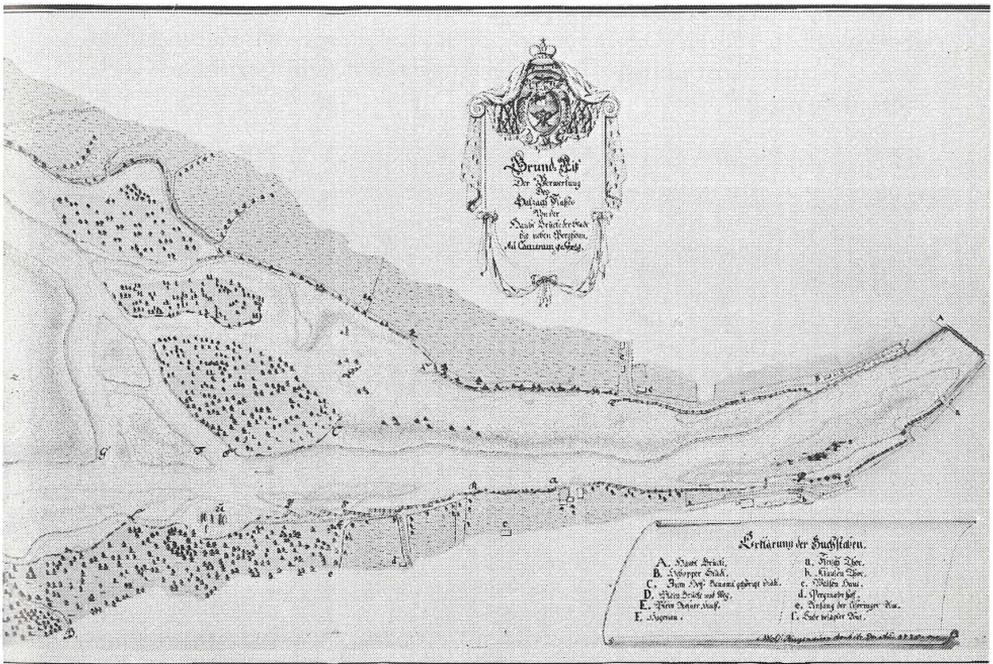
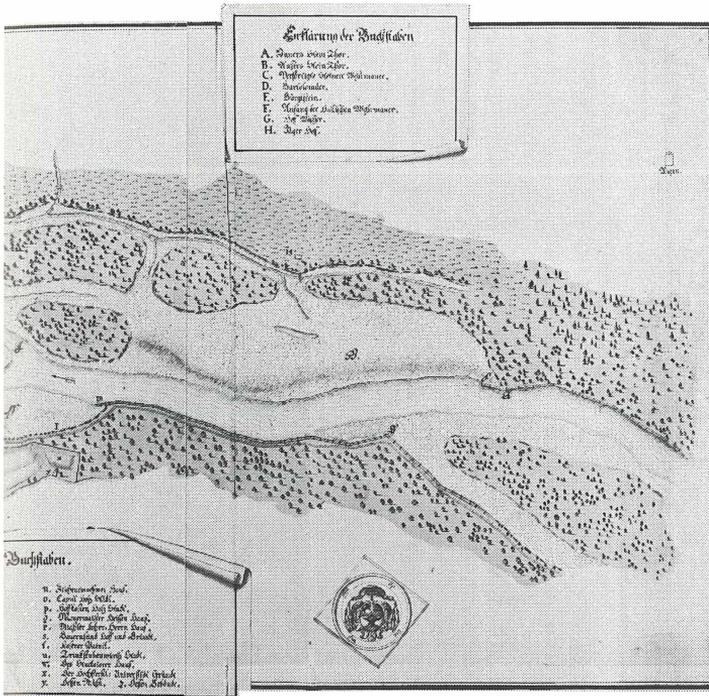


Abb. 2 2. Hälfte des 16. Jh.s: Der Schifffahrtsweg von Hallein an die Donau. Original (Plansammlung 11 100, Edgar Krausen, Die handgezeichneten Karten im BHStA . . . bis 1650, Neustadt a. d. Aisch 1973, Nr. 269) und Foto: BHStA.



Original: SLA (Karten und Risse 0 18, 19); Foto: Ullmann.

Am Halleiner Salzhandel haben Bürger der Stadt Salzburg im 14. Jahrhundert teilgenommen⁶⁵. Spätestens im 16. Jahrhundert sind sie aber auch aus diesem Kreis wieder ausgeschieden⁶⁶. Das betrifft freilich nur den Salzfernhandel, der sich der Schifffahrt bediente. Der lokale Salzhandel ist davon zu trennen. 1278 werden *cymbarii* erwähnt, die mit ihren kleinen Booten Halleiner Salz in die Hauptstadt brachten⁶⁷. Seit dem Spätmittelalter waren es dann vorwiegend Fuhrleute, die ihre Ware auf eigene Rechnung auf dem Salzmarkt in der heutigen Churfürststraße feilboten. Im lokalen Salzhandel nahm der Landtransport auch weiter salzachwärts neben der Schifffahrt stets eine gleichbedeutende Stellung ein.

Abgesehen vom Handel war die Stadt Salzburg für die Schifffahrt als Zwischenstation von gewisser Bedeutung. Beträgt das Gefälle der Salzach zwischen Hallein und Salzburg 1,2–1,0‰, so verflacht es sich im Abschnitt Salzburg–Laufen von 0,9‰ abwärts⁶⁸. Die Aulandschaft verbreiterte sich und bedingte zunehmend Nebengerinne und Inseln, woran noch die Ortsnamen Hagenau und Weitwörth erinnern. Aufgrund der abnehmenden Wassertiefe konnten vollbeladene Schiffe daher häufig nur bis Salzburg fahren. Die sogenannten kurzen Schiffe, die aus Laufen gegenwärts kamen, übernahmen einen Teil ihrer Fracht⁶⁹. Für die notwendige Zwischenlagerung bestand am rechten Ufer auf Höhe des heutigen Makartsteges ein Salzstadel⁷⁰. Ein Stadel- oder Hüttenmeister hatte für die kurzfristige Nachsendung der hier vorübergehend niedergelegten Salzfracht zu sorgen. Die Besetzung dieser Stelle war zwischen den Laufener Salzhändlern und Ausfergen einerseits und dem Erzbischof andererseits strittig⁷¹.

65 Josef K. Stadler, Beiträge zur Rechtsgeschichte der Stadt Salzburg im Mittelalter, in: Südostbayerische Heimatstudien 9, 1934, 110, 10.

66 Lori (Anm. 26), CXLVII, 325f.

67 SUB IV n 94.

68 F. Mittellehner, Die Salzachsanie rung in Hallein, in: Österreichische Wasserwirtschaft 30, Heft 11/12, 1978, 225.

69 Die Bezeichnung hängt nicht mit einem bestimmten Schiffstyp zusammen, sondern leitet sich von der – im Gegensatz zur langen Strecke Laufen–Hallein – kurzen Strecke Laufen–Salzburg ab.

70 Die Zwischenlagerung ist bereits den Schiffrechten von 1426 zu entnehmen, Taidinge (wie Anm. 48) 89; früheste Erwähnung der Salzhütte 1491, vgl. Ludwig Pezolt, Die Eisenheimer, in: MGSL 40, 1900, 192: zur Lage (ebenda): . . . sind zum Salzstadel kommen und (nach Mülln) übergefahren . . .; zur Datierung (ebenda) 191.

71 Lori (Anm. 26), CXLVII, 309f.; BHStA Hofkammer Salzburg 9796.

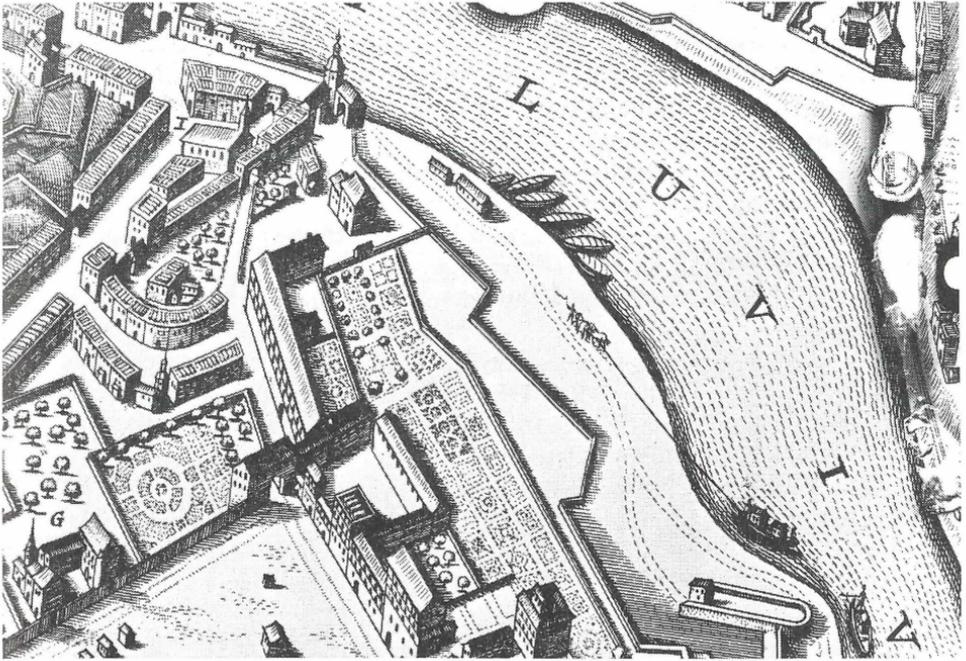


Abb. 4 1644: Ausschnitt aus der Salzburger Stadtansicht von Matthäus Merian (nach Philipp Harpf): Der Salzstadel mit Lände im Bereich des heutigen Makartsteges. Aus: Franz Fuhrmann, Salzburg in alten Ansichten, Die Stadt, Salzburg 1963, Tafel 10; Foto: Hahnl.

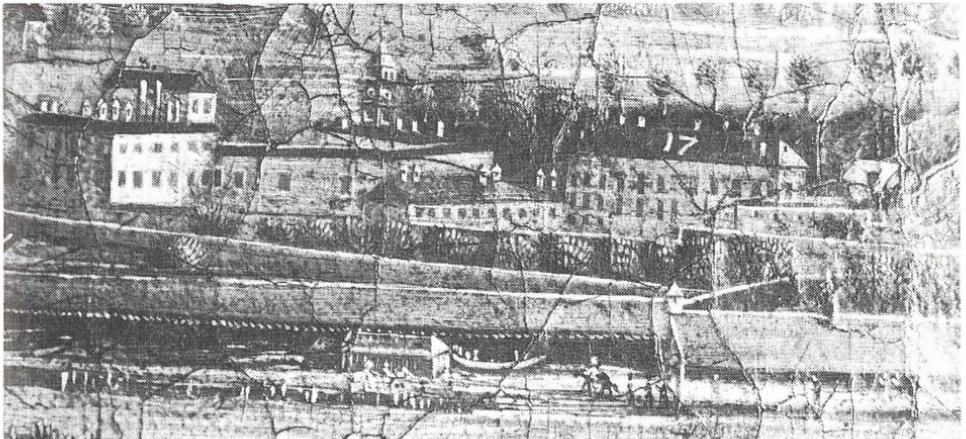


Abb. 5 Mitte des 17. Jh.s: Ausschnitt aus der Salzburger Stadtansicht des Daniel Miller (?): Der Salzstadel (von der Altstadt aus gesehen) vor dem Lodron-Secundogeniturpalast („17^{tes}“) und dem Schloß Mirabell. Original: Erzabtei St. Peter, Salzburg; Foto: Hahnl.

Der Laufen

Schlüsselstelle der Schifffahrt auf der Salzach war das Passieren der Flußschlinge des Laufen. Hier entstand die gleichnamige Siedlung, für deren bedeutende Stellung in der Salzschifffahrt und im Salzhandel vor der Mitte des 13. Jahrhunderts jedoch jede unmittelbare Nachricht fehlt. Immerhin erlauben in dieser Einschnittstrecke die Gegebenheiten des Flußlaufes Rückschlüsse aus späterer Zeit. Wie der Name andeutet, verursachten Felsen im Laufen ein unruhiges Fahrwasser. Die Sprengung der markantesten Klippe, des Nockens, war schon im frühen 17. Jahrhundert Gegenstand von Überlegungen, kam aber erst 1773 zur Ausführung⁷². Die Innenseite der dem Laufen folgenden, entgegengesetzt verlaufenden Flußschleife bot für die Schiffe die erste Gelegenheit anzulanden, um das eingefaßte Wasser auszuschöpfen. An dieser Stelle, in der Altach, entstand später die große Laufener Salzlände. Die Notwendigkeit des Zufahrens nach dem Passieren der Gefahrenstelle war Ansatzpunkt für die Niederlassung der Schiffleute. Der Mittelpunkt der Siedlung Laufen entstand der Altach gegenüber in der günstigen Lage auf der Halbinsel in der Schleife des Laufen. Mit der Erwerbung der *villa vocata ad Lovfi* durch Bischof Virgil konnte die Kirche von Salzburg hier schon im 8. Jahrhundert Fuß fassen⁷³. Die endgültige Sicherung gegen Bayern erfolgte im Rahmen der beiden Erhartinger Verträge von 1254 und 1275. Der Besitz der Schlüsselstelle begründete Salzburgs dominierenden Einfluß auf die Schifffahrt. Hinweise darauf liegen allerdings erst aus dem 12. Jahrhundert vor, als durch die Produktionssteigerung in Reichenhall der spätere intensive Verkehr ab Hallein vorweggenommen erscheint. Dem Laufener Patriziat eigneten zu dieser Zeit verwandtschaftliche Beziehungen und Besitz von Reichenhall bis Krems, somit vom Ausgangspunkt bis nahe dem Endpunkt der Salzschifffahrt⁷⁴. Um Unterbrechungen der Ausfuhr zu überbrücken, die sich aus Schwankungen in der Wasserführung der kleinen Saalach ergaben, verband ein eigener Straßenzug die Saline Reichenhall mit Laufen⁷⁵.

Von den mehrfachen Anzeichen wirtschaftlicher Prosperität der Stadt im 12. Jahrhundert darf stellvertretend die Verlegung der erzbischöflichen Münze von Salzburg nach Laufen erwähnt werden. Um 1050 wird Laufen erstmals *urbs* genannt⁷⁶. Seit dem 12. Jahrhundert war der Charakter der Siedlung als Stadt niemals zweifelhaft.

⁷² Franz Martin, Die Salzburger Chronik des Felix Adauctus Haselberger, in: MGSL 67, 1927, 48; Emil Paur, Geschichte von Laufen an der Salzach, Laufen (o. J.) 87; Der Nocken war für die Salzschifffahrt insofern weiters von Bedeutung, als im Falle, daß er vollständig vom Wasser bedeckt war, die Salzach als hochwasserführend galt, worauf die Salzschifffahrt so lange unterbrochen wurde, bis der Nocken wieder zu sehen war.

⁷³ SUB II A 10; Heffeter (wie Anm. 1), 69ff.

⁷⁴ Heffeter (wie Anm. 1), 73ff.

⁷⁵ Klein (wie Anm. 8), 399f.

⁷⁶ SUB I S. 237f. n 15. Zu der auf den Handel orientierten Bedeutung des Begriffes *urbs*

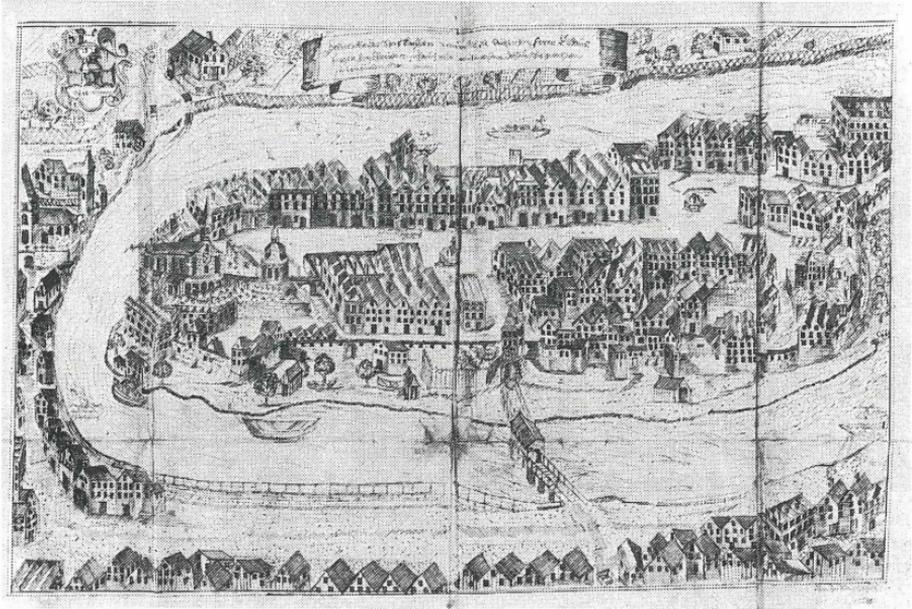


Abb. 6 Mitte des 16. Jh.s: Laufener Stadtansicht des Christoph Adam Gutrater (1603–1681): linkes oberes Viertel: *Gutratsches Fideicomisshaus* und *Gutrater mihl*; linkes unteres Viertel: *Der nokhenstain und march zur schiffahrt* (vgl. Anm. 72); rechtes unteres Viertel: *Der fram, wo das salz anlenndt*.

Original: SLA (Gutrater Archiv, A 3, fol 276); Foto: Anrather.
Für den Hinweis auf diese Abbildung habe ich Herrn Hans Roth, München, zu danken.

Für die Technik der Durchfahrt durch den Laufen liegen selbst für die Halleiner Epoche der Salzschiifahrt nur sehr wenige Hinweise vor. Wenigstens bis ins 16. Jahrhundert legten die nauwärts kommenden Schiffe oberhalb des Laufens, in Obslaufen, an⁷⁷. Zumindest zeitweise – je nach Wasserstand – wurden diese großen Salzschiiffe geleichtert, d. h. daß ein Teil ihrer Fracht auf kleinere Schiffe umgeladen wurde⁷⁸. Jedes Schiff wurde sodann durch eigene Umföhler in die Altach umgeföhrt⁷⁹. Dabei sicherte der Umföhler mit einer Mannschaft das Schiff mittels eines Seiles vom Ufer aus. In der Altach befanden sich die Wohnstätten der ärmeren Schiffeleute und der Umschlagplatz der Salzfracht. Vor 1344 schenkten Heinrich von Lampoting und Sigloch an der Brücke, zwei Persönlichkeiten aus der Spitze des Laufener Patriziats, dieses Areal mit einer Hütte und sonstigen Einrichtungen der Laufener Pfarrkirche⁸⁰. Da die Manipulation mit der Salzfracht an dieses Gelände gebunden war, durfte die Kirche Mariä Himmelfahrt damit eine einträgliche Pfründe in Besitz nehmen.

Die Schiffeahrt untenhin

Im Gegensatz zum Verkehr Hallein–Laufen entzog sich die Schiffeahrt untenhin weitgehend dem Einfluß der Erzbischöfe. Die Durchführung der Salzarbeit folgte hier sehr altem Gewohnheitsrecht. Die Händler, die daran maßgeblich beteiligt waren, fanden aufgrund einer Interessensgleichheit gegenüber dem Erzbischof Rückhalt am Herzog von Bayern. Durch das gleiche Gewohnheitsrecht beanspruchte aber auch der Erzbischof bestimmte Rechtstitel, die sich über die Grenzen des Erzstiftes hinaus bis Passau erstreckten. Wie alle anderen Landesfürsten trachtete der Herzog von Bayern danach, im Zuge der Ausgestaltung seines Herzogtums dieses fremde Recht zu beseitigen. Da sich lediglich ein Viertel der Flußstrecke Laufen–Passau innerhalb der Grenzen des Erzstiftes befand, konnte das Verhandlungsziel der erzbischoflichen Verwaltung nur

in dieser Zeit vgl. *Franz Pagitz*, Der Pfalzbezirk um St. Michael in Salzburg, in: MGSL 115, 1975, 192ff.

⁷⁷ Obslaufen (*ob Lauffen*) als Anlagestelle der Schiffe schon in der Schiffeordnung von 1426: Taidinge (wie Anm. 48) 88 (1–5); außerdem: SLA HS 6 fol. 2r: Schiffefracht bei Not zwischenlagern im Geschirrgaden = Plachenhütte, die in Obslaufen steht (SLA HK SA L 1610).

⁷⁸ *Item di sechssä, daran man sich durch den Lauffen schiffet . . .* (Taidinge, wie Anm. 48) 89; vgl. unten Anm. 153; *Klein* (wie Anm. 8), 398, Anm. 62.

⁷⁹ Wie Anm. 282.

⁸⁰ SLA HS 6 fol. 1ff.; 1373: Archiv St. Peter in Salzburg, HS A 351, fol. 41r; Regest dazu bei *Willibald Hautbaler*, Ein Salzburgerisches Registerbuch des 14. Jahrhunderts, in: Programm (44. Ausweis) des . . . fürsterzbischoflichen Gymnasiums Borromäum zu Salzburg . . . 1892/93, Salzburg 1893, n 132, 46. Zum Eigentumsrecht der Pfarre vgl. auch OU 1343 Sept. 1 Stadtarchiv Laufen und *Lori* (wie Anm. 26), CXLVII, 331.

in einer Verteidigung des Status quo bestehen. Dabei stand die Dominanz der erzbischöflichen Salzschiffe außer Frage, womit Salzburg stets ein entscheidendes Mitspracherecht gewahrt blieb. Langwierig hingegen gestaltete sich der Streit um den Anspruch des Erzbischofs, alle Gerichtsfälle im Bereich der Schifffahrt zwischen Hallein und Passau abzuurteilen. 1616 konnte Bayern dieses Recht nördlich der Grenzen Salzburgs stark einschränken⁸¹. Das Relikt dieser exterritorialen Jurisdiktion vermochte die erzbischöfliche Verwaltung allerdings bis zum Ende der Selbständigkeit Salzburgs festzuhalten. Weitere Irrungen entstanden entlang jenes kurzen Abschnittes, in dessen Verlauf die Salzach die Grenze bildete. Bereits 1431 schlossen Erzbischof Johann II. und Herzog Heinrich XVI. einen Vertrag, der gegenseitige Behinderungen unterbinden sollte⁸². Flußregulierungen in der Ettenau, wo in Umkehrung der heutigen Grenze das bayerische Ufer dem salzburgischen im Osten gegenüberlag, gefährdeten seit der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts die Schifffahrt und Teile der erzbischöflichen Stadt Tittmoning⁸³. Auch zahlreiche Fischarchen gaben den Schiffleuten wiederholt Grund zur Klage⁸⁴. Geringe Bedeutung hingegen kam dem Streit um das Grundrecht (Grundruhr) zu. Dieses „Recht“ erlaubte dem Grundeigentümer den Zugriff auf die Fracht eines Schiffes, das auf seinem Boden gescheitert war. Der Versuch der bayerischen Herzoge, sich dieses Rechtstitels gegenüber den Salzschiffen zu bedienen, konnte im 14. Jahrhundert von der erzbischöflichen Verwaltung und den Laufener Schiffen abgewehrt werden⁸⁵.

Burghausen

Die Zahl der Burghausener Scheibfahrten ist für den Zeitraum von 1544 bis 1595, dem Jahr ihrer Einstellung, lückenlos bekannt. Diese Quoten sind durch ihre Kontinuität besonders geeignet, die stete Zunahme von Salzproduktion, Salzhandel und Schiffsfracht während der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts zu verdeutlichen. Die Werte der Jahre 1544 bis 1554 sind den Erbausfergenrechnungen entnommen⁸⁶, diejenigen der Jahre 1555 bis 1595 entstammen einer Abschrift aus den verlorenen Schiffbüchern, die entweder bei der erzbischöflichen Hofkammer oder bei den Pfliggerichten Hallein oder Laufen geführt wurden⁸⁷. Der Zeitraum von 1555 bis 1576, während dem sich beide Quellen überschneiden, zeigt, daß die Angaben der ersten Quelle ohne erkennbaren

81 Salzkompromißschriften (wie Anm. 20) Beilage Qq.

82 Salzkompromißschriften (wie Anm. 20) Beilage Rr.

83 Salzkompromißschriften (wie Anm. 20) Beilage Rr.

84 Salzkompromißschriften (wie Anm. 20) Beilage 158 (zu 1563); SLA HK SA L 1607.

85 *Franz Th. v. Kleinmayern*, Nachrichten vom Zustande der Gegenden und Stadt Juvavia vor, während und nach Beherrschung der Römer bis zur Ankunft des heiligen Rupert und dessen Verwandlung in das heutige Salzburg, Salzburg 1784, 477.

86 SLA Erbausfergenarchiv III 6.

87 Wie Anm. 27, zu 1558 bis 1579.

Grund etwas über jenen der zweiten liegen. Die Abweichung bleibt jedoch ganz gering und kann vernachlässigt werden. Der Rückschlag ab 1591 entspricht nicht dem allgemeinen Trend, sondern ist auf handelspolitische Maßnahmen zurückzuführen.

Tabelle 3:

<i>Jahr</i>	<i>Zahl d. Scheibfabrten (Salzmenge in Tonnen)</i>	<i>Jahr</i>	<i>Zahl d. Scheibfabrten (Salzmenge in Tonnen)</i>
1544	380 (5650 t)	1560	600 (8930 t)
1545	400 (5950 t)	1561	653 (9710 t)
1546	340 (5060 t)	1562	488 (7260 t)
1547	397 (5910 t)	1563	654 (9729 t)
1548	404 (6010 t)	1564	740 (11.010 t)
1549	383 (5700 t)	1565	583 (8670 t)
1550	468 (6960 t)	1566	537 (7990 t)
1551	300 (4460 t)	1567	709 (10.550 t)
1552	314 (4670 t)	1568	533 (7930 t)
1553	467 (6950 t)	1569	534 (7940 t)
1554	558 (8300 t)	1570	422 (6280 t)
1555	558 (8300 t)	1571	476 (7080 t)
1556	554 (8240 t)	1572	362 (5390 t)
1557	533 (7930 t)	1573	541 (8050 t)
1558	546 (8120 t)	1574	747 (11.110 t)
1559	748 (11.130 t)	1575	844 (12.560 t)

<i>Jahr</i>	<i>Zahl d. Scheibfabrten (Salzmenge in Tonnen)</i>	<i>Jahr</i>	<i>Zahl d. Scheibfabrten (Salzmenge in Tonnen)</i>
1576	669 (9950 t)	1586	745 (11.080 t)
1577	833 (12.392 t)	1587	910 (13.540 t)
1578	670 (9970 t)	1588	840 (12.500 t)
1579	673 (10.010 t)	1589	469 (6970 t)
1580	594 (8836 t)	1590	815 (12.120 t)
1581	740 (11.010 t)	1591	200 (2980 t)
1582	490 (7290 t)	1592	404 (6010 t)
1583	746 (11.100 t)	1593	408 (6070 t)
1584	577 (8580 t)	1594	171 (2540 t)
1585	518 (7710 t)	1595	264 (3930 t)

Die Bedeutung der Stadt Burghausen als Zielort für die Salzfracht bestand in ihrer Lage am westlichsten Salzachknief⁸⁸. In Abkürzung des ausschließlichen Wasserweges nahmen von hier mehrere Salzstraßen nach Westen ihren Ausgang. Von den beiden wichtigsten führte die eine nach Regensburg, die andere über Landshut und Ingolstadt ins Altmühltal und weiter zu den Bestimmungsorten Gunzenhausen, Rothenburg ob der Tauber und Fürth⁸⁹. Beide Wege überquerten den Inn bei Ötting (Salzniederlage 1340), wobei ein Teil der Fracht von Burghausen aus um die Salzachmündung herum auf Schiffen inaufwärts geführt und erst hier auf Fuhrwerke verladen wurde⁹⁰. Zu Mitte des 16. Jahrhunderts ging ein Teil der in Burghausen geländeten Salzfracht auch auf dem rechten Salzachufer durch den Weilhartforst nach Braunau, dort über den Inn und dann nordwärts zur Donau⁹¹.

⁸⁸ Zu Burghausen allgem. (*Georg Franz-Willig*), Burghausen, in: Bayerisches Städtebuch, Teil 2, hg. v. E. Keyser u. H. Stooß, Deutsches Städtebuch, Bd. V., T. 2, hg. v. dens., Stuttgart-Berlin-Köln-Mainz 1974, 117–122; Deutscher Städteatlas, hg. v. Kuratorium für vergleichende Städtegeschichte (W. Schlesinger u. H. Stooß), Lieferung II, 1, Burghausen, Dortmund 1979.

⁸⁹ Salzkompromißschriften (wie Anm. 20) Beilage 31.

⁹⁰ *Lori* (wie Anm. 26) IX, 10f.; Monumenta Boica, XXXVI/2, 200.

⁹¹ SLA HK SA H 1, 12.

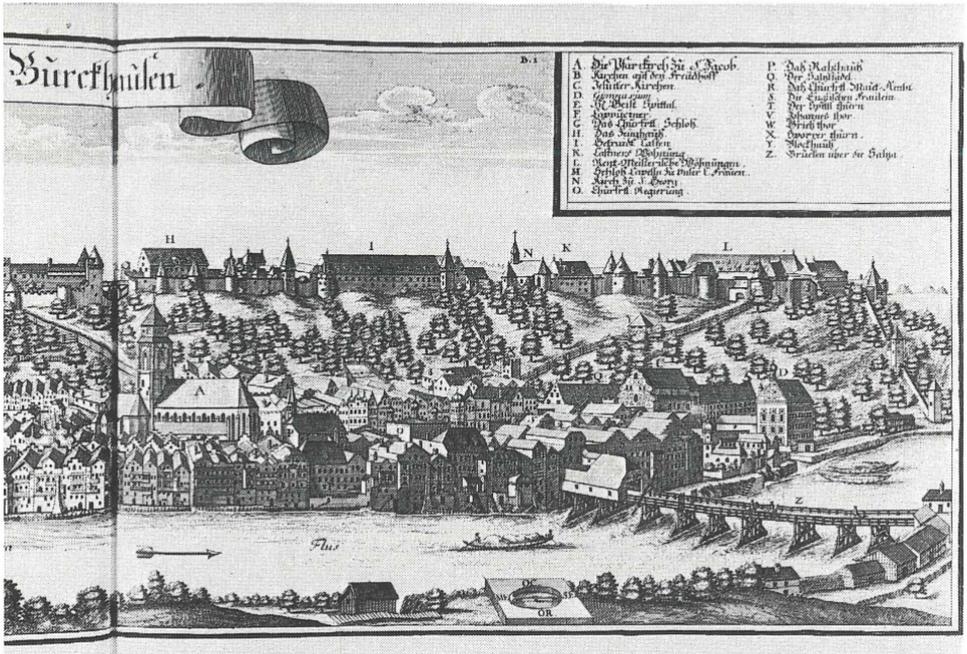


Abb. 7 1721: Burghausen.

Aus: Michael Wening, Hist.-Topogr. Descriptio . . . des Herzogthums . . . Bayrn, Anderer Theil: Das Rentamt Burghausen, München 1721; Foto: Anrather.

Den Ausgang der Salzstraßen von Burghausen sicherten die bayerischen Herzoge auch durch militärische Intervention⁹². Damit brachten sie den Verkehr auf der teilweise älteren, „salzburgischen“ Zubringerroute zu diesen Wegen weitgehend zum Erliegen. Sie nahm ihren Anfang in Tittmoning und überquerte den Inn bei Mühlldorf (Salzniederlage seit 1190)⁹³. Seit 1329 suchten die Herzoge auch den Salztransport auf der Donau von Passau nach Regensburg zu hindern⁹⁴. Diese Verbote sollten die bayerischen Salzstraßen beleben und trafen in erster Linie den Passauer Salzhandel. Damit erscheint jene Tendenz vorweggenommen, die unter anderen Vorzeichen 1594 zu einem völligen Ausschluß Passaus aus dem Salzhandel durch Erzbischof Wolf Dietrich und Herzog Wilhelm V. führte. In der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts liefen täglich bis zu fünf Salzschniffe die Burghausener Lände an, was einem maximalen Tagesumschlag von ca. 70 Tonnen entspricht⁹⁵. Die Fracht gehörte 60 bis 80

92 Koller (wie Anm. 15, Hallein) 82ff.

93 SUB II n 477.

94 Lori (wie Anm. 26) V, VI, 8.

95 Lori (wie Anm. 26) CXLVII, 325.



Abb. 8 1721: Die Schiffflände am Inn bei Neuötting.
 Aus: Wening (wie Abb. 7); Foto: Anrather.

Salzhändlern⁹⁶, deren Initiative es einmal, 1587, sogar gelang, ihre Passauer Konkurrenten in der Ausfuhrmenge zu überflügeln. Dieser Umsatz von 910 Pfund Fuder (13.540 t) stellte allerdings bereits den Höhepunkt des Burghausener Handels dar, der nach 1590 rasch in Verfall geriet. Bis zu diesem Zeitpunkt zählte Burghausen als Salzhandelsplatz zu den bedeutendsten Städten Bayerns.

Passau

Für das 13. Jahrhundert belegt die erste Erwähnung des Laufenerrechts als Vorzugszoll 1255/56 in Passauer Mautaufzeichnungen sowohl die dominierende Stellung der Laufener Schiffer innerhalb der Salzschiifahrt als auch die Bedeutung derselben für Passau⁹⁷. Letzteres dokumentiert weiters die gleichzeitige Errichtung größerer Salzstadel durch Bischof Otto von Lonsdorf⁹⁸. Diese Magazine waren unerlässlich, weil die

⁹⁶ Bayerisches Hauptstaatsarchiv München, Kurbayern, Geh. Landesarchiv 641, fol. 454ff.

⁹⁷ Monumenta Boica 29 b, 238.

⁹⁸ Mayer (wie Anm. 47) 363, 377.

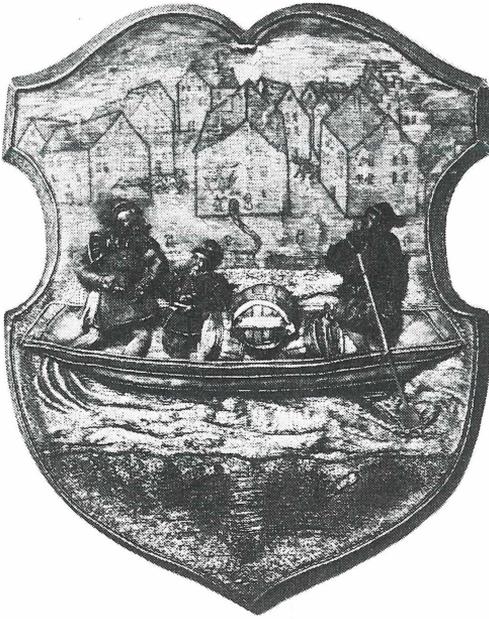
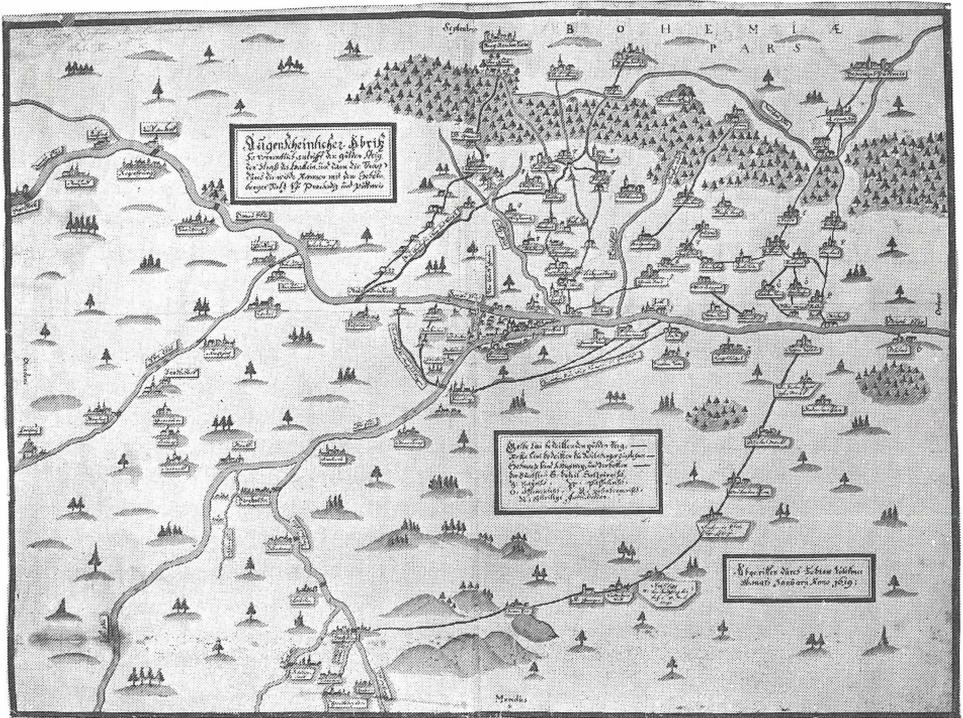


Abb. 9 1575: Die Überfuhr von Salzkufen in Passau.
Original: Oberhausmuseum Passau; Foto: Smetana.

Abb. 10 1619: Das Wegsystem des Goldenen Steiges im östlichen Niederbayern und im westlichen Mühlviertel.
Original (Plansammlung 32, Krausen – wie Abb. 2 – Nr. 495) und Foto: BHStA.



Salzzufuhr entsprechend den besten Bedingungen der Schifffahrt größtenteils im Sommer erfolgte, während die Ausfuhr in der Hauptrichtung über Land nach Norden ganz überwiegend im Winter mit Schlitten durchgeführt wurde. Damit fiel den Passauer Bürgern für dieses Salz der Zwischenhandel von selbst zu⁹⁹. Für jenes Kontingent, das auf der Donau weiterbefördert wurde, konnten sie das Recht auf Zwischenhandel im 15. Jahrhundert erwerben. Gestützt auf das Niederlagsprivileg von 1390, behinderten die Passauer die Verbindungen der Salzhändler aus den Salzach-Inn-Städten, die sich ursprünglich bis Krems erstreckten¹⁰⁰. Im Zeitraum des Ungarischen Krieges 1479/90 fanden sie ihr Ende¹⁰¹. Der Umschlag von Salz gegen Getreide, Schmalz und Fisch aus Böhmen bildete den wichtigsten Handelszweig der Dreiflüssestadt.

Mit Hilfe der Auswertung der Passauer Mautbücher steht fest, daß bereits im Rechnungsjahr November 1401 bis November 1402 ca. 10.800 Tonnen Salz nach Passau gelangten¹⁰². Für die zweite Hälfte des 16. Jahrhunderts behauptet eine vereinzelte Angabe einen Salzverschleiß in Passau pro Jahr von 300.000 bis 600.000 Kufen¹⁰³. Ich kann für die Jahre 1590/91 lediglich die untere Grenze dieses Bereiches belegen. Die Absatzmöglichkeit für die genannten Mengen war vorhanden. Der Salzbedarf ganz Böhmens wurde um diese Zeit auf 500.000 Kufen geschätzt, wovon allein der Pilsener Kreis, der vornehmlich von Passau aus beliefert wurde, die Hälfte benötigte¹⁰⁴. Mit ihrer theoretischen Maximalkapazität, die zur Wolf Dietrich-Zeit bei 2730 Pfund Fuder (= ca. 620.000 Kufen = ca. 42.000 Tonnen) pro Jahr lag, wäre die Saline Hallein in der Lage gewesen, kurzzeitig einem solchen Anspruch zu genügen¹⁰⁵.

Auf dem Wegsystem des Goldenen Steiges kam das Halleiner Salz nach Prachatitz, dem *salis emporium* Böhmens¹⁰⁶. Von hier aus erreichte es in Böhmen, im westlichen Mähren und bis nach Schlesien seine entferntesten Legstätten¹⁰⁷. Geringere Mengen gingen donauabwärts zu den Märkten von Linz, Stein, Mautern und Korneuburg, donauaufwärts nach Regensburg, Ingolstadt und verbotenerweise bis Donauwörth. Die

99 Mayer (wie Anm. 47) 360ff., 377.

100 Mayer (wie Anm. 47) 364ff.

101 SLA HK SA 1, 8.

102 Mayer (wie Anm. 47) 375.

103 SLA HK SA L 1600.

104 SLA HK SA L 1603.

105 SLA OU in Nachlaß Klein: EB Wolf Dietrich führt aus, daß seine Saline Hallein über sieben Pfannen verfügt, wovon jede pro Woche bis zu 13 Pfund Fuder sieden kann, was bei einer maximalen Suddauer pro Jahr von 30 Wochen zum angegebenen (theoretischen) Maximalwert führt. Theoretisch bleibt der Wert nicht nur wegen der handelspolitischen Beschränkungen, sondern vor allem aufgrund der Probleme, die binnen kurzem bei der Holzzufuhr aufgetreten wären.

106 Paul Praxl, Das Alter des Goldenen Steiges, in: Ostbairische Grenzmarken, N. F. 3, 1959, 112–123.

107 Salzkompromißschriften (wie Anm. 20), Karte zu Beginn der Chur-Bayrischen Quadruplic und Conclusions-Schrift.

Fahrt Laufen–Passau–Laufen (hin und zurück ca. 200 Kilometer) sollte im 15. Jahrhundert in weniger als 14 Tagen erfolgen¹⁰⁸. Die Abfahrt der Passaufahrer hatte vor allen übrigen Schiffen, auch den Salzschiffen nach Burghausen, Vorrang¹⁰⁹.

Obernberg

Den Markt Obernberg, der am rechten Innufer ca. 40 km oberhalb der Mündung liegt, hatten die Bischöfe von Passau um das Jahr 1200 erworben. Ein Teil der von Laufen nach Passau bestimmten Salzfracht wurde hier umgeladen. Ihre weitere Verschiffung besorgten die Obernberger Nauflezer. Um 1400 liefert die häufige Erwähnung des Schiffstyps „Obernbergerin“ einen Hinweis auf ihre rege Teilnahme an der Salzschiffahrt¹¹⁰. 1583 erhielten sie von Bischof Urban ihre erste Ordnung¹¹¹. Für ihre Fahrten verwendeten sie außerordentlich große Schiffe, für die im 16. Jahrhundert die Bezeichnungen Viererin und Fünferin üblich waren. Eine Viererin konnte die Fracht von drei Hallaschen (erzbischöfliche Salzschiffe, vgl. S. 53) übernehmen, eine Fünferin sogar von vier¹¹². Das entspricht einem Transportvolumen von ca. 45 bzw. 65 Tonnen. Die Anschaffungskosten für ein derartiges Großschiff beliefen sich zu Beginn des 17. Jahrhunderts auf 52 bis 54 fl. Für eine Fahrt bekam der Eigentümer einer Viererin 8 fl., einer Fünferin 10 fl. 6 β dn. Beim Gegenzug war für ein Pferd bis zu 2 fl. an die Treiber zu entrichten¹¹³. Der Gegenzug, der ausschließlich über herzoglich-bayerisches Territorium führte, stellte für die Nauflezer als bischöflich-passauische Untertanen ein schwieriges Problem dar. Da die Fracht der Salzschiffe im Gegenzug hauptsächlich aus Brotgetreide für das Salzburger Gebirgsland bestand, konnten viele Bauern aus dem Getreideverkauf einen ausreichenden Unterhalt erzielen, so daß sie selbst am Treiben nicht mehr interessiert waren. Die wenigen Interessenten wurden offenbar durch die herzogliche Verwaltung angehalten, zunächst die erzbischöflichen Schiffe zu ziehen, da Herzog Maximilian mit Erzbischof Wolf Dietrich durch den Salzausfuhrvertrag von 1594 verbunden war. Auf die übrigen Treiber, sämtliche herzoglich-bayerische Untertanen, konnte der Bischof von Passau als Landesfürst der Nauflezer keinen unmittelbaren Druck ausüben. Andererseits mußten die Nauflezer den Salzhändlern als Auftraggeber jede Erhöhung der Transportkosten mühsam abhandeln. Durch diesen finanziellen Druck konnten sie den Treibern keinen ausreichend

108 Taidinge (wie Anm. 10) 88.

109 *Lori* (wie Anm. 26) CXLVII, 315, 325.

110 *Mayer* (wie Anm. 47), 7ff.

111 *Konrad Meindl*, Geschichte der ehemaligen hochfürstlich-passauischen freien Reichsherrschaft, des Marktes und der Pfarre Obernberg am Inn, 2 Bde., Regensburg 1875, 2. Bd., 88; *Neweklowsky* (wie Anm. 1) I, 455f.

112 SLA HS 6 fol. 41 v.

113 SLA HK SA L 1606.

attraktiven Lohn anbieten. So sind es vornehmlich Klagen und Beschwerden, mit denen die Obernberger Nauflezer in den Salzburger Quellen in Erscheinung treten. Zusätzlich zu diesen Belastungen hatten die Nauflezer für die Fracht eines jeden Schiffes 12 fl. als Pfand zu stellen¹¹⁴.

Schärding, Tittmoning, Braunau

War Obernberg in den Passauer Salzverschleiß integriert, so stand der Schärdingener Handel in Konkurrenz dazu¹¹⁵. Von hier gelangte das Salz über den Inn ins niederbayerische Rottal, hauptsächlich aber in Umgehung der Passauer Mauten auf dem Landweg nach Nordosten an die Donau. Bei Kasten über die Donau gesetzt, erreichte das Salz Krumau und Budweis in Böhmen. Allerdings blieb die in Schärding gelöschte Fracht gegenüber dem Passauer Salzhandel stets quantitativ unerheblich. Von 25 Händlergerechtsamen kamen 1581 auf die Stadt Schärding nur drei, was zu einem Jahresverschleiß von ca. 120 Pfund Fuder führte (ca. 1850 t)¹¹⁶. In den Salzburger Quellen läßt sich die Teilnahme Schärdings

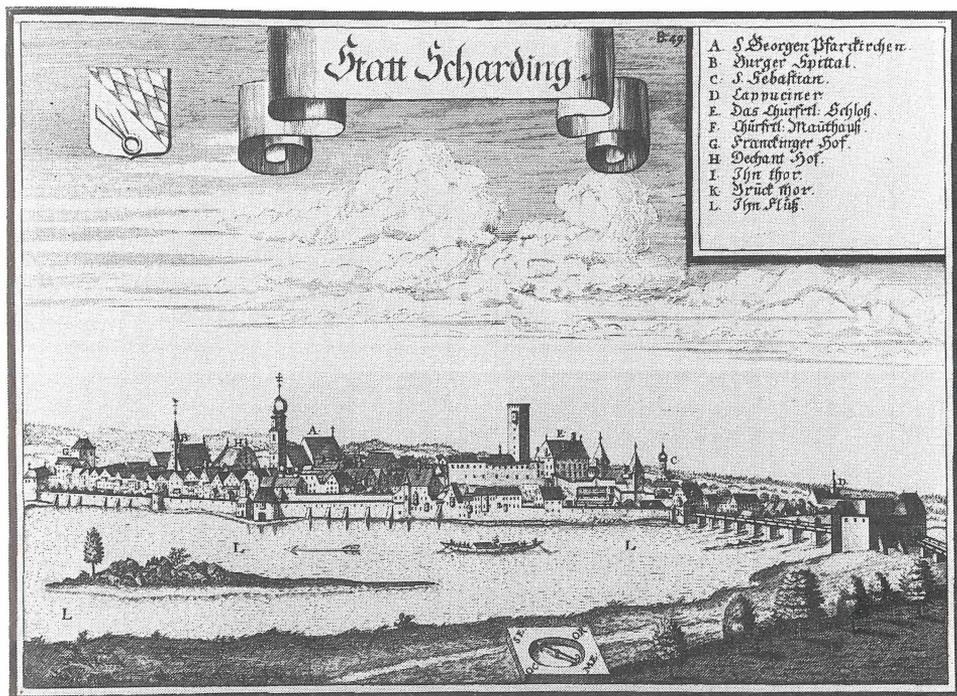


Abb. 11 1721: Schärding.
Aus: Wening (wie Abb. 7); Foto: Anrather.

114 Alles: SLA HK SA L 1606.

115 *Wandervitz* (wie Anm. 1), 229f.

116 *Lori* (wie Anm. 26), CXLVII, 325.

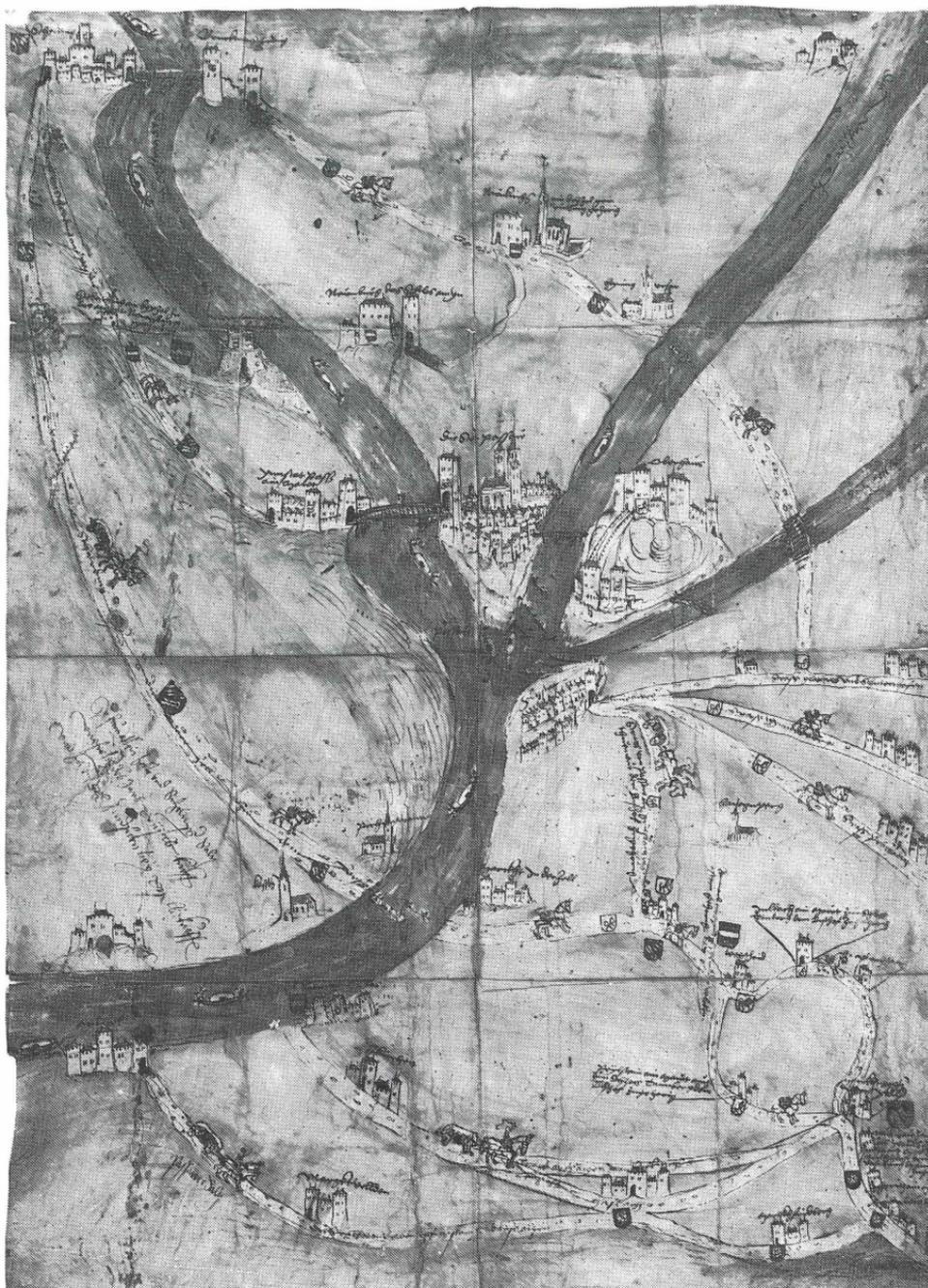


Abb. 12 Um 1515: Die von Scharding aus verlaufenden Umgehungsstraßen, auf denen das Halleiner Salz an Passau vorüber dem Wegsystem des Goldenen Steiges zugebracht wurde.

Original (Plansammlung 18685, Krausen – wie Abb. 2 – Nr. 4b) und Foto: BHStA.

am Salzhandel erstmals für das späte 15. Jahrhundert nachweisen¹¹⁷. Als die Absatzlage schwieriger wurde, verlangten sowohl die herzogliche Verwaltung von Burghausen als auch die Passauer Salz Händler die Abschaffung des Schärdinger Handels. Erzbischof Johann Jakob ließ diese Anträge jedoch 1583 abweisen¹¹⁸.

Tittmoning konnte als Konkurrenzgründung zu Burghausen die Erwartungen der Erzbischöfe von Salzburg zumindest in wirtschaftlicher Hinsicht nicht erfüllen. Der Ausgang der Salzstraßen nach West und Nordwest blieb Burghausen vorbehalten. Immerhin wurden 1401/02 von Schiffleruten aus Tittmoning etwa 700 Tonnen Salz nach Passau gebracht¹¹⁹. Für den Salzfernhandel spielte Tittmoning ebenso wie Braunau (bis 1594) nur eine untergeordnete Rolle. Ähnlich wie die Stadt Salzburg waren beide Orte für die Salzschiifahrt vorwiegend als Landeplätze für die Zwischenlagerung und den lokalen Salzhandel von Bedeutung.

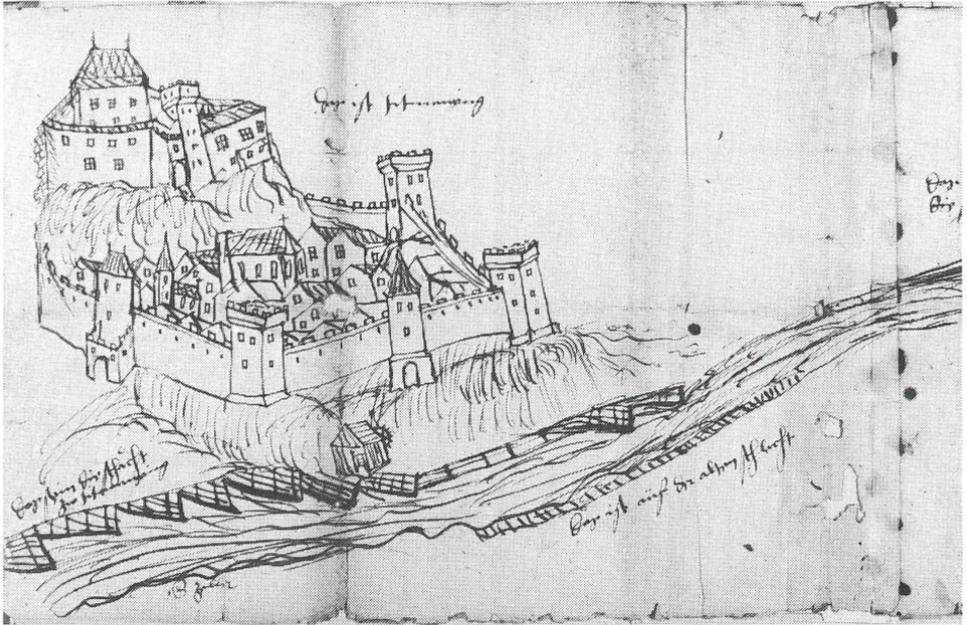


Abb. 13 1511: Federzeichnung der Stadt Tittmoning.
Original (Kurbayern, Geheimes Landesarchiv, 915, fol 71) und Foto: BHStA.

117 Salzkompromißschriften (wie Anm. 20), Beilage B 5.

118 SLA HK Protokoll 1583/84 zum 6. VI. 1583ff.

119 Mayer (wie Anm. 47), 375.

Die Veränderungen ab 1594

Die habsburgische Salzhandelspolitik in den österreichischen Erzherzogtümern und in den Ländern der böhmischen Krone¹²⁰ führte vom 14. bis zum 17. Jahrhundert zu einer steten Verlagerung des Halleiner Absatzgebietes nach Westen. Außer den Einfuhrverboten zählten dazu vor allem der Ausbau der Traun¹²¹ für eine leistungsfähige Schifffahrt und die Öffnung der Donauländer 1531 für den Export aus der Saline Aussee¹²². Diese „Westverschiebung“ drängte ungeachtet der fortwährenden Querelen hinsichtlich des Salzpreises zu einer Kooperation zwischen Salzburg als dem Produzenten und Bayern, dessen Territorium immer mehr zum wichtigsten Transitland und Absatzgebiet für das Halleiner Salz wurde¹²³. 1594 schlossen Herzog Wilhelm V. und Erzbischof Wolf Dietrich einen Vertrag, in dem sich der Herzog zur ungeschmälernten Abnahme des Passauer Kontingentes verpflichtete und in Aussicht stellte, die gesunkene Burghausener Quote wieder auf den Maximalstand von fünf täglichen Scheibfahrten zu erhöhen¹²⁴.

Mehr als die Auswirkungen auf den Salzhandel interessiert hier das vertraglich fixierte Detail, daß mit dem Ausscheiden der Händler auch ihre Fahrzeuge nicht mehr zum Einsatz kamen, so daß bis Obernberg ausschließlich erzbischöfliche Hallaschen die Salzfracht trugen. Die Obernberger Nauflezer, bei denen es sich nicht um Händler, sondern um Lohnschiffer handelte, durften mit ihren Schiffen weiterhin an der Salzarbeit teilnehmen. Der Herzog verpflichtete sich weiters, wie früher die Händler, pro 28 Hallfahrten dem Erzbischof einen alten Hallaschen um den Preis eines neuen abzulösen, somit z. T. den Unterhalt der erzbischöflichen Salzflotte zu bestreiten¹²⁵. Wichtigster Zielort für die Salzschiffe wurde nun die herzogliche Abtei St. Nicolai vor den Toren der Stadt Passau. Von dort brachten bayerische Fuhrleute das Salz nach Vilshofen, wo es böhmische Fuhrleute übernahmen.

Verwirklicht werden sollte das Ziel des Vertrages von 1594 mit Hilfe einer günstigeren Kostengestaltung für das Halleiner gegenüber dem Gmundner Salz durch Ausschaltung des Passauer und Regensburger Zwischenhandels sowie durch großzügige Einfuhrvereinbarungen mit der habsburgischen Verwaltung nach Böhmen. Beides mißlang. 1594 aus-

120 *Carl Schraml*, Das oberösterreichische Salinenwesen vom Beginn des 16. bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts, Wien 1932.

121 Vgl. Schlußkapitel.

122 SLA HK SA H 1, 5.

123 *Schremmer* (wie Anm. 19), 52ff., *Reinhard Heinisch*, Salzburgs Beziehungen zu Bayern und Österreich in der frühen Neuzeit, in: Österreich in Geschichte und Literatur 23, 1979, Heft 5, 267ff.

124 *Lori* (wie Anm. 26), CLXI, bes. 360.

125 *Lori* (wie Anm. 26), CCXXIX, 490.

geschlossen, mußten Passau und Regensburg 1608 bzw. 1615 wieder zum Salzhandel zugelassen werden¹²⁶. Für Böhmen konnte 1597 gegen Gewinnbeteiligung der habsburgischen Kammer eine Einfuhrerlaubnis für 250.000 Kufen Halleiner Salz, beschränkt auf den Pilsener Kreis, erreicht werden¹²⁷. Schon seit 1595 versuchte allerdings die kaiserliche Kammer, die Bürger von Prachatitz mit außerordentlich günstigen Konditionen

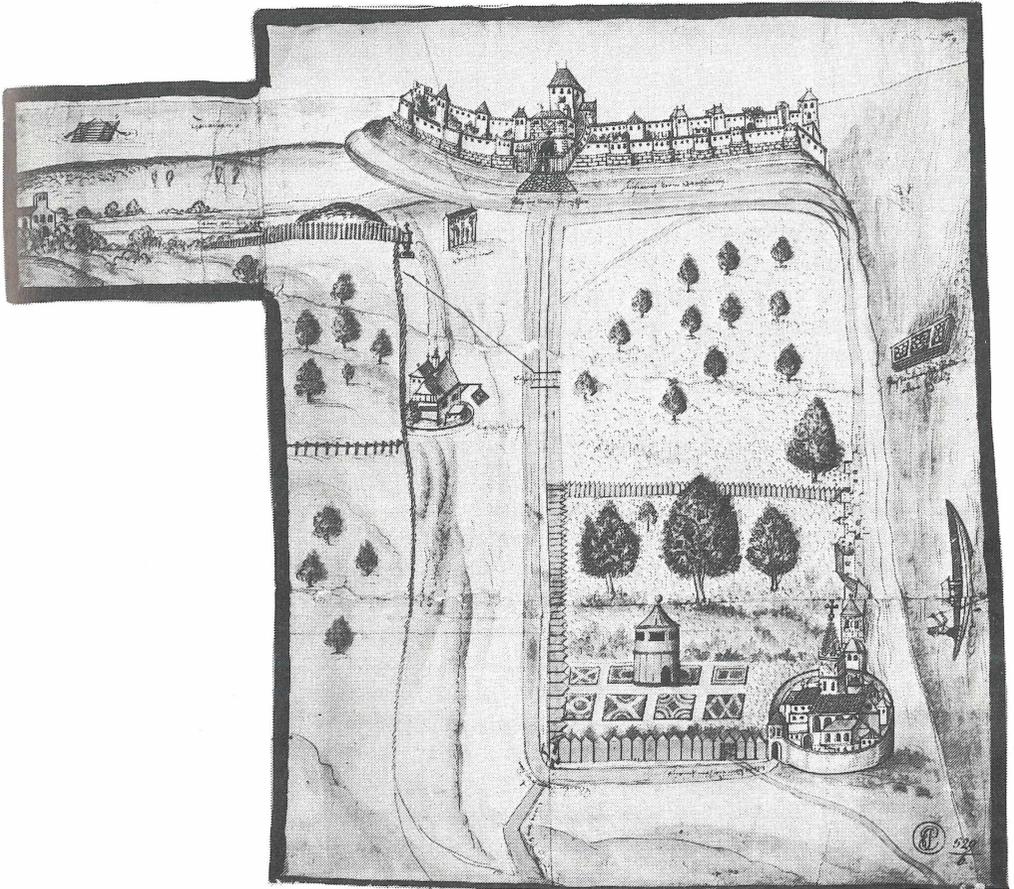


Abb. 14 1596: Die Abtei St. Nikolai bei Passau (rechts unten), wo ab 1594 der Großteil der Halleiner Salzfracht geländet und an Passau vorbei über Land nach Vilshofen transportiert wurde (links oben: *weeg gebn Vilshoven*). Original (Plansammlung 5318, Krausen – wie Abb. 2 – Nr. 204) und Foto: BHStA.

¹²⁶ Lori (wie Anm. 26), CLXXI, 378ff., und CLXXVII, 395ff.

¹²⁷ Lori (wie Anm. 26), CLXII, 362.

für einen Wechsel vom Halleiner zum Gmundner Salz zu gewinnen¹²⁸. Hinderlich standen dieser Absicht die Privilegien der Stadt entgegen, die sich ausdrücklich auf den Salzhandel ab Passau bezogen¹²⁹. Bereits 1601 kam mehr Halleiner Salz nach Franken als nach Böhmen, dessen Anteil am Verkauf des Halleiner Exportes bis 1611 weiter auf ein Drittel sank¹³⁰. Damit vollzog sich eine wesentliche Umschichtung: Franken und Württemberg lösten Böhmen als Hauptabsatzgebiet für die Saline Hallein ab, ohne freilich einen gleich aufnahmefähigen Markt zu bieten. Zwischen 1602 und 1605 wurde die zuzüglich zum ehemaligen Passauer Kontingent garantierte Salzausfuhr im Ausmaß von fünf täglichen Scheibfahrten auf drei reduziert¹³¹. Durch die Abnahmegarantie des Vertrages von 1594 wäre Herzog Maximilian I., der 1598 seinem Vater nachgefolgt war, verpflichtet gewesen, dem Erzbischof den Einnahmeverlust vollständig zu ersetzen. Man einigte sich auf eine Teilung. Auch so entstand für den Herzog die schwer tragbare Situation, daß er 1605 an den Erzbischof 17.280 fl. für Salz zu bezahlen hatte, das er nicht bezog, weil er es nicht absetzen konnte¹³². Dabei ist auch noch die herzoglich-bayerische Saline Reichenhall zu berücksichtigen: Wenn sich der Herzog bemühte, möglichst viel Halleiner Salz zu verkaufen, um seinen Verlust so gering wie möglich zu halten, so führte das nach der Sperre der böhmischen Märkte unweigerlich zum Teil zu Einbußen für seine eigene Saline. Diese wirtschaftspolitisch schwierige Lage, in die ihn der Vertrag seines Vaters gebracht hatte, war eine der wichtigsten längerfristigen Ursachen der militärischen Auseinandersetzung zwischen Herzog und Erzbischof 1611. Am 26. Oktober 1611 betrat Herzog Maximilian als Sieger die Stadt Salzburg. Am 22. Dezember, weniger als zwei Monate später, mußte das Domkapitel einem neuen Vertrag zustimmen¹³³. Als Kontingent wurden nunmehr 1100 Pfund Fuder festgesetzt. Zu bezahlen war aber auf jeden Fall nur jene Menge, die der Herzog tatsächlich abnahm. Das eröffnete ihm die Möglichkeit, den Verkauf des Reichenhaller und des Halleiner Salzes im gemeinsamen Absatzgebiet zu seinen Gunsten zu regulieren, indem nach vollständiger Ausfuhr des Reichenhaller Produkts nur der Restbedarf aus Hallein ergänzt wurde. In keinem einzigen Jahr zwischen 1618 und 1758 erreichte die Halleiner Ausfuhr auf der Salzach die vorgesehenen 1100 Pfund Fuder¹³⁴.

Die ausschließliche Überantwortung des Halleiner Salzhandels zu Wasser, somit die Vermarktung von mehr als zwei Dritteln der Produk-

128 SLA HK SA H 1, 51.

129 SLA HK SA H 1, 31 und 32.

130 1601: Mehr Salz nach Regensburg als nach Vilshofen, das Ausgangspunkt für den Handel nach Böhmen war: SLA HK SA L 1601; 1611: BHStA Kurbayern, Geheimes Landesarchiv 643 fol. 20.

131 *Lori* (wie Anm. 26), CLXVI, 371ff., und CLXVII, 375ff.

132 *Lori* (wie Anm. 26), CLXVII, 376.

133 *Lori* (wie Anm. 26), CLXXIV, 385ff.

134 Salzkompromißschriften (wie Anm. 20), Beilagen B 6, C 6.

tion an den mächtigen Nachbarn im Westen, der zudem Eigentümer der Konkurrenzsaline Reichenhall war, barg in jedem Fall ein hohes Risiko in sich. Der Köder, den Herzog Wilhelm mit der prognostizierten Ausfuhrsteigerung und der daraus garantierten Einnahmenerhöhung legte, erwies sich für den stets geldbedürftigen Erzbischof Wolf Dietrich als unwiderstehlich. Dabei ist ihm zuzubilligen, daß seine Klauseln im Vertrag von 1594 sein Risiko minimiert hätten. Die Realität schritt darüber hinweg. Schon die „freiwillige“ Übernahme des halben Verlustes 1605, wozu Wolf Dietrich aus dem Vertrag allein nicht hätte gezwungen werden können, offenbart die Machtverhältnisse. Niederlage und Vertrag von 1611 kehrten das Verhältnis ins Gegenteil: Der Herzog behielt den Halleiner Handel, konnte sich aber der wichtigsten Verpflichtung, der Abnahmegarantie, entledigen. Über den Handel gewann er zunehmend Einfluß auch auf die Produktion. Der stagnierende, vielfach rückläufige und ausständige jährliche Geldbetrag, den die Herzoge den Erzbischöfen überweisen ließen, war dafür ein mehr als billiger Preis. Erschwerend kam hinzu, daß Salzburg im Salzhandel an Bayern ausgeliefert war, während sich die Erzbischöfe in ihrer Politik nach Wien – und mehrfach gegen München – orientierten¹³⁵. Der Vertrag von 1611 beseitigte schließlich auch die Vorrangstellung, die der Saline Hallein seit dem 13. Jahrhundert im Ostalpenraum zugefallen war.

DIE TECHNIK

Die Fahrzeuge der Salzschifffahrt

Bis zum 14. Jahrhundert sind keine unterschiedlichen Schiffstypen in der Salzschifffahrt auseinanderzuhalten. Es muß sie jedoch gegeben haben, da ansonsten die *navis legitima* der Raffelstetter Zollordnung nicht durch die Mannschaftsstärke besonders hätte gekennzeichnet werden müssen. Eine Bemannung mit nur drei Schiffleuten, deren einer als *gubernator* das Steuer führte, ist jedenfalls bei längerer Fahrt als Minimum einzuschätzen. Daher ist die *navis legitima* als kleinerer Bootstyp anzusehen, der jedoch normgebend und daher weit verbreitet war. Die in der Tegernseer Notiz genannten *naves* konnten die Salzfracht von zwei *carrae* tragen. Eine *carra* ist ein zweirädriger Karren, seine doppelte Frachtmenge somit nicht allzu groß. Daher gehören auch die *naves* im Ludwig-Diplom einem kleinen Bootstyp an, der mit der Bauart der *navis legitima* aus der Zollordnung wahrscheinlich ident oder jedenfalls eng verwandt war.

¹³⁵ Ludwig Hammermayer, Salzburg und Bayern im 18. Jahrhundert, in: MSGL 120/121, 1980/81, 129ff., bes. 134.

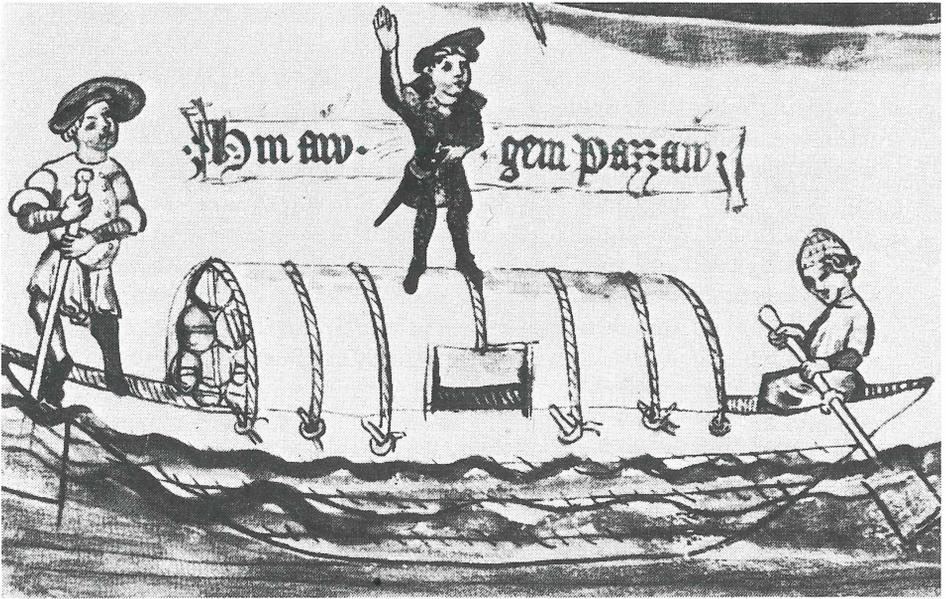


Abb. 15 Um 1400: Naufahrt eines Salzschiffes untenhin.
Original: Stadtarchiv Passau (Schiffleutzechbuch); Foto: Smetana.



Abb. 16 Um 1400: Gegenzug eines Salzschiffes zwischen Passau und Laufen.
Original und Foto wie Abb. 15.

Aus den Jahren um 1420 ist die Abbildung eines Salzach-Inn-Schiffes erhalten, das gleich der *navis legitima* mit drei Schifflenten bemannt war¹³⁶. Dieser Schiffstyp ist als Zille zu klassifizieren. Zillen waren der mit Abstand gebräuchlichste Schiffstyp im Donaauraum. Es handelte sich dabei um schlanke, stabil gebaute Schiffe, die im Gegensatz zum Einwegschiffstyp der Plätten für mehrfache Nau- und Gegenwärtsfahrten konstruiert waren. Das Gerüst der Zillen bildeten bei einfacher Ausführung die Bodenplanken und die Kipfen. Unter *Kipfen* versteht man hölzerne, aus einem Stück gearbeitete, stumpfwinkelig-L-förmige Bauteile, die sich im Regelfall in einer Flucht an die Bodenplanken anschlossen und die Verbindung zwischen Boden und Bordwänden herstellten. Zu ihrer Anfertigung verwendete man bevorzugt Wurzelstücke. Boden und Bordwände waren aus schlanken Brettern, aus *Laden*, wie der mundartlich auch heute noch gebräuchliche Ausdruck dafür lautet, gefertigt. Kalfalter – *geschoppt*, wie man im Ostalpenraum sagte – wurde mit Moos.

Dieses „Innenleben“, das den Schiffsordnungen entnommen¹³⁷ und bei den Schiffen auf der Salzburger Stadtansicht von 1553 zu sehen ist¹³⁸, läßt sich auf der Abbildung von 1420 nicht erkennen. Es darf aber auch hier mit Bestimmtheit vorausgesetzt werden. Umso aufschlußreicher ist das Äußere: Vor- und Achterschiff unterscheiden sich nicht und zeigen einen betont flachen Verlauf. Ebenso ist der Schiffboden flach gehalten, wie ja jeder Kielboottyp dem Alpenraum stets fremd blieb. Beides, der mäßige Verlauf von Bug und Heck und der flache Boden, boten die beste Voraussetzung für ein glückliches Überwinden der zahlreichen seichten Flußstellen, wie sie vor allem bei Niedrigwasser ab dem Spätsommer auftraten. Die Bordwände bestehen aus drei Ladengängen. Sie sind auf Stoß (*kraweel*) gesetzt. Eiserne Klammern verbinden sie mit den Kipfen und untereinander. Die Klammerspitzen wurden sehr wahrscheinlich durchgetrieben und innen umgeschlagen. Der oberste Ladengang, von dem es unentschieden ist, ob er das ganze Schiff durchzieht oder sich nur über das Mittschiff erstreckt, weist die Löcher zum Festzurren der Frachtvertauung auf. Da keine exakt maßstäbliche Relation zwischen den dargestellten Personen und dem Schiff herrscht, läßt sich hinsichtlich seiner Abmessungen nur zur Breite eine Aussage treffen: Es liegen maximal drei Salzfüßer nebeneinander. Daher darf mittschiffs mit einer Breite von knapp 2 Metern auf Relingoberkante gerechnet werden.

Zur Naufahrttechnik (der Gegenzug wird gesondert beschrieben) läßt die Abbildung folgendes erkennen: Achtern befindet sich ein am Bordrand fixiertes Steuerruder, das hauptsächlich dem Antrieb dient. Abgesehen von Situationen, in denen die Navigation eine Zurücknahme der

¹³⁶ Vgl. Abbildung 15 und 16.

¹³⁷ U. a. *Lori* (wie Anm. 26), CXLVII, 307ff., bes. 310f.

¹³⁸ Vgl. Abbildung 19 und *Franz Fuhrmann*, Salzburg in Alten Ansichten – Die Stadt (Salzburg, 1963), Tafel 3.

Fahrgeschwindigkeit auf die Strömungsgeschwindigkeit empfahl (*rinnen lassen*), wurden alle Schiffe nauwärts gerudert. Auf dem Schiffstyp Hallasch war die Hälfte der sechsköpfigen Mannschaft den Rudern zugeteilt. Die Steuerung erfolgte durch das Bugsteuer, das sich flexibel steuer- und backbords einsetzen ließ. Die Bugsteuerung wurde auch bei späteren Schiffstypen beibehalten. Ihr Vorteil ergab sich aus der schnelleren Reaktionsmöglichkeit, die der Vorschiffmann – *der Steuerer*, wie er 1581 auf dem Schiffstyp Hallasch heißt¹³⁹ – seinen Kameraden achtern voraus hatte. Das Kommando führte, oben auf der Ladung stehend, der reisende Salzkaufmann oder ein von ihm beauftragter Schiffer. Die Bauart des 1420 abgebildeten Schiffes ist einfach und in hohem Grad zweckentsprechend. Deshalb und aufgrund der identen Mannschaftsstärke halte ich die Aussage für vertretbar, daß man sich so oder jedenfalls sehr ähnlich auch die *navis legitima* der Raffelstetter Zollordnung vorzustellen hat. Zudem stammt das abgebildete Schiff aus Passau, somit unmittelbar aus den *occidentalibus partibus*, auf die sich die Zollordnung bezieht.

Eine Typologie dieses Schiffstyps läßt sich mangels an archäologischen Funden und vergleichbaren Abbildungen nicht erstellen. Ebenso wenig kann dieser Typ in den Quellen identifiziert werden – eine Schwierigkeit, der die Schifffahrtforschung auch anderswo gegenübersteht¹⁴⁰. Die sogenannte Anhang-Zille, die um 1400 erstmals auftritt, käme am ehesten in Betracht, doch wird ihre Breite 1581 mit drei Metern angegeben. Immerhin kann es sich dabei um eine Veränderung aus dem 16. Jahrhundert handeln, verursacht durch den in diesem Zeitraum stark ansteigenden Salztransport. Eine generelle Typologie braucht hier im Detail nicht entworfen zu werden. Den Ausgang bildete an der Salzach ebenso wie anderswo als einfachste Schiffbauart der Einbaum. Den Nachweis für diese simple Behauptung liefert für das vierte vorchristliche Jahrhundert das Goldblechschiffchen vom Dürnberg, bei dem es sich – mit oder ohne kultischen Bezug – um ein vorbildgetreues Modell handeln dürfte¹⁴¹. Dementgegen messe ich dem möglicherweise älteren Fund einer teilweise ausgehöhlten Fichte aus dem Untersberger Moor weniger Bedeutung zu¹⁴². Ich halte weder den zeitlichen Ansatz (jüngere Bronzezeit?) noch die Absicht der Arbeit (Trog?, Einbaum?) für so sicher, daß man darauf

139 *Lori* (wie Anm. 26), CXLVII, 317: . . . *Der Steuerer soll an der Steuer, das ist am vordern Ort des Schiffs, nauziehen . . .*

140 *Detlev Ellmers*, Schiffsarchäologie, in: *Geschichtswissenschaft und Archäologie*, hg. v. H. Jankuhn und R. Wenskus, Vorträge und Forschungen Bd. XXII, hg. v. Konstanzer Arbeitskreis für mittelalterliche Geschichte, Sigmaringen 1979, 494.

141 *Die Kelten in Mitteleuropa*, Ausstellungskatalog, Salzburg 1980, 230; *Detlev Ellmers*, Vor- und frühgeschichtliche Schifffahrt am Nordrand der Alpen, in: *Helvetia archaeologica* 19/20, 1974, 94ff.

142 *Martin Hell*, Ein Baumtrogfund im Untersberger Moor bei Salzburg, in: *Mitteilungen der Anthropologischen Gesellschaft Wien* 43, 3. Folge, 13. Band, 1913 (47)–(49).

irgendwelche weiteren Folgerungen aufbauen könnte¹⁴³. Fest steht hingegen, daß der Einbaum in der Salzschiffahrt auf der Salzach auch noch gegen Ende des 13. Jahrhunderts in Verwendung stand. 1278 werden *cymbarii* genannt, die unverpacktes Salz von Hallein ausschließlich in die Stadt Salzburg brachten¹⁴⁴. Abt Aelfric übersetzte in England um das Jahr 1000 im Schiffkatalog des Isidor von Sevilla *cymba* mit Einbaum, und an der Elbe heißt es 1325: *cimba, quae vulgariter einbömek dicitur . . .*¹⁴⁵ Wenn auch der Nachweis fehlt, so war das zusammengesetzte Schiff im Raum der oberen Donau wahrscheinlich schon in vorrömischer Zeit bekannt. Kultschiffchen in Zillenbauart belegen an der oberen Seine die Existenz dieses Typs für die keltische Zeit. Für die römische Zeit und die Donau ist auf das Modell eines Schiffes in Form einer kleinen Lampe aus Ton aus dem Römerlager von Weißenburg in Bayern zu verweisen¹⁴⁶. Das Modell zeigt gleich der Abbildung von 1420 einen flachen Boden, ein mäßig ansteigendes Vor- und Achterschiff und ebenso Bordwände, die wahrscheinlich aus drei Ladengängen bestehen. Sie sind allerdings – komplizierter als beim Typ von 1420 – nicht in einer Ebene, sondern stumpfwinkelig zueinander, ähnlich der Nachenbauart, aufgezimmert. Sie waren also entweder in der üblichen mediterranen Schalenbauweise (dann wäre das Modell aber etwas ungenau) oder mit Hilfe einer diffizileren als der Kipfen-Spanten-Technik konstruiert. Selbst wenn man die Lampe als bodenständiges Produkt betrachtet und einen ohne weiteres möglichen Import ausschließt, so ist doch in jedem Fall vor allzu weitreichenden Schlüssen puncto einer kontinuierlichen Schiffbautechnik im Raum der oberen Donau zu warnen. Die Bedingungen vor der Flußregulierung waren dergestalt, daß schon geringe nautische Erfahrung immer wieder zu dieser Bauart – seien es die keltischen Schiffchen, das römerzeitliche Modell oder der Typ von 1420 – führen mußte. Allfällige Kontinuitätsmerkmale, wie sie sich bei der Küsten- und Hochseeschiffahrt mit ihrer anspruchsvollen Technik der Besegelung, Takelage etc. möglicherweise finden lassen, können auf die einfachere Flußschiffahrt nicht übertragen werden.

143 Anders *Ellmers* (wie Anm. 141), 94. Ebenso halte ich es für unseriös, die angeblichen Einbaumfunde von Überacker und Braunau ohne (dendrochronologische) Untersuchung und ohne jedes Vergleichsobjekt, somit ohne jeden Anhaltspunkt bestimmten Aufgaben und Zeiträumen zuzuordnen (zusammenfassend und ältere Literatur bei *Heffeter*, wie Anm. 1, 17f.).

144 SUB IV n 94.

145 *Ellmers* (wie Anm. 13) 92, 117.

146 *Ellmers* (wie Anm. 13) Abb. 93.

Die erzbischöflichen Salzschiffe

Der Salztransport von Hallein nach Laufen erfolgte ausschließlich auf genormten, privilegierten Schiffen, die sich zunächst in Privatbesitz, seit ca. 1400 jedoch im Eigentum der Erzbischöfe befanden. Sie nahmen auch am Verkehr untenhin maßgeblich Anteil, doch fehlte ihnen dort eine ähnliche Monopolstellung.

Der wichtigste Bautyp unter den erzbischöflichen Salzschiffen des Spätmittelalters war der Asch, oft schlechthin als das *Schiff* bezeichnet. Dieser Typ trug wenigstens zwischen 1250 und 1550 die Hauptlast der Salzfracht. Seine Bezeichnung leitet sich möglicherweise vom Fabrikationsmaterial Eschenholz her¹⁴⁷. Seine Abmessungen sind unbekannt. Mit neun Mann Besatzung ist er jedenfalls als großes Schiff einzustufen¹⁴⁸. Für seine Transportkapazität liefert das Gewicht einer Scheibfahrt mit ca. 16,4 Tonnen einen Anhaltspunkt. Zur Salzfracht sind noch die Mannschaft und etwaige Passagiere hinzuzurechnen. Wie Verkaufsurkunden aus den Jahren 1391 bis 1399 zeigen, war der Asch mit einem 1267 als *magna navis*, in der Übersetzung von 1343 mit *grozzew scheff* beschriebenen Typ ident, von dem in diesem Zeitraum 54 Stück verkehrten¹⁴⁹.

Der zweite Bautyp war der Sechser. Zu seiner Bezeichnung dürfte seine Bemannung mit sechs Schiffleuten geführt haben¹⁵⁰. Ebenso wie bei den Mannschaftsstärken bestand auch bei den Tarifen der Schiffmieten und der Zölle zwischen Asch und Sechser ganz überwiegend ein Verhältnis von 3:2¹⁵¹, sodaß für die Größe und mit Vorbehalt auch für das Frachtvolumen eine gleiche Relation angenommen werden darf. In Fortführung der Analogie ist seine Identifizierung mit dem Typ *parva navis* von 1267 (1343: *chleines scheff*) ins Auge zu fassen, sodaß damals 27 Exemplare dieser Bauart vorhanden gewesen wären¹⁵². Die Quellen bieten mehrfach Anhaltspunkte dafür, daß die ursprüngliche Aufgabe des Sechser eine Funktion als Leichter für den Transport der Salzfracht durch den Laufen war¹⁵³. Allerdings dehnten sie schon im 14. Jahrhundert ihre Fahrten auf die gesamte Flußstrecke Hallein–Passau aus. Lediglich die Ausfuhr von Kufen und Scheiben (nicht aber von Fudern) ab Hallein

147 *Neweklowsky* (wie Anm. 1) I, 172f., 193ff.; *ders.*: Die Salzschiffe und ihre Erbauer, in: MGSL 100, 1960, 273ff., zum Namen bes. 274f. Als Parallele sei der Schiffsfund von Skuldelev in Seeland erwähnt, der Eschenholzplanken aufwies und daher möglicherweise mit einem *aesc* genannten Typ zu identifizieren ist (*Ellmers*, wie Anm. 13, 118), und *J. Andreas Schmeller*, Bayerisches Wörterbuch, Stuttgart-Tübingen, 1827–1837, Bd. 1, Sp. 165.

148 Erstmals belegt für die zweite Hälfte des 14. Jahrhunderts: *Lori* (wie Anm. 26) XLI, 42.

149 SUB IV n 58, n 389; *Loebr* (wie Anm. 8) 259 (Rubrik 6).

150 Anders *Neweklowsky* (wie Anm. 147, 274), der die Bezeichnung von der vermuteten Anzahl der Bodenladen ableitet; zur Mannschaftsstärke vgl. Anm. 148.

151 14. Jh.: *Lori* (wie Anm. 148); 15. Jh.: *Taidinge* (wie Anm. 47) 89.

152 SUB IV n 58, n 389; *Heffeter* (wie Anm. 1) 139.

153 *Taidinge* (wie Anm. 47) 89 (40–45); *Klein* (wie Anm. 8) 398, Anm. 62.

blieb den Aschen vorbehalten. Hauptaufgabe der Sechser neben dem Leichtern war der Transport ab dem Rifer Salzstadel und ab Salzburg¹⁵⁴.

Beide Typen hatten im 16. Jahrhundert ausgedient. In der Laufener Mautordnung von 1540 sind die Tarife von Asch und Sechser angeglichen¹⁵⁵. 1566 nennt ein Schreiben Erzbischof Johann Jakobs an Kaiser Maximilian als Salzschiffe nur noch die Bauart des Hallaschen¹⁵⁶. Seine Abmessungen betragen in der Länge 37 Werkschuh weniger drei Zoll (= ca. 10 Meter), die Breite am Boden sieben Werkschuh weniger drei Zoll (= ca. 2 Meter), die Bordhöhe drei Werkschuh weniger 1 ½ Zoll (= ca. 85 Zentimeter)¹⁵⁷. Der geringe Tiefgang überrascht, doch liegen vielfach Nachrichten vor, daß die Schiffe selbst bei dieser flachen Konstruktion häufig auf Grund liefen und über Furten *gestreckt* werden mußten¹⁵⁸. Der Hallasch verband die volle Funktionstüchtigkeit des Aschen mit der reduzierten Mannschaftsstärke des Sechser. 1604 wird der Asch sogar als verbotener Schifftyp bezeichnet¹⁵⁹. Einen urkundlich nachweisbaren Grund für diese Umstellung kann ich nicht angeben. Ihr zeitliches Zusammentreffen mit der Hochkonjunktur des Salzhandels um die Mitte des 16. Jahrhunderts halte ich allerdings für mehr als einen Zufall. Sowohl an Schifflenten als auch an Holz herrschte nachweislich Mangel¹⁶⁰. Ersteres mag zu einer generellen Reduktion der Mannschaftsstärke auf sechs Schifflente gedrängt haben. Möglicherweise ergab sich durch die neue Bauart auch eine Holzersparnis. Eine solche erschien dringend geboten, da 1581 die Wälder um Laufen unter Schutz gestellt und für den Bau der Hallaschen reserviert werden mußten¹⁶¹. Da in Salzburg besonders in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts durch die ausgeweitete Montanproduktion eine allgemeine Holzknappheit herrschte, konnten auch keine anderen Reserven herangezogen werden. Aus dem nämlichen Grund erreichte der Export von leichter verpackten unzerbrochenen Fudern ab Hallein zur selben Zeit einen Anteil von ca. 25% an der Ausfuhr. Für diese Exportmodalität waren aber schon im 14. Jahrhundert die Sechser verwendet worden. Darin kann ein zusätzlicher Anstoß zur Verschmelzung des Aschen mit dem Sechser zum neuen alleinigen Schifftyp des Hallaschen gesehen werden.

154 *Lori* (wie Anm. 148); Taidinge (wie Anm. 151).

155 *Leopold Spatzenegger*, Liber, in quo continentur iura mutarum Ecclesiae Salzburgensis, in: MGSL 10, 1870, III. Miscellen, 59.

156 Salzkompromißschriften (wie Anm. 20) Beilage H 5. Damit wäre auch die schon von *Neweklowsky* (wie Anm. 1, I, 174, und wie Anm. 147, 275) vermutete Ableitung der Bezeichnung von „Halleinisches Schiff“ belegt; allerdings nennt die Abschrift dieses Briefes (SLA HK SA H 1, 16) den Schifftyp schlicht *Hallesch* (ohne Umlaut).

157 *Lori* (wie Anm. 26) CXLVII, 311.

158 Salzkompromißschriften (wie Anm. 20) Beilage Rr; vgl. auch Anm. 397.

159 *Neweklowsky* (wie Anm. 147) 274.

160 Vgl. unten Anm. 298.

161 *Lori* (wie Anm. 26) CXLVII, 311.

Für keine der drei Typen ist mit Sicherheit eine Abbildung zu finden. Da alle Zillen an der Salzach ähnlich gebaut waren, gilt für die Technik der erzbischöflichen Schiffe sinngemäß das gleiche, was oben zum Schiffstyp von 1420 gesagt wurde. Entsprechend der Mannschaftsstärke waren Hallasch, Sechser und Asch allerdings zwei- bis dreimal größer. Die gleichfalls oben behauptete Priorität des Bugsteuers, einer Besonderheit der Salzachschiiffe, kann – wie erwähnt – besonders für den Hallasch gezeigt werden, dessen Vorschiff die Bezeichnung *die Steuer* führte¹⁶².

Zur Anzahl der erzbischöflichen Salzschiiffe läßt sich hinsichtlich des Sechser nur die schon erwähnte Aussage wiederholen: Wenn der Sechser mit dem Schiffstyp *parva navis* von 1267 zu identifizieren ist, verkehrten wenigstens im 13. und 14. Jahrhundert 27 Stück dieser Bauart.

Für die Aschen, die in diesen Aufzählungen allerdings immer als *Schiiffe* schlechthin angesprochen werden, ergibt sich analog die Zahl 54. Bis 1494 wurde sie um zwei Stück auf 56 erhöht¹⁶³. Daraus standen für die Schärddinger und Passaufahrer 48 Schiffe bereit, acht waren für die Burghausener reserviert¹⁶⁴. 1494 wurde das Burghausener Kontingent über Drängen der herzoglich-bayerischen Verwaltung auf 16 Schiffe verdoppelt¹⁶⁵. Dagegen nahm 1495 die Halleiner Salinenverwaltung Stellung, und die Laufener Ausfergen sicherten sich ihre Rechte durch ein Privileg König Maximilians I.¹⁶⁶. 1496 widerrief Dompropst Leonhart von Keutschach als Führer der Sedisvakanzregierung das zwei Jahre alte Abkommen¹⁶⁷.

Nach der Einführung der Hallaschen erhielten die Burghausener Händler für ihre Verwendung neuerlich 16 Schiffe¹⁶⁸. 1581 besaß der Erzbischof 66 Hallaschen¹⁶⁹. Die Erhöhung der vorausgehenden Anzahl von 56 Aschen nur um 10 Stück bei Wegfall der Sechser erscheint zunächst gering. Man wird aber annehmen müssen, daß weiterhin Sechser oder andere Schiffe für das Leichtern durch den Laufen zur Verfügung standen, so daß die zusätzlichen 10 Hallaschen nur den Fahrtendienst der Sechser übernehmen mußten. Mit dem Ausscheiden der privaten Salzhandler nach 1594 gingen der Salzschiiffahrt deren Schiffe verloren, die sie untenhin in großer Anzahl zum Einsatz brachten. Daraus folgte eine Erhöhung der Anzahl der erzbischöflichen Hallaschen auf 106¹⁷⁰. In Fort-

162 Wie Anm. 139. So auch noch gegen Ende des 18. Jahrhunderts: SLA HS 31: (*Andreas Seethaler*), Versuch einer Beschreibung des . . . Landgerichts Laufen am Ende des 18. Jahrhunderts, II, § 19, c 8.

163 *Lori* (wie Anm. 26) LXXXIX, 126f.

164 Salzkompromißschriften (wie Anm. 20) Beilage B 5.

165 Wie Anm. 163.

166 Wie Anm. 164 und SLA OU 1495 Juni 3.

167 SLA OU 1496 Juni 6.

168 *Lori* (wie Anm. 26) CXLVII, 312.

169 Wie Anm. 168.

170 *Lori* (wie Anm. 26) CCXXIX, 489f.

führung der alten Grundzahl 54 wurden sie in ebenso viele *ordinari* und 52 *extraordinari* Schiffe unterteilt.

Eine Besonderheit bestand in der Kennzeichnung der Salzschiffe. Als sie sich noch in privatem Besitz befanden, ließ jeder Schiffherr seinen zwei *magnae naves* ein gleiches Zeichen einbrennen. Nach dem Erwerb aller Schiffe durch die erzbischöfliche Kammer zwischen 1389 und 1417 behielt man diese Gewohnheit bei. Die Zulassung als erzbischöfliches Salzschiff bestand im Einbrennen des Zeichens, das Ausschneiden im Abschlagen desselben. Nach der Darstellung dieses Zeichens wurden die Schiffe auch benannt („Infel“, „Brennkreuz“, „Hirsch“, „Katze“ etc.). Da immer zwei Schiffe ein gleiches Zeichen trugen, erfolgte auch ihre Zählung stets paarweise. Zwei Schiffe gleichen Zeichens nannte man ein *March*¹⁷¹.

Den Bau der privilegierten Salzschiffe besorgten sechs beedete Schopper unter Aufsicht der erzbischöflichen Beamten in Laufen¹⁷². Für den Hallaschen kam dabei ausschließlich Fichten- und Buchenholz zur Verwendung¹⁷³. Für einen Hallasch erhielt ein Schopper 1616 acht Gulden¹⁷⁴. Über die Lebensdauer der Hallaschen ist nichts bekannt. Die Schiffe der Obernberger Nauflezer waren maximal drei Jahre zu gebrauchen¹⁷⁵.

Fremde Salzschiffe

Trotz gegenteiliger Bemühungen der erzbischöflichen Verwaltung in Laufen¹⁷⁶ ließ sich in der Schifffahrt untenhin der Einsatz fremder Schiffe nicht verhindern. Sie befanden sich im Eigentum der Salzhändler und wurden von allen Schiffbaumeistern in den Salzach-Inn-Städten, auch von den Laufener Schoppnern, hergestellt.

Die Passauer Mautbücher erwähnen um 1400 die schon beschriebenen Schiffe der Obernberger Nauflezer oder deren Vorläufer sowie die Typen *Naufahrt* und *Anhangzille*¹⁷⁷. Die Naufahrt benötigte als Großschiff mit einer Breite am Boden von ca. drei Metern je nach Volumen eine Mannschaft, die bis zu elf Schiffleute umfaßte¹⁷⁸. Die Anhangzille sollte nach

171 Wie Anm. 168 und 170; Erklärungsversuche zu den Zeichen, die allerdings zumindest in einzelnen Fällen fraglich bleiben, bietet *Franz Vallentin Zillner*, Zur Geschichte des salzburgischen Salzwesens, in: MGSL 20, 1880, 62ff. (Vor allem ist zu beachten, daß Zillner nicht zwischen Schiffherrn und Ausfergen unterscheidet.)

172 *Lori* (wie Anm. 26) CXLVII, 310ff., und CCXXIX, 488f.

173 *Lori* (wie Anm. 26) CCXXIX, 488.

174 Wie Anm. 173.

175 SLA HK SA L 1606.

176 *Lori* (wie Anm. 26) XLI, 43.

177 *Mayer* (wie Anm. 47) 7ff.; Anhangzille mglw. sogar früher: *Lori* (wie Anm. 26) XLI, 42.

178 *Lori* (wie Anm. 26) CXLVII, 321f.; *Neweklowsky* (wie Anm. 1) I, 465.

der Schiffsordnung von 1581 ca. 5,7 Meter in der Länge und 3 Meter Breite auf Höhe der Relingoberkante messen¹⁷⁹. Die in den Mautbüchern oft genannten Schiffsverbände bestanden um 1400 vielfach aus einer Naufahrt, einem Asch, einer Obernpergerin und einer Anhangzille.

Die *Wasserseherzillen* waren die Hilfsfahrzeuge der Salzschiffahrt¹⁸⁰. Die sich stets ändernden Gegebenheiten des Flußlaufes zwangen zur Markierung der günstigsten Fahrtstrecke. Diese Kennzeichnung besorgten je zwei Wasserseher ab Hallein, Salzburg und Laufen¹⁸¹. Bei ihren täglichen Fahrten bedienten sie sich der nach dieser Tätigkeit benannten Zillen. Diese Zillen kamen aber auch zur raschen Durchfahrt durch den Laufen und als Fahrzeug für den Führer zum Einsatz. Der Führer legte einige Zeit vor größeren Schiffsverbänden in Laufen ab, setzte die Zeichen der Wasserseher in Stand, hielt gegenwärts kommende Schiffe an, um die Naufahrer gefahrlos passieren zu lassen, und suchte bei aufziehendem Unwetter und am Abend einen geeigneten Anlegeplatz¹⁸².

Schließlich sind noch die *Nachplätten* zu nennen. Ihr verstärktes Auftreten im 16. Jahrhundert hängt möglicherweise mit der Zunahme der Salzschiffahrt in diesem Zeitraum zusammen. Sie maßen 14,5 Meter in der Länge und 1,5 Meter in der Breite¹⁸³. Während unter Plätten in der Regel leicht gezimmerte, nur nauwärts verkehrende Fahrzeuge zu verstehen sind, ist anzunehmen, daß die Nachplätten der Salzschiffahrt solide gebaut und wenigstens für einige wenige Gegenfahrten eingerichtet waren¹⁸⁴. Dafür spricht sowohl die Sorge der erzbischöflichen Verwaltung für eine risikolose Salzausfuhr als auch die Holzknappheit an der Salzach im 16. Jahrhundert. Bei den Schiffsverbänden des 16. Jahrhunderts konnten die Nachplätten sowohl die Naufahrt als auch die Obernberger Vierer- und Fünferinnen ersetzen¹⁸⁵. Lief ein Salzschiff aus dem Verband auf Grund, so wurde es mit Hilfe von Nachplätten geleichtert¹⁸⁶.

Der Gegenzug

Der hochdeutsche Ausdruck *treideln* war im Ostalpenraum nicht gebräuchlich. Hier nannte man das Gegenwärtsziehen der Schiffe *treiben*. Ich verwende beide Begriffe im folgenden alternierend.

179 *Lori* (wie Anm. 26) CXLVII, 312.

180 *Lori* (wie Anm. 26) CXLVII, 311.

181 *Lori* (wie Anm. 26) CXLVII, 319. Jene Hilfskräfte, die die Pflöcke mit den Reisigbushen als Markierung in den Flußlauf setzten, nannte man im 18. Jahrhundert Starioten (*Seethaler*, wie Anm. 162, II § 19 a 8).

182 *Lori* (wie Anm. 26) CXLVII, 313f., 321.

183 *Lori* (wie Anm. 180).

184 *Neweklowsky* (wie Anm. 1) I, 186.

185 *Lori* (wie Anm. 179).

186 *Seethaler* (wie Anm. 162) II § 19 c 5.

Die früheste Nachricht über einen Gegenzug der Salzschiffe auf der Salzach stammt aus den Jahren um 1200. Erzbischof Eberhard II. von Salzburg und Herzog Ludwig I. von Bayern vereinbarten 1218, daß gemäß altem Brauch (*sicut antiquitus est habitum*) die Schifffahrt *versus Hall* wieder allgemein offenstehen sollte¹⁸⁷. Da Reichenhall der obere Endpunkt der Salzschifffahrt war, konnten die Schiffe *versus Hall* nur gegenwärts gelangen. Die Gegenwärtsfahrt der Salzschiffe muß jedoch ein wesentlich höheres Alter aufweisen. Diese Annahme legen Bedeutung und Frequenz der Salzschifffahrt nahe, die dem Fluß den Namen gaben und in der Raffelstetter Zollordnung zum Ausdruck kommen. Ich halte daher die Ansicht für vertretbar, daß zumindest schon in karolingischer Zeit Salzschiffe auf der Salzach nau- und gegenwärts verkehrten.

Die früheste Technik der Gegenwärtsfahrt besteht im Schieben des Bootes (*staken*). Noch im 13. Jahrhundert standen den Schiffleuten der Abtei Niederaltaich vor ihrer Rückfahrt aus Österreich donauaufwärts 8 Pfennige *pro staechil et schalten et cyrotecis* zu, d. h. für den Schiffshaken, die Schiffsstange und für Handschuhe zu ihrer Bedienung¹⁸⁸. In Ablösung der Schubtechnik bestand das Treideln auf dem Inn wenigstens seit dem 14. Jahrhundert¹⁸⁹. 1364 wurde es bereits mit Pferden durchgeführt. Auf der Salzach drangen die *rosschiff* um 1430 von Burghausen nach Tittmoning vor^{189a}. Der notwendig vorausgehende einfachere Zug mit Menschenkraft – einfacher vor allem in der Anlage der Treidelwege – erlaubt es, den Beginn des Treidelns an Salzach und Inn schon längere Zeit vor dem 14. Jahrhundert anzusetzen. Für die Salzach ergibt sich dabei der Hinweis auf das 12. Jahrhundert, während dem Salzhandel und Salzschifffahrt einen ersten Höhepunkt erreichten. Hier ist auch auf die Maut von Burghausen zu verweisen, die um 1130 erstmals erwähnt wird und meines Erachtens von Schiffen eingehoben wurde¹⁹⁰. Mit den Einnahmen aus den Schiffmauten wurden im Spätmittelalter die Treidelwege unterhalten. Die Abbildung des Schiffstyps von 1420 läßt beim Gegenzug deutlich den Treidelbaum erkennen, über den in Form eines kurzen Mastes das Treidelseil lief. Ohne ihn ist an ein gedeihliches Fortkommen beim Gegenzug nicht zu denken. Das Aufkommen des Treidelns war sicher revolutionär, doch stehen sich Gegenzug und Gegenschub des Bootes nicht diametral gegenüber. Die Abbildung von 1420 zeigt den

187 SUB III n 732, n 745.

188 Monumenta Boica XI, 44, n XXXII. Noch 1574 erhielten Halleiner Schiffleute außer ihrem Lohn jährlich zu Martini 16 Kreuzer Handschuhgeld, BHStA Hofkammer Salzburg 8647.

189 *Loehr* (wie Anm. 8) 199.

189a BHStA Kurbayern, Geh. Landesarchiv 536 fol. 17 und 56.

190 SUB II n 148; Zu der vom Kopfreigest abweichenden Interpretation der Urkunde vgl. *Fritz Koller*, Die Salzachschiifffahrt bis zu den erzbischöflichen Privilegien der Jahre 1267 und 1278, in: *Das Salzfaß*, 12, 1978, Heft 2, 54, Anm. 29. Zur Unterhaltungspflicht der Burghausener Maut für den Treidelweg: BHStA Hofkammer Salzburg 8640 zum Jahr 1557.

Vorschiffmann, wie er mit der Schiffsstange den Bug vom Ufer wegdreht (*austauschen*), dabei aber auch einen Schub leistet und somit das Fortkommen unterstützt. Wenn durch Hochwasser oder säumige Wartung der Treidelwege ein Gegenzug nicht in Frage kam, nahmen die Schifflente auch noch in der Neuzeit ihre Zuflucht zum Schieben des Schiffes¹⁹¹. Zu Ende des 18. Jahrhunderts bedienten sie sich dabei der ca. 4,30 m langen (Schiffs-)Stange mit einem Haken (die aber wohl vornehmlich zum Austauschen beim Gegenzug verwendet wurde) sowie insbesondere der Schalten (vgl. denselben Begriff 600 Jahre früher im Niederaltaicher Codex), die bei einer Länge von ca. 2,5 m unten ein plattes Eisenblech aufwies, das ein Fortkommen auch über schlammigen und sandigen Grund erlaubte¹⁹².

Hinsichtlich des Treidelns erging an der Salzach noch 1426 ein Verbot für das *rossen* (Treideln mit Pferden) der Salzzillen obenher¹⁹³. Der Grund hierfür war die Sorge um eine ausreichende Existenzgrundlage für die ärmeren Einwohner der Stadt Laufen, die beim Gegenzug ihren Broterwerb fanden. Beim Pferdezug galt als Norm, daß zwei Pferde nicht mehr als drei Schiffe schleppen sollten¹⁹⁴. Der Rücktransport der Pferde ab Hallein erfolgte z. T. auf eigenen Zillen.

Die Schifflente übernachteten nau- und gegenwärts am Ufer. Dabei müssen sich bei der Gegenwärtsfahrt früh feste Übernachtungsstationen herausgebildet haben. Ein Schiffzug, der um 1550 im Auftrag des Erwählten Erzbischofs Ernst Lebensmittel (Brot, Fleisch, Weizen, Roggen, Unschlitt, Schmalz, Hering, Käse) von Passau nach Salzburg brachte, legte folgende Etappen zurück: 1. Tag: Passau–Neuburg (ca. 10 km südl. v. Passau) / 2. Tag: Neuburg–Schärding (Mittag) – Gögging (ca. 25 km östl. v. Simbach) / 3. Tag: Gögging–Obernberg (Mittag) – Eglsee (ca. 5 km östl. v. Simbach) / 4. Tag: Eglsee–Braunau (Mittag) – *Stainhauff* (wo? / vermutl. in d. Umgebung d. Salzachmündung) / 5. Tag: *Stainhauff*–Burghausen (Mittag) – Tittmoning / 6. Tag: Tittmoning–Laufen (Mittag) – Lieferung / 7. Tag: Lieferung–Salzburg. An Neuburg und Burghausen, wo ein Treideln mit Pferden offenbar unmöglich war, mußten 40 bzw. 14 Personen die Schiffe vorüberziehen. Im Bereich der Pramündung (nördlich v. Schärding) war ein Anmieten von vier Zusatzpferden unerlässlich¹⁹⁵. Die Tagesetappen von 20 km und darüber stellen für beladene Schiffe eine gute Leistung dar. Bei der Schifffahrt obenher sollte sie sogar noch überboten werden. Für die Strecke Laufen–Hallein legte die Schiffsordnung von 1581 fest, daß die Hallaschen die Gegenwärts-

191 SLA HK SA L 1606: Betrifft konkret das Mündungsgebiet der Pram, nördl. v. Schärding.

192 *Seethaler* (wie Anm. 162) II § 19 b 4, 5.

193 Taidinge (wie Anm. 48) 86; ähnlich für den Salzgegenzug auf der Donau ab Passau (*Loebr*, wie Anm. 189).

194 *Lori* (wie Anm. 26) CXLVII, 319.

195 BHStA Hochstiftliteralien Salzburg 815 VI.

fahrt, das Beladen und die Naufahrt innerhalb von nur zwei Tagen absolvieren sollten¹⁹⁶. Zur Einhaltung dieser Vorschrift mußten die Schiffe die Gegenwärtsfahrt von 40 km an einem Tag bewältigen. Inwieweit es sich dabei nur um eine Soll-Bestimmung handelte, muß offenbleiben. In jedem Fall traue ich eine solche Leistung nur unbeladenen Schiffen zu. Aber auch Tagesmärsche von 20 km unterstreichen den hervorragenden Standard der Salzschiffahrt¹⁹⁷. Freilich ist die Aufteilung des Flußbettes in mehrere Gerinne zu berücksichtigen. Für die Naufahrt war sie von Nachteil, für die Gegenwärtsfahrt aber brachte sie den Vorteil, daß strömungsschwache Flußarme benützt werden konnten, deren Befahrung sich abschnittsweise nicht mehr allzusehr von der Fahrt über ein stehendes Gewässer unterschied. Sie waren z. T. für die Gegenwärtsfahrt reserviert und gesondert gekennzeichnet¹⁹⁸. Was die Übernachtungsstationen der Frühzeit betrifft, für die unbeschadet kürzerer Intervalle auch eine Regelmäßigkeit vorauszusetzen ist, so bleibt hier für die Lokalforschung noch ein interessantes Detailgebiet offen. Das gleiche gilt für die exakte Festlegung des Verlaufes des Treidelweges. Für seine Instandhaltung im großen waren die Einheber der Schiffmauten verantwortlich. Für seine tägliche Räumung gab es im bayerischen Abschnitt einen Anreiter, den die Schifflente bezahlten¹⁹⁹.

Der Gegenzug der Salzschiffe nördlich der Grenzen des Erzstifts von Passau bis Tittmoning entzog sich der unmittelbaren Verfügungsgewalt der Erzbischöfe. Er konnte nur über die herzoglich-bayerische Verwaltung beeinflußt werden²⁰⁰. Ab Tittmoning übernahmen salzburgische Bauern und ihre Knechte als Treiber die Weiterbeförderung der Schiffe. Ihre Aufnahme erfolgte jährlich zu Weihnachten durch die erzbischöflichen Beamten in Laufen, wobei sie sich für die ganze folgende Schifffahrtssaison verpflichten mußten²⁰¹. Ihre Anzahl war erstaunlich gering. So teilten sich in das Treiben von Salzburg nach Hallein 1569 vier Bauern, von denen einer vier, die anderen nur je zwei Rosse stellten²⁰². Für die ca. 1500 Fahrten der Hallaschen von Laufen nach Hallein standen im oberen Abschnitt somit nur zehn Pferde zur Verfügung. Die Bezahlung war nicht besonders attraktiv, so daß sich nur wenige Bauern um dieses Geschäft bewarben. Für das Treideln von Salzburg nach Hallein erhielt der Treiber 1581 von einem Schiff lediglich 2 B 16 dn, was wenig mehr als

196 Wie Anm. 194.

197 *Ellmers* (wie Anm. 13) 253, nennt für den Rhein eine durchschnittliche Tagesleistung im Gegenzug von 15 bis 17 km pro Tag bei gleicher Bespannung: Am Rhein zog ein Pferd 15 t Last, an der Salzach zogen zwei Pferde drei Schiffe, die, wenn sie auch nur zu zwei Dritteln ihrer Kapazität beladen waren, zusammen 30 t bewegten (zum Rhein: *Ellmers*, wie Anm. 13, 264).

198 SLA Karten und Risse 0 21.

199 SLA HS 6, fol 27.; *Lori* (wie Anm. 26) CXLVII, 333.

200 Salzkompromißschriften (wie Anm. 20) Beilage 159.

201 *Lori* (wie Anm. 26) XCLVII, 318f., und CCXXIX, 497.

202 SLA HS 6, fol. 36f.

einem Viertelgulden entspricht²⁰³. Auf dieser Grundlage erbrachte ein Pferd um 1580 einen Jahresbruttoertrag von knapp 50 fl. Davon waren der Lohn für den Knecht, Anschaffungs- und Verschleißkosten der Ausrüstung, besonders der Seile, und die Unterhaltskosten für das Pferd abzuziehen. Um überhaupt Treiber zu finden, mußten im Abschnitt Tittmoning–Laufen 1567 aus dem erzbischöflichen Kasten in Tittmoning sechs Schaff Hafer kostenlos und neun Schaff zu reduziertem Preis ausgegeben werden²⁰⁴. 1568 konnten die Treiber nur durch Erhöhung der Gratisabgabe auf neun Schaff bei ihrer Arbeit gehalten werden²⁰⁵. Die erzbischöfliche Verwaltung übertrug die daraus entstehenden Kosten zum Großteil auf die Salzhändler.

Die unmittelbare Durchführung des Gegenzuges sprachen Treiber und Schifflente von Fall zu Fall miteinander ab. Ordnungen bestimmen einen halben oder ganzen Tag, den beide am vereinbarten Treffpunkt aufeinander ohne Bußgeld zu warten hatten. Die Fracht der Salzschiffe im Gegenzug umfaßte hauptsächlich Getreide²⁰⁶. Für erzbischöfliche Schiffe, die Getreide führten, waren im Gegenzug keine Mieten zu entrichten²⁰⁷. Außerdem passierten Lebensmittelsendungen der Laufener Kaufleute Laufen zollfrei, wenn die Fracht für Hallein bestimmt war²⁰⁸.

DIE ENGERE FINANZIELLE BEDEUTUNG DER SALZSCHIFFFAHRT

Die Salzhändler hatten dem Schiffseigentümer, d. h. ab ca. 1400 ausschließlich dem Erzbischof, für den Einsatz der Schiffe Mieten zu bezahlen. Die wichtigsten Miettarife sind 1426 in folgender Höhe ausgewiesen: Für einen Asch ab Hallein, Rifer Salzstadel oder Salzburg nach Laufen 3 β dn; für eine Fahrt mit Scheiben von Hallein oder Salzburg nach Burghausen 6 β dn; von Laufen nach Burghausen 4, nach Obernberg 6, nach Passau 8 β dn; für einen Sechser von Rif oder Salzburg nach Laufen 2 β dn; für die Nachsendung von Scheiben ab Salzburg bis Burghausen 4 β dn; von Laufen nach Burghausen 2, nach Obernberg 4, nach Passau 6 β dn²⁰⁹. Der Großteil dieser Tarife bestand bereits im 14. Jahrhundert in gleicher Höhe²¹⁰. Zieht man die Frequenz des Schiffsverkehrs

203 *Lori* (wie Anm. 26) XCLVII, 239.

204 SLA HS 6, fol. 24f.; Ähnliche Klagen auch schon 1562, BHStA Hofkammer Salzburg 8571.

205 SLA HS 6, fol. 25f.

206 Noch 1426 sollte beides ausschließlich auf erzbischöflichen Schiffen gegenwärts geführt werden, Taidinge (wie Anm. 48) 88.

207 Taidinge (wie Anm. 48) 88.

208 *Spatzenegger* (wie Anm. 155) 62.

209 Taidinge (wie Anm. 48) 89f.; durchwegs, wie in allen anderen Angaben, β = *solidus longus* zu 30 dn.

210 *Lori* (wie Anm. 26) XLI, 42.

des Jahres 1494 in Betracht, so überschritten jedenfalls schon um 1400 die Jahreseinnahmen der erzbischöflichen Kammer aus den Schiffmieten 1000 Pfund Pfennig. Die 240 bis 300 Pfund Pfennig als Ablöse für jeden der früheren privaten Schiffseigentümer mußten sich solcherart in wenigen Jahren amortisieren.

Zu den Nauwärts-Schiffmieten kamen jene für die Gegenwärtsfracht sowie insbesondere die erzbischöflichen Mauteinnahmen. Erzbischöfliche Wassermauten bestanden in Hallein, Salzburg, Laufen und Tittmoring. Unter ihnen erbrachte allein die Halleiner Maut 1494 6480 Pfund Pfennig²¹¹. Nichterzbischöfliche Mauten hatten die Salzschiffe in Salzburg (erzbischöflich – an Stadt Salzburg auf Dauer verpfändet), in Burghausen, Braunau und Schärding (herzoglich-bayerisch), in Neuburg (herzoglich-österreichisch) sowie in Obernberg und Passau (bischöflich-passausch) zu passieren. Neben den Einnahmen der Landesfürsten boten Salzschiffahrt und Salzhandel aber auch den Unterhalt für eine große Zahl einfacher Leute. Die Bürger von Passau hielten 1565 fest, daß *viel tausent menschen, vom Hällein auß bis ins Behem auf wasser und lanndt bey diser uralten salzstraß durch Gottes segen unterhalten sein worden*²¹². . .

DIE ORGANISATION

Schiffahrtsordnungen und Schiffahrtsverwaltung

Da eine Vielzahl von Personengruppen unterschiedlicher Interessen an der Salzschiffahrt teilnahm, konnten Konflikte nicht ausbleiben. Ihnen zu steuern, erließen die Erzbischöfe Schiffahrtsordnungen. Die ältesten stammen aus den Jahren 1267 und 1278 und betrafen die privaten Schiffseigentümer sowie den Verkehr Hallein–Laufen²¹³. Die erste umfassende Regelung versuchte als Weistum in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts die *Nota de iuribus in Lauffen*²¹⁴. Nach dem Ausscheiden der privaten Schiffseigentümer (Schiffherrn) entsprechend modifiziert und erweitert, erfolgte 1426 ihre Neufassung als *Indiciones et statuta navium in Lauffen* bzw. *Recht der scheffrecht*²¹⁵. Begleitend fanden Teilbereiche u. a. 1441, 1494, 1531 und 1569 genauere Regelungen²¹⁶. Möglicherweise war es der härtere Konkurrenzkampf, der Erzbischof Johann Jakob 1581 zu einer neuen Ordnung veranlaßte²¹⁷. Teile dieser sehr ausführlichen Bestimmungen erschienen allerdings schon wenige Jahre später durch den Ein-

211 Salzkompromißschriften (wie Anm. 20) Beilage W 4.

212 Paul Praxl, Zur Geschichte des Goldenen Steiges, Verhandlungen des Historischen Vereins für Niederbayern, 97, 1971, 100.

213 SUB IV n 58, n 94.

214 *Nota de iuribus in Lauffen*, ed Lori (wie Anm. 26) XLI, 42f.

215 Taidinge (wie Anm. 48).

216 Lori (wie Anm. 26) XXXIII, 30f., LXXXIX, 126f., CXLIII, 295ff.

217 Lori (wie Anm. 26) CXLVII, 307ff.

tritt des Herzogs von Bayern in den Salzhandel überholt. Diesen Veränderungen trug die Schifffahrtsordnung von 1616 Rechnung²¹⁸. Wiederholt erneuert, erfolgte im wesentlichen auf dieser rechtlichen Grundlage die Salzschifffahrt durch 200 Jahre, bis mit der territorialen Umgestaltung an Salzach und Inn zwischen 1779 und 1816 vollständig andere Verhältnisse vorlagen.

Erzbischöfliche Beamte in Laufen hatten die Beobachtung der Schifffahrtsordnungen zu überwachen. An ihrer Spitze stand der Pfleger von Laufen²¹⁹. Die Einbeziehung von Detailgebieten der Schifffahrt in seinen Aufgabenbereich nach dem Ausscheiden der privaten Schiffseigentümer war nur vorübergehender Natur²²⁰. Maßgeblich für die Schifffahrt blieb jedoch stets seine Funktion als Vorsitzender des Schiffgerichtes. Als *Obristschöffrichter* sollte er nach erzbischöflichem Willen alle Gerichtsfälle urteilen, die sich auf Schiffen und Ländstätten zwischen Hallein und Passau ereigneten. Nördlich der Grenzen des Erzstiftes waren seine Kompetenzen allerdings umstritten. 1616 erfolgte eine Einschränkung, so daß flußabwärts von Tittmoning hinfort die Verfolgung von Malefizhändeln und die Abstrafung nichterbischöflicher Untertanen, auch wenn sie im Zusammenhang mit der Schifffahrt straffällig geworden waren, den herzoglich-bayerischen Gerichten oblag²²¹. Der Pfleger erhielt jährlich die erste Nachricht über die Wiederaufnahme der Salzproduktion in Hallein, worauf er vor allen, die in Laufen Anteil an der Salzarbeit nahmen, die Schifffahrtsordnung verlas und den Beginn der Arbeit ausrief.

Wichtigster erzbischöflicher Beamter, der sich unmittelbar und ausschließlich mit der Schifffahrt beschäftigte, war der Umgeher²²². Die Notwendigkeit der Einrichtung dieses Amtes ergab sich aus dem Ankauf der Salzschiffe durch die erzbischöfliche Kammer. 1426 erstmals genannt, rückte der Umgeher als Verwalter der erzbischöflichen Schiffe an die Stelle der ausgeschiedenen privaten Schiffseigentümer²²³. Sein Amt gliederte sich in einen administrativen und technischen Bereich. Der Umgeher hob die Schiffmieten ein und führte darüber Buch. Ihm oblag aber auch die Aufsicht über die Schopper und damit über die Herstellung und Erhaltung der Schiffe.

Im administrativen Bereich stand dem Umgeher der Schiffschreiber zur Seite, der gleichfalls 1426 erstmals erwähnt wird²²⁴. Neben einer Unterstützung des Umgehers hatte er ihn als Gegenschreiber auch zu

218 *Lori* (wie Anm. 26) CCXXIX, 484ff.

219 *Lori* (wie Anm. 26) CXLVII, 308.

220 Taidinge (wie Anm. 48) 88.

221 Salzkompromißschriften (wie Anm. 20) Beilage Qq.

222 *Lori* (wie Anm. 26) CXLVII, 308f.

223 Taidinge (wie Anm. 48) 87ff.

224 Taidinge (wie Anm. 48) 87.

überwachen²²⁵. Zusammen mit den Hebern und Fassern kontrollierte er die Einhaltung der Schellenberger Exportquoten²²⁶. Umgeher und Schiffschreiber fungierten als Beisitzer im Schiffgericht.

Im technischen Bereich stützte sich der Umgeher auf die Mitarbeit der Schiffknechte sowie der Heber und Fasser. Die sieben bis zwölf Schiffknechte führten die unmittelbare Aufsicht über die Schifflleute, die sie zur Fortführung der Salzarbeit anhielten bzw. bei Hochwasser daran hinderten²²⁷. Ihrer Aufsicht waren auch die Salzschiffe anvertraut, solange sich diese in der Altach befanden. Sank ein Schiff in der Altach, so hatten sie es zu ersetzen, wobei das Pönale dafür um die Mitte des 16. Jahrhunderts von 3½ auf 5¾ Gulden anstieg^{227a}. Die Tätigkeit der Schiffknechte dürfte bis in den Zeitraum der privaten Schiffseigentümer zurückreichen. Die Heber und Fasser waren für das vorschriftsmäßige Beladen der Salzschiffe verantwortlich²²⁸. Hier standen die Interessen der Händler, die pro Schiff möglichst viel Salz auszuführen wünschten, den Absichten der Schifflleute gegenüber, die nicht nach der Frachtmenge, sondern pro Fahrt ihren Lohn erhielten. 1608 verlangten die Heber und Fasser aufgrund der schwereren Kufen eine Lohnanhebung²²⁹. Heber und Fasser hatten weiters die Tragfähigkeit der Schiffe im Besitz der Salzhändler zu kontrollieren²³⁰. Schiffknechte, Heber und Fasser waren allerdings keine Beamten, sondern selbständige Handwerker. Ähnlich, wie das weiter unten noch für die Ausfergen und die Naufgergen zu beschreiben sein wird, trachteten auch sie danach, durch eine Reduktion ihres Personenkreises das persönliche Einkommen zu heben. Ebenso waren sie im 16. Jahrhundert bemüht, gegen den Versuch der Ausfergen, sie in ihre Abhängigkeit zu bringen, ihre Stellung unmittelbar unter der erzbischöflichen Schifffahrtsverwaltung zu behaupten^{230a}. Zur Unterstützung der Schifffahrtsbeamten waren außerdem der Zolleinheber in Laufen sowie die höheren Ränge der Schifflleute verpflichtet. Von ihnen erwartete man insbesondere die Anzeige jedes Versuches, Salz auf unregelmäßigem Weg auszuführen. Treffpunkt und Besprechungstermin für alle an der Salzschifffahrt Interessierten, für die Beamten und ihre Helfer, die Händler, die Schifflleute im Erzstift, aber auch die Obernberger Nauflezer, die Treiber und die Schiffbaumeister war der Abrechnungstag der Nikolauskirche in Oberndorf/Altach, der Jahr für Jahr am Montag nach dem Sonntag *Invocavit* stattfand (= 1. Fastensonntag / Mitte Februar bis Mitte März)²³¹.

225 *Lori* (wie Anm. 26) CXLVII 309.

226 OU 1471 Mai 9, HHStA.

227 *Lori* (wie Anm. 26) CXLVII, 308, 316.

227a BHStA Hofkammer Salzburg 8502.

228 *Lori* (wie Anm. 26) CXLVII, 320.

229 SLA HK SA L 1603.

230 Taidinge (wie Anm. 48) 87.

230a Wie Anm. 227a.

231 SLA HK SA L 1600ff. Dem Unterhalt dieser Kirche diente die St.-Niclas-Büchse, in die Fertiger und Erbausfergen gemeinsam einzahlten (*Lori*, wie Anm. 26, CXLVII, 333).

Die Personengruppen der Salzschifffahrt

Die Berufszweige der Salzhändler, der Lohnschiffer und ihrer Knechte und der eigentlichen Schifflente lassen sich nicht streng voneinander trennen. Immerhin erlaubt aber schon die Raffeltstetter Zollordnung innerhalb dieser Gruppe zwei Positionen zu erkennen. Es gibt den Freien (*liber homo*), der als Kaufmann (*mercator*) den Markt besucht²³². Bei Straffälligkeit riskiert er eine Konfiskation seines Schiffes und seiner Fracht. Hier handelt es sich somit um den freien, mit eigenem Schiff und seiner Fracht reisenden (Salz-)Händler. Als Erzbischof Konrad I. um 1130 für die *servi ecclesie sue* die mautfreie Durchfahrt durch Burghausen erwirkte, sollte diese Begünstigung nach Aussage der Urkunde in erster Linie für die eigenen Waren dieser *servi* gelten²³³. Sie beschäftigten sich daher mit dem Handel. Wenn sie der Erzbischof auch als seine Hörigen anspricht, so unterschied sie doch diese Möglichkeit zur Eigentumbildung deutlich von den anderen Mitgliedern dieser sozialen Gruppe. Auf dem Umweg über die bürgerliche *communitas* sicherten sie sich ihre persönliche Freiheit im 12. und 13. Jahrhundert neuerlich und endgültig. Noch im 15. Jahrhundert sind an der Salzach Salz Händler anzutreffen, die sich selbst mit dem Wassersehen (der Auskundschaftung der günstigsten Naufahrtstrecke) befassen, somit – wie in der Raffeltstetter Zollordnung – mit ihren Schiffen und ihrer Fracht regelmäßig ihre Handelsfahrten unternehmen²³⁴. Während zu dieser Zeit die Fernhandelskaufleute ihre Geschäfte längst von ihren Kontoren aus leiteten, erhielt sich beim Salzhandel der ältere Typ des reisenden Kaufmannes bis zum Ende des Mittelalters.

Auch die andere Position findet schon in der Raffeltstetter Zollordnung ihre Beschreibung. Sie kennt auch den Unfreien (*servus*), der eine fremde Fracht führt. Wird er bei einer Unredlichkeit ertappt, so wird er festgehalten, bis ihn sein Herr auslöst. Solche Unfreie, die für ihre Grundherrschaft zu Schifffahrtendiensten verpflichtet waren, gab es im Mittelalter an allen schiffbaren Flüssen. An der Salzach, wo sie sich analog zum Frachtaufkommen primär mit der Salzschifffahrt zu befassen hatten, zählte zu ihnen eine jedenfalls bedeutende Anzahl von Hörigen des Erzbischofs von Salzburg. Den Hauptanteil an ihnen hatte die Kirche von Salzburg sicher mit dem Erwerb der Siedlung Laufen erhalten. Ihre wichtige Stellung in der Salzschifffahrt äußert sich in einem Vorzugszoll auf Salz in Passau, dem sogenannten Laufenerrecht, das 1255/56 erstmals erwähnt wird²³⁵. Auch diese unfreien Schifflente gehören zu den *servi ecclesie sue* Erzbischof Konrads I. Zu ihrer Rechtsstellung ist an der Salzach aus dem Hochmittelalter kein Dokument überliefert. Um trotzdem

232 Wie Anm. 6.

233 Wie Anm. 179.

234 Taidinge (wie Anm. 48) 87f.

235 Wie Anm. 97.

eine Vorstellung davon zu geben, bemühe ich das Schifffrecht (*obligatio nautarum*) der Abtei Niederaltaich aus dem 13. Jahrhundert²³⁶. Hauptaufgabe der Niederaltaicher Schifffleute war das Abholen des Weines aus den Besitzungen in Österreich. Bei jeder Abfahrt gab ihnen die Abtei eine bestimmte Menge an Getreide mit. Vor der Rückfahrt aus Österreich erhielten sie – wie schon erwähnt – 8 Pfennige für einen Schiffshaken, eine Schiffsstange und Handschuhe. Während der gesamten Fahrt hin und zurück bis zur Abtei sollten die Schifffleute ihr Schiff nicht verlassen. Wenn durch Verschulden des Schiffmannes das Schiff in Verlust geriet, sei es durch Schiffbruch, Aufhaltung oder sonst eine Hinderung, wenn der Schiffmann seines Alters wegen oder aus einem anderen Grund nicht fahren wollte, so sollte ein anderer, erprobter an seine Stelle treten. Wenn er aber nach drei oder vier Tagen bei der Rückfahrt erkrankte, so hatte ihm der Prokurator des Abtes einen anderen zu Hilfe zu schicken. Der Kranke besaß das Recht, daß er auf dem Schiff bis nach Hause gebracht wurde. Diese Bestimmungen, allein ihre besondere schriftliche Fixierung, erhärten die allgemeine Überlegung, daß sich die unfreien Schifffleute aus der Masse der Hörigen durch ihre technische Qualifikation zu ihrem Vorteil abhoben. Das wird besonders durch den letzten Punkt deutlich, der dem Hörigen gegen seine Grundherrschaft geradezu einen Rechtsanspruch einräumt. Zusammen mit den oben beschriebenen Salzhandlern, zu denen die Grenzen ohnehin immer fließend blieben – wie u. a. die gemeinsame Subsumierung unter die *servi* Erzbischof Konrads zeigt –, erreichten hauptsächlich die kommandierenden Steuerleute, die oberste Schicht der Schiffer, als Bürger im 13. Jahrhundert ihre persönliche Freiheit. Besonders in Laufen – um zu den Verhältnissen im Erzstift zurückzukehren – sind mehrfach verwandtschaftliche Bindungen zwischen den Salzhandlern und dieser Schicht der Schifffleute anzutreffen.

Die Fertiger

Im Mittelalter nannte man die Salzändler an der Salzach alternierend Meister oder Fertiger. Möglicherweise in Anlehnung an das österreichische Salzwesen setzte sich in der Neuzeit der zweite Begriff durch, doch lebte der Ausdruck Meister in Wortzusammensetzungen wie *Meisterknecht* und *Meistersalz* fort. Als Privatunternehmer kauften sie mit längerfristigen Verträgen in Hallein und Schellenberg Salz, das entweder sie selbst oder angeheuerte Schifffleute mit ihren Schiffen oder Lohnschiffer zu den Bestimmungsorten brachten²³⁷. Erst im 16. Jahrhundert stellten die Fertiger ihre eigenen Fahrten ein. Schifffleute steuerten ihre Salzschiffe, ihre Vertretung in Laufen übernahmen die sogenannten Meister-

²³⁶ Wie Anm. 188.

²³⁷ *Adam Doppler*, Auszüge aus den Originalurkunden des fürsterzbischoflichen Consistorial-Archives zu Salzburg, in: MGSL 14, 1874, II. Archiv, 57, n 242.

knechte. Die Getreidesendungen der Fertiger beherrschten auch den Gegenzug und dienten in den Salinen vielfach als Bezahlung für das Salz. Dieses privatwirtschaftliche Element sorgte für den kontinuierlichen Gang des Halleiner Produktes flußabwärts und unterhielt aus seinem Gewinn die gesamte Schifffahrt, die Schiffeleute, Gegenzugmannschaften und die Schiffe selbst.

Der Zugang zum Fertigen stand im Spätmittelalter jedermann offen. Es beteiligten sich daran Bürger aus Hallein, Salzburg, Laufen, Burghausen, Schärding und Passau. Von ihnen besorgten die Burghausener allein den Transport in ihre Stadt nach freiem Bedarf. Lediglich die Bestimmung der Schiffsordnung von 1581, daß pro Tag nicht mehr als fünf Salzschiffe die Burghausener Lände anlaufen sollten, setzte diesem Verkehr eine Grenze²³⁸. In der Praxis wurde sie wohl kaum spürbar. Im 16. Jahrhundert ergab eine Scheibfahrt einen Gewinn von 7 bis 10 Pfund Pfennig²³⁹. Nimmt man daraus den Durchschnittswert, so brachte das Rekordergebnis von 910 Scheibfahrten des Jahres 1587 jedem der 63 Burghausener Fertiger, die in diesem Jahr am Salzhandel teilnahmen, einen Ertrag von knapp 120 fl.

Der Salztransport nach Passau unterlag einer Normierung. Jeder Fertiger durfte nur eine bestimmte Menge Salz pro Jahr nach Passau bringen. Dieses Quantum eines Fertigers oder – mit dem anderen Ausdruck – eines Meister nannte man ein *Meistersalz*. Vor 1550 umfaßte es 27 Hallfahrten (= 27 × 233 Fuder = ca. 400 t)²⁴⁰. 15 mußten vom Beginn der Schifffahrt im April bis zum Fest des hl. Rupert im Herbst, am 24. September, ausgeführt werden („Sommermeister“), 12 in der übrigen Schifffahrtszeit bis Ende November („Herbstmeister“). Über Verlangen der Fertiger erhöhte der Erwählte Ernst 1550 die Anzahl der Hallfahrten für ein Meistersalz auf 33 (18 vor, 15 nach Ruperti = 33 × 233 Fuder = ca. 495 t). Einen Höhepunkt bildeten die Jahre um 1557, als die Zahl der Herbstmeister noch um zwei auf 17 gesteigert wurde (18 vor, 17 nach Ruperti = 35 × 233 Fuder = ca. 525 t)²⁴¹. 1566 machten sich erstmals die Einfuhrverbote nach Böhmen bemerkbar. Am 2. Mai dieses Jahres mußten die Passauer Fertiger um Aufschub des Beginns der Salzausfuhr ersuchen, da über den Winter, d. h. in der Hauptsaison, die Salzstraßen nach Böhmen gesperrt und ihre Magazine noch randvoll waren²⁴². Die Schiffsordnung von 1581 erwähnt 28 Hallfahrten für ein Meistersalz (16 vor, 12

238 Wie Anm. 95.

239 SLA HK SA H 1, 10.

240 SLA HS 6, fol. 15 v. Gegen Ende des 16. Jahrhunderts, vor allem aber ab dem 17. Jahrhundert, als die Fertiger/Meister verschwanden, und der Herzog von Bayern zum alleinigen Salzexporteur aufrückte, geriet die ursprüngliche Bedeutung des Wortes in Vergessenheit. Der Begriff wurde als Bezeichnung für die Schifffzüge ab Laufen und schließlich für alles über Burghausen hinaus verschifft Salz verwendet. *Lori* (wie Anm. 26) 643, kannte aber noch 1764 die erste Bedeutung.

241 SLA HS 6 fol. 15v; BHStA Hofkammer Salzburg 8527.

242 SLA HK SA H 1, 49.

nach Ruperti = 28×233 Fuder = ca. 420 t). Gleichzeitig wurden die Fertigergerechtsame, d. h. das Recht, ein Meistersalz auszuführen, auf 25 begrenzt²⁴³. Drei davon erhielten die Schärddinger für ihren Gebrauch. In die übrigen 22 teilten sich der Salzstadel und Bürger von Passau (10), die *Gemeine Einlag* und Bürger von Laufen (5) und sieben Halleiner Bürger. Durch die Beherrschung des weiteren Handelsweges nach Böhmen, die allein den Passauern zufiel, versuchten sie mit Erfolg, die übrigen Fertiger zu übervorteilen. Um 1557 durfte jeder Fertiger bei der Abfuhr von einem Meistersalz – so kein Unglücksfall eintrat – mit einem Gewinn von 25 Gulden rechnen^{243a}. Die Regelung des Meistersalzes betraf allerdings nur den Großteil der aus Hallein nach Passau bzw. Schärdding ausgeführten Salzmenge. Neben diesem gebundenen erzbischöflichen Markt, dessen Preisgestaltung zwischen Salzburg und Bayern vereinbart wurde, gab es noch den freien Markt der Halleiner Bürger²⁴⁴. Soweit sie Pfieseigentümer waren, durften sie ihr Salz an die Fertiger verkaufen. Ich nehme an, daß der erzbischöfliche Salzpreis dabei nur als Richtwert fungierte, während sich auf diesem Markt der Preis an Angebot und Nachfrage orientierte. Über die Salzzuteilungen konnte der Erzbischof allerdings auch diesen Markt beeinflussen.

Um die Mitte des 16. Jahrhunderts konnten die bayerischen Herzoge die privaten Salzkaufleute aus dem Reichenhaller Handel verdrängen und ihn in ihrer Hand monopolisieren. Es lag nahe, gleiches beim Halleiner Handel zu versuchen, wenigstens soweit er sich der Schifffahrt bediente und über bayerisches Territorium bewegte. Zudem strebte er in dieser Zeit seinem Höchststand zu, so daß – wie es ein salzburgisches Schreiben 1556 formulierte – *die zwo staedt, Passau und Burghausen, für und für um mehr salz schreyen*²⁴⁵. Mit dem Vertrag von 1594 glückte Herzog Wilhelm V. diese Absicht. Die Passauer und bayerischen Fertiger wurden sofort ausgeschlossen, die Salzburger durften ihr Salz ausnahmslos nur an den Herzog verkaufen²⁴⁶. Seit dem erneuerten Vertrag von 1611 galt außerdem die Bestimmung, daß im Falle ihres Ausscheidens ihre Gerechtsame an den Herzog fallen sollten²⁴⁷. Damit war auch im Halleiner Salzhandel zu Wasser die Ablöse des freien Unternehmertums durch das staatliche Monopol abgeschlossen. Von Hallein bis Schärdding sah sich das Bürgertum der kleineren Salzach-Inn-Städte seiner einträglichsten Erwerbsmöglichkeit beraubt.

243 *Lori* (wie Anm. 26) CXLVII, 325f.

243a BHStA Hofkammer Salzburg 8526.

244 Sowohl die Halleiner Hauptrechnungen als auch Kurbayern, Geh. Landesarchiv 641 (beides wie Anm. 27), unterscheiden zwischen *von hof auf das wasser gerichteten hallfabrten* (= *Meistersalz*), und *von den burgern (auf das wasser gerichteten hallfabrten)*, die in ihrer Anzahl stets leicht unter dem Meistersalz lagen.

245 Salzkompromißschriften (wie Anm. 20) Beilage 200.

246 *Lori* (wie Anm. 26) CXLI, 360.

247 *Lori* (wie Anm. 26) CLXXIV, 387.

Die Schiffherrn

Die privaten Schiffseigentümer an der Salzach führten die Bezeichnung Schiffherrn. Als Eigenname (*Schefherr*) fand der Begriff 1267, als Standesbezeichnung (*domini navium*) 1278 erstmals Erwähnung²⁴⁸.

Mit dem Wechsel des Ausgangsortes der Salzschiifahrt von Reichenhall nach Hallein entstand in diesem obersten Abschnitt ein Verkehr, der jenem untenhin in Bedeutung und Frequenz gleichkam. Es ist anzunehmen, daß die Schiffherrn – ebenso wie die im Anschluß zu beschreibenden Ausfergen – dieser Veränderung die Ausbildung ihres Standes verdankten. Im Gegensatz zu Schiifahrt und Handel untenhin, woran Laufener Bürger in Konkurrenz zu den Kaufleuten aus anderen Salzach-Inn-Städten teilnahmen, eröffnete der Verkehr obenher geschäftliche Möglichkeiten, die aufgrund der geographischen Lage am günstigsten von Laufen aus zu nützen waren. Wie aus der Raffelstetter Zollordnung hervorgeht und auch die Urkunde von 1130 andeutet, steuerten die Salz Händler und Schiifsführer auf Donau und Salzach wenigstens zum Teil ihre Ware auf eigenen Schiiften nauwärts. Bei der Veränderung der Schiifahrt obenher vermochten offenbar zunächst 25, später 27 Laufener Bürger das Recht durchzusetzen, daß nur ihre Schiiffe Salz von Hallein nach Laufen führen durften. Auch das Eingreifen der Erzbischöfe, mit dem die Salzschiiffe von Reichenhall abgezogen und auf die Strecke Hallein–Laufen umgelenkt wurden, mag dabei eine Rolle gespielt haben. Andere Salz Händler konnten einschließlich ihrer eigenen Schiiffe von diesem Verkehr ausgeschlossen werden. Sie mußten dafür die privilegierten Schiiffe mieten. Dieses Vorrecht eröffnete seinen Trägern die Möglichkeit, die eigenen Fahrten aufzugeben und das Einkommen hinfort nur noch aus der Vermietung ihrer Schiiffe zu beziehen. Die erstrebenswerte Teilnahme daran führte dazu, daß die Ausformung des begünstigten Personenkreises nicht ohne Zwist vor sich ging²⁴⁹. 1267 sah sich Erzbischof Wlodizlaus veranlaßt, nach Schlichtung eines Streites die Rechte der Schiffherrn – auch untereinander – festzulegen²⁵⁰.

27 Laufener Bürger, die sich auf rund 15 Familien verteilten, erhielten den Besitz je eines Schiifrechtes (*ius navigii*) verbrieft. Jedes Recht war ein vererbbares, freies Eigen, das den Besitz zweier großer und eines kleinen Schiiffes sowie die Konzession umfaßte, damit auf der Salzach Schiifahrt treiben zu dürfen. Der Erzbischof sagte zu, über diese Zahl hinaus keine Schiifrechte zu vergeben. Besitzveränderungen sollten nur innerhalb der Gemeinschaft erfolgen, gegebenenfalls würden die Schiffherrn einen anderen Laufener Bürger dem Erzbischof zur Aufnahme vorschlagen. Je-

248 SUB IV n 58, n 94.

249 Koller (wie Anm. 190) 49f.

250 SUB IV n 58; *Heinz Dopsch*, Die erzbischöflichen Ordnungen für die Salzachschiifahrt (1267 und 1278) und die Anfänge der Schiifferschützen von Laufen-Oberndorf, in: Salzfaß 12, Heft 2, 1978, 58ff.

der der Schiffherrn mußte persönlich in Laufen anwesend sein, es sei denn, der Erzbischof benötigte seinen Dienst an einem anderen Ort.

Das Fehlen einer ausdrücklichen Bezugnahme auf die Salzschiffahrt erklärt sich aus dem rechtlichen Zusammenhang des Diploms. Der Erzbischof konnte das gewachsene Recht der Schiffherrn normieren, aber nicht einschränken. Es umfaßte die Berechtigung, jede Art von Gütern zu transportieren, was im Gegenzug auch zutraf. Die Begrenzung der Nauwärts-Fracht auf Salzsendungen, die um die Mitte des 13. Jahrhunderts bereits abgeschlossen war, ergab sich zunächst als konjunkturell bedingte, freiwillige Beschränkung auf das absatzsicherste Produkt. Zur Norm wurde sie erst in der Folge. Selbstverständlich verkehrten 1267 noch andere Schiffe auf der Salzach, wie z. B. die 1278 erwähnten Boote aus der Stadt Salzburg²⁵¹. Wenn der Erzbischof trotzdem zusagte, keine weiteren Schiffrechte zu verleihen, so bezog sich das ausschließlich auf das (unerwähnte) Vorrecht, Salz von Hallein nach Laufen zu transportieren. Ohne Wirksamkeit blieb es auf den Verkehr der Schiffherrn-Schiffe untenhin, bei dem sie gleichfalls weiter zur Verwendung kamen, ohne daß ihnen hier eine ähnliche Monopolstellung zustand. Die Schiffherrn organisierten auf eigenen Gewinn die Salzschiffahrt. Sie beaufsichtigten den ordnungsgemäßen Einsatz ihrer Schiffe und damit auch Fertiger und Schifflente. Dabei blieb ihr finanzielles Risiko minimal. Sank ein Schiff während der Fahrt, hatte es der Schiffkommandant oder der Fertiger zu ersetzen. Lediglich wenn es während des Stillstandes in der Altach verdarb, trug der Schiffherr den Schaden. Sie bildeten eine Erwerbsgemeinschaft, die untereinander gewisse Statuten beobachtete. Wenn der Erzbischof hinzufügen ließ, daß dadurch niemand an seinem Recht Schaden erleiden sollte, so richtete sich diese Bestimmung gegen den Zusammenschluß zu einer Einung einschließlich einer ungerechtfertigten Erhöhung der Schiffmieten.

In sozialer Hinsicht bildeten die Schiffherrn die Spitze des Laufener Patriziats. Mit Seibot von Lampoting zählte schon von 1267 an eine ritterbürtige Familie zu ihrer Gemeinschaft. Andere, durch ihr Cognomen zweifelsfrei als bürgerlich ausgewiesen, waren mit verschiedenen ritterlichen Familien aus der Umgebung Laufens verschwägert²⁵². Weitere verwandtschaftliche Beziehungen verbanden sie untereinander und – wie früher nach Reichenhall – nun dem Halleiner Patriziat²⁵³. Neben Schiffmieten und Salzverschleiß, an dem sie zweifellos weiterhin teilnahmen, verdienten sie auch am Handel mit anderen Gütern²⁵⁴. Sie besaßen ferner Teile der Lagereinrichtungen auf der Altacher Salzlände mit hohem Rentenertrag und Grundbesitz, der sich um Laufen häufte, aber auch Güter in der Gastein, in mehr als 100 Kilometer Entfernung, umfaß-

251 SUB IV n 94.

252 OUU 1321 Jänner 12, 1343 Sept. 1, Stadtarchiv Laufen.

253 OUU 1321 Jänner 12, 1336 November 1, 1338 Jänner 2, Stadtarchiv Laufen.

254 OU 1321 Jänner 12, Stadtarchiv Laufen.

te. Aus ihrem Reichtum stammten zahlreiche Stiftungen zur Laufener Pfarrkirche²⁵⁵.

Während der Sedisvakanz des Jahres 1338 ging der Rückkauf eines Schiffrrechtes gemäß den Bestimmungen des Jahres 1267 vor sich. 1343 erfolgte eine Bestätigung der Rechte und ihre Übersetzung ins Deutsche²⁵⁶. Hingegen war es schon 1294/95 zu einer Konfrontation zwischen Erzbischof Konrad IV. und der Gemeinschaft der Schiffherrn hinsichtlich der primären Verfügungsgewalt über erledigte Schiffrrechte gekommen. Stellte die Gemeinschaft den Erzbischof 1294 vor vollendete Tatsachen, so gelang es diesem ein Jahr später, gegen den Willen der Schiffherrn seinem Vizedom Konrad von Kuchl ein Schiffrrecht zu übertragen. Den Kuchlern folgten weitere ritterbürtige Familien²⁵⁷. Damit formte sich im 14. Jahrhundert das Schiffrrecht zu einem Erwerbstitel um, bei dem eine einmalige Investition krisensichere, außergewöhnlich hohe Zinsen trug. Diese Entwicklung bezog auch den Großteil der bürgerlichen Schiffherrn ein. Die Mitglieder der Gemeinschaft waren vielfach ständig im Dienst des Erzbischofs von Laufen abwesend, wozu sie die Bestimmung von 1267 berechnete. Analog zu den zweihundert Jahre späteren Ereignissen im Zusammenhang mit dem Ausfergenamt ist anzunehmen, daß sie ihr Schiffrrecht in Laufen verwalten ließen. Die Lösung von der Schifffahrt mag zusammen mit den Streitfällen bei der Weiterverleihung für die erzbischöfliche Kammer den Anlaß ergeben haben, die Rechte zu erwerben, ihre Verwaltung an eigene Beamte zu übertragen und damit den reichen Ertrag und die unbeschränkte Verfügungsgewalt über die Salzschiffe zu erlangen. Als Hintergrund des Vorganges ist die gleichzeitige allgemeine Tendenz zur Ablöse der mittelalterlichen Feudalstrukturen durch den neuzeitlichen Beamtenstaat zu sehen. 1389 gelang um 240 bis 300 Pfund Pfennig pro Recht der Erwerb der ersten Anteile, ein Jahr später verfügte Erzbischof Pilgrim bereits über die Mehrheit. 1399 verlangte sein Nachfolger, Erzbischof Gregor, im Besitz von 24 der 27 Schiffrrechte, die Herausgabe aller Privilegien. War die Höhe der Abfindungen – im Gegensatz zu den Zahlungsmodalitäten – zu Beginn für die Verkäufer günstig gewesen, so erfolgte 1417 der Einzug des letzten Rechtes ersatzlos. Die Schiffherrnfamilien – soweit nicht ohnehin ritterbürtiger Herkunft – gingen im Landadel des Erzstiftes auf²⁵⁸.

255 OOU 1321 Jänner 12, 1333 Juni 23, 1335 September 12, Stadtarchiv Laufen.

256 SUB IV n 371, n 389.

257 SUB IV n 175, n 181; Zusammenstellung bei *Loehr* (wie Anm. 8) 258f.

258 *Heffeter* (wie Anm. 1) 168ff.; *Loehr* (wie Anm. 149); *Herbert Klein*, Zur Geschichte des Schlosses Gartenau, in: MGSL 94, 1954, 197; Die Igelbundurkunde unterfertigten 1403 mit den Vertretern des Adels zehn ehemalige Laufener Schiffherrnfamilien, wobei solche ursprünglich bürgerlicher Herkunft – den Rittern gleichgeachtet – ohne Unterscheidung neben ihren ritterbürtigen Standesgenossen erscheinen (*Richard Mell*, Abhandlung zur Geschichte der Landstände im Erzbistum Salzburg, MGSL 43, 1903, 357); ferner wird die Ehefrau des Hans Scheffherr, Mitglied einer 1267 bereits genannten, aufgrund ihres Cognomens unzweifelhaft bürgerlichen Laufener Schiffherrnfamilie, 1467 vom Salzburger Stadtrichter als *edle* Frau Magdalena angesprochen (MCA HS rot 9, 72 r).

Die Ausfergen

Gleich den Schiffherrn hängt das Auftreten des Schifferstandes der Ausfergen mit der Umorientierung der oberen Salzschiffahrt von Reichenhall–Laufen auf die Route Hallein–Laufen zusammen. Konnten die Schiffherrn den Salztransport in diesem Abschnitt auf ihre Schiffe zwingen, so führten die Ausfergen darauf das Kommando. Im Auftrag der Fertiger, denen die eigene Durchführung der Salzarbeit auf dieser Flußstrecke dauernd verwehrt blieb, brachten sie eigenverantwortlich deren Gut von Hallein nach Laufen. Dabei entstand schon vor 1274 in Laufen eine Gemeinschaft, die auf der Grundlage eines Gewohnheitsrechtes jährlich 30 Pfund Pfennig an die erzbischöfliche Kammer überreichte²⁵⁹. Ähnlich wie bei den Schiffherrn und wahrscheinlich in Folge der schriftlichen Fixierung von deren Rechten 1267 drängte auch das Gewohnheitsrecht der Ausfergen zu einer Kodifikation. Dem trug Erzbischof Friedrich 1278 mit dem Ausfergenprivileg Rechnung²⁶⁰. Es schränkte den Personenkreis auf 40 Einwohner Laufens ein, die in Ausübung ihrer Arbeit unmittelbar dem Erzbischof verbunden waren. Beamte und Schiffherrn durften die Ausfergen weder behindern noch ihrerseits Geldleistungen von ihnen fordern. Die Vergabe dieses Rechts erfolgte ab 1278 durch den Erzbischof in Form einer erblichen Leihe.

Die personelle Abgrenzung verhinderte den Zugang weniger qualifizierter Schifflleute zu dieser wichtigen Tätigkeit und machte für ihre reibungslose Durchführung einen überschaubaren Personenkreis verantwortlich. Dementsprechend sollte der tüchtigere unter den Söhnen eines Ausfergen das Amt erben, gleichviel, ob er der ältere oder der jüngere war. Ihre Bindung an den Erzbischof schützte die Ausfergen vor Übergriffen von seiten der Schiffherrn, die der Erzbischof zu gedeihlicher Zusammenarbeit mit den Ausfergen anhielt. Hier ist unschwer eine Interessensgleichheit zwischen Erzbischof Friedrich und den Ausfergen zu erkennen. Bei einem Ausweiten der Rechte der Schiffherrn, insbesondere, wenn es ihnen gelang, sich die Ausfergen zu unterstellen, drohte dem Erzbischof auch innerhalb der Grenzen seines Erzstiftes jede unmittelbare Einflußnahme auf die Salzschiffahrt zu entgleiten. Dem beugte Erzbischof Friedrich vor, als er dem Kreis der Schiffherrn die ähnlich organisierte und an ihn gebundene Gruppe der Ausfergen gegenüberstellte. Den größeren Rahmen bildet das politische Konzept Friedrichs, das in der Wiederherstellung geordneter Verhältnisse nach dem Salzburger Bistumstreit bestand. Wie er einem Teil seiner Ministerialität mit Waffengewalt entgegentrat, schritt er auch gegen Mißstände im Salzwesen – 1276 in Hallein, 1278 in Laufen – ein²⁶¹. Obwohl die namentliche Abgrenzung

²⁵⁹ *Herbert Klein*, Ein Einkünfteverzeichnis des Erzstiftes Salzburg von 1274, in: MGSL 95, 1955, 63 (18), 65 § 18.

²⁶⁰ SUB IV n 94; *Dopsch* (wie Anm. 250) 65ff.

²⁶¹ *Koller* (wie Anm. 15, Hallein) 80ff.

und die Regelung des Erbrechtes den Ausfergen eine schärfere Abgrenzung gegenüber den anderen Schifflenten garantierten und damit ihr Einkommen sicherten, verzichtete der Erzbischof auf eine Steigerung ihrer Abgaben. Sie hatten weiterhin an drei Terminen jährlich je 10 Pfund Pfennig abzuliefern. Als Zahltag bestimmte die Urkunde die Feste des hl. Rupert im Frühjahr (27. März), des hl. Jakobus (25. Juli) und des hl. Rupert im Herbst (24. September), somit den Anfang, den Höhepunkt und den Beginn des letzten Abschnittes der jährlichen SalzschiFFahrt. Im Erbfall war eine Anlait zu entrichten. Ähnlich wie den Schifffherrn unter sagte ihnen der Erzbischof den Zusammenschluß zu einer Einung (*conspiracio*), doch dürfte der kleine Kreis der Ausfergen rasch zu einheitlichen Tarifen gefunden haben. Allerdings betonen noch die Schifffrechte von 1426 die Möglichkeit einer freien Lohngestaltung²⁶². Noch deutlicher als der Verzicht auf eine Erhöhung der Abgaben unterstreicht eine Konzession von seiten des Erzbischofs sein eigenes maßgebliches Interesse am Zustandekommen des Ausfergenprivilegs. In Kriegsfällen nördlich der Tauern mußten die Ausfergen sechs Leichtbefahnete stellen. Der Erzbischof gestand ihnen aber zu, im Falle der Gefangennahme eines Ausfergen bis zu dessen Auslösung ihrer Arbeit fernzubleiben. Dieses „Streikrecht“ verdient umso mehr Beachtung, als eine Unterbrechung der Salzausfuhr am empfindlichsten die erzbischöfliche Kammer traf, und der Erzbischof es nicht einem besonders ausgezeichneten Personenkreis, sondern einfachen Schifflenten einräumte. Es fand bezeichnenderweise als letzte Bestimmung in die Urkunde Aufnahme und weist auf das Mitwirken eines Ausschusses aus den Ausfergen bei den vorangehenden Verhandlungen hin. Er dürfte personell weitgehend mit jenem gleichzusetzen sein, der in anderem Zusammenhang im Privileg Erwähnung findet.

Vornehmlich aufgrund ihrer Fertigkeit ausgewählt, umfaßte die Ausfergen-Gemeinschaft Mitglieder unterschiedlichen Standes. Einige waren mit dem Schifffherrnpatriziat verwandt, anderen mangelte als Einwohnern (*incolae*) das Bürgerrecht. Ihre soziale Einordnung unter den Schifffherrn bedingte schon ihre manuelle Arbeit²⁶³. Der Ausferge erhielt von einem Fertiger den Auftrag zu einer Hallfahrt. Er übernahm ein Schiff der Schifffherrn, heuerte eine Mannschaft an und sorgte für den Gegenzug nach Hallein. Dort mußte er bei der Zusammenstellung der Fracht anwesend sein. Das Füllen der Kufen bot dem Verkäufer hinlänglich Gelegenheit, den abwesenden Fertiger zu übervorteilen. Seine Vertretung übernahm der Ausferge. Er wachte über das Beladen des Schiffes und führte es im 13. Jahrhundert noch selbst als Kommandant zurück

²⁶² Taidinge (wie Anm. 48) 89.

²⁶³ Zum folgenden *Koller* (wie Anm. 17) 75ff. sowie Wiederabdruck der genannten Arbeit mit maßgeblichen Erweiterungen in: Salzfaß 14, Heft 1, 1980, 1ff.

nach Laufen, wo er vom Fertiger seinen Lohn erhielt²⁶⁴. Während des gesamten Vorganges war der Ausferge allein für Schiff und Fracht verantwortlich. Im 14. Jahrhundert nahmen die Ausfergen nur noch die Aufgabe der Koordination der Schifflaute, Schiffe und des Gegenzuges sowie die Vertretung der Fertiger in Hallein wahr. Dem langsamen Gegenzug konnten sie fernbleiben, beim Verpacken der Fracht und bei der Naufahrt mußten sie persönlich anwesend sein. Allerdings übertrugen sie dabei die Kommandogewalt einem Schiffmann, der sie unter ihrer Aufsicht ausübte. Gegen Ende des 15. Jahrhunderts konnten sie schließlich auch diese reduzierte Teilnahme an der Schifffahrt abstreifen. Um 1500 stellten sie ihre persönlichen Fahrten ein und beschränkten sich im Zusammenwirken mit der erzbischöflichen Verwaltung auf die Organisation der oberen Salzschifffahrt von Laufen aus.

Der Verbesserung der Arbeitsbedingungen entsprach ein steigendes Ansehen, wobei es ihnen vielfach gelang, in die soziale Position der Schiffherrn einzurücken. In Nachfolge von Mitgliedern der Schiffherrnfamilien erscheinen Ausfergen ab 1343 als Genannte der Stadt Laufen, ab 1383 als Stadtrichter und ab 1566 als Pfleger²⁶⁵. Ihr zunehmendes Selbstbewußtsein kommt auch in einer Appellation über die erzbischöfliche Gerichtsbarkeit hinaus an das kaiserliche Kammergericht zum Ausdruck sowie in zwei Bestätigungen ihrer Privilege, die sie 1495 und 1530 beim Kaiser einholten²⁶⁶. Als bemerkenswert dürfen auch zwei Ereignisse aus den Jahren vor 1500 gelten, als die Ausfergenfamilie Gold vom ritterbürtigen Schiffherrngeschlecht der Lampodinger den gleichnamigen Ansitz kaufte und die Ausfergenfamilie Guträtl mit den Spitzen des Gasteiner Montanwesens in verwandtschaftliche Beziehungen trat²⁶⁷. Zu dieser Entwicklung trug die Reduktion der Ausfergenfamilien von etwa 30 im Jahre 1278 auf acht im 15. Jahrhundert und schließlich auf vier im Jahre 1530 bei²⁶⁸. 1521 stammten aus ihnen 28 Träger des Amtes²⁶⁹. Die Ausfer-

264 Pro Fahrt Laufen–Hallein–Laufen erhielt ein Ausferge Ende des 14. Jahrhunderts max. 120 Pfennig, Anfang des 15. Jahrhunderts max. 135 Pfennig (*Lori*, wie Anm. 26, 43; *Taidinge*, wie Anm. 48, 89).

265 Genannte: OU 1343 Juli 12, Stadtarchiv Laufen; Stadtrichter: Gentner (wie Anm. 389) 311, und OU 1463 Februar 28, HHStA; Pfleger: SLA Frank-Pfleggerichte, Laufen; Möglicherweise war bereits der Ausferge Hans Gold 1501–1511 Pfleger von Laufen, *Spatzenegger* (wie Anm. 267).

266 OOU 1474 April 13, 1495 Juni 3, 1531 Februar 1 (Transsumpt), SLA.

267 Gold: Bei der Familie Gold, die mit dem 1469 als Ausfergen genannten Gilig Gold erstmals Erwähnung findet, dürfte es sich um eine emporgekommene Ausfergenfamilie und nicht um ein aus der Schweiz zugezogenes Adelsgeschlecht handeln. vgl. *Leopold Spatzenegger*, Die Reiserrechnung des Erzbischofs Leonhart Keutschach nach Hall in Tirol, in MGSL 7, 1867, Selbständige Mitteilungen, 120, Anm. 61, gegen (unrichtig) *Fritz Mayer*, Kirchanschöring und Lampoding, in: Salzfaß, 13, Heft 2, 1979, 57ff.; Ein Nachkomme des Gilig war vermutlich Hans Gold, der mit dem Ansitz vor 1499 das Prädikat von Lampoding übernahm; Guträtl: *Herbert Klein*, Badgastein, in: MGSL 96, 1956, 19.

268 Wie Anm. 274.

269 BHStA Hofkammer Salzburg 8511.

gen konnten nicht nur das Eindringen weiterer Schifflente in ihren Kreis abwehren, um 1400/1420 gelang es ihnen sogar, zwei erzbischöfliche Beamte, denen Erzbischof Gregor je ein Ausfergenamt als Pfründe zukommen lassen wollte, wieder zu verdrängen²⁷⁰.

Zu Beginn des 16. Jahrhunderts erreichte der Einfluß der Ausfergen auf die Salzschiifahrt seinen Höhepunkt. Als es ihnen im Jahrzehnt zwischen 1520 und 1530 glückte, das wichtigste Amt der Schifffahrtsverwaltung, den Umgeherposten, mit Wolfgang Gold und damit mit einem der ihren zu besetzen, drohte Willkür einzureißen²⁷¹. Noch stärker als bisher trachteten sie danach, alle anderen Beteiligten an der Salzschiifahrt, vor allem die Schifflente und Handwerker, in ihre Abhängigkeit zu bringen²⁷². Von den Gnessen, die für die Bemannung der Schiffe verantwortlich waren, verlangten sie, die Schiffe nicht mit der vorgeschriebenen Mannschaft zu versehen. Während die Fertiger die Gnessen für die volle Mannschaft bezahlten, strichen die Ausfergen die ersparte Heuer ein oder zogen den erübrigten Schifffmann für eigene Dienste heran und ließen ihn Roboten, Botengänge oder Hilfsarbeiten beim Waidwerk verrichten. Widersetzlichkeit ahndeten die Ausfergen mit Ausschluß von der Arbeit. Schifflente, die in höhere Ränge aufzusteigen wünschten, taten gut daran, gelegentlich an Geldzuwendungen für die Ausfergen zu denken. Wasserseher, Heber und Fasser nahmen allein die Ausfergen auf. Von den Hebern und Fassern beanspruchten sie pro umgeladener Hallfahrt eine Abgabe von 40 Pfennig von ihrem Lohn. Als die Fertiger nicht mehr regelmäßig nach Laufen kamen, brachten die Ausfergen auch die Verwaltung der St.-Niclas-Büchse an sich. Aus diesem Fonds, in den jeder Fertiger pro Schiff 14 Pfennig zahlte, sollten der Gottesdienst in der Oberndorfer Nikolauskirche und das Flußräumen zwischen Hallein und Laufen bezahlt werden. Die Ausfergen schalteten mit diesem Geld nach ihrem Gutdünken, ohne dem Erzbischof oder den Fertigern Rechnung zu legen. Bei den Fertigern verstanden es die Ausfergen außerdem, sich weitere Geldquellen zu erschließen. Herrschte für die Fahrten obenher ein Mangel an Schiffen, so wurde zuerst die Fracht jenes Fertigers befördert, der den Ausfergen das stattlichste Geldgeschenk verehrte. Auch durch Einmischung bei der Schifffahrt untenhin, die ihnen keinesfalls zustand, vermochten sie den Fertigern Geld abzupressen. Da die Fertiger diese Lasten auf den Verkaufspreis überwälzten, kam es auf den böhmischen Salz-

270 Nach einer Urkunde d. d. 1400 Juli 7, inseriert in OU 1531 März 6, SLA, versuchte EB Gregor, zweien seiner Hofbediensteten je ein Ausfergenamt zukommen zu lassen. Hans Skotel, einer der beiden Belehnten, nahm nach 20jährigem Streit gegen eine einmalige finanzielle Abfindung, die alle Ausfergen gemeinsam aufbrachten, von seinem Anspruch für sich und seine Erben Abstand, OU 1420 März 12, SLA; hinsichtlich des zweiten, Hans Kewnspiess, der nie wieder in Verbindung mit den Ausfergen genannt wird, ist ähnliches anzunehmen; *Koller* (wie Anm. 263, Wiederabdruck) 11.

271 SLA Frank-Pflegerichte, Laufen.

272 Das folgende nach BHStA Hofkammer Salzburg 8511.

märkten zu einer Verteuerung der Kufe um ein bis zwei Pfennig, was das Vordringen des Gmundner Salzes begünstigte. Insgesamt gewinnt man den Eindruck, daß in dieser Zeit alle an der Salzschiffahrt beteiligten Personengruppen gegen die Ausfergen standen, denen sie nichtsdestoweniger ausgeliefert waren.

Dem Pfleger von Laufen, Wilhelm von Haunsperg, waren diese Mißstände durchaus bekannt. Keiner der Geschädigten wagte es jedoch, sich an ihn zu wenden, da ihm unweigerlich Repressionen von seiten der Ausfergen drohten. Allerdings mußte der Pfleger selbst daran interessiert sein, die Umtriebe der Ausfergen einzudämmen. Die Mediatisierung der Schifffahrt, das Abschneiden des Zuganges der Schiffleute zur erzbischöflichen Verwaltung durch das Dazwischentreten der Ausfergen, denen die Hälfte der Einwohnerschaft von Laufen durch Eid verbunden war, drohte auch seine Position zu schmälern. Ebenso schien die Besetzung aller ihm unterstellten Ämter mit Ausfergen geeignet, durch den Rückhalt, den sie an ihren Standesgenossen fanden, seine Autorität zu untergraben. Ab 1521 berichtete er dem Erzbischof wiederholt über die Auswüchse. Umfangreiche Verteidigungsschreiben der Ausfergen, der Bauernkrieg und die Ereignisse in seinem Gefolge mögen ein Einschreiten hinausgezögert haben. Schließlich entschloß sich Erzbischof Matthäus Lang aber doch dazu. Am 31. Juni 1530 mußte Wolfgang Gold das Umgeheramt in die Hände des Pflegers resignieren. Zwar wurden in der Folge noch wiederholt Ausfergen mit dem Umgeheramt betraut, doch lagen dieser Vergabe bereits andere Verhältnisse zugrunde.

Der Erzbischof ließ es mit der Resignation des Wolfgang Gold nicht bewenden. Gleichzeitig wurden Verhandlungen über eine Neuordnung des Ausfergenamtes eingeleitet. Abgesehen von den Mißständen, die jedenfalls die Hauptursache darstellten, bot einen weiteren Anlaß dazu das Aussterben der Ausfergenfamilie Gännsel 1530, wodurch sich die Zahl der Familien auf drei, die Zahl der Ausfergen auf 26 verringerte. Für die Verhandlungen besorgten sich die Ausfergen eine Bestätigung ihrer Rechte durch Kaiser Karl V. und ein Transsumpt über die Verdrängung der beiden erzbischöflichen Beamten aus dem Ausfergenamt in den Jahren 1400 bis 1420 durch den Dechanten des Domkapitels, Ambrosius von Lamberg²⁷³. Dementgegen argumentierte die erzbischöfliche Delegation allein mit dem Recht der Nachbesetzung erledigter Schiffrechte, was sich für die Ausfergen nur bedingt als Präzedenzfall heranziehen ließ. Trotzdem drang der Erzbischof bei der Neuordnung des Ausfergenamtes 1531 weitgehend mit seinen Absichten durch²⁷⁴. Die ausdrückliche Berufung auf das Privileg von 1278 bedeutete eine Rückführung des Einflusses der Ausfergen auf jenes Recht, das ihnen Erzbischof Friedrich verliehen hatte. Die Zahl der Familien wurde mit vier festgesetzt, wobei es dem Erzbi-

273 Wie Anm. 270.

274 OU 1531 Juni 11, SLA; ediert: *Koller* (wie Anm. 17) 84ff.

schof zustand, für ein ausgestorbenes Geschlecht stets ein neues zu berufen. Zwar sicherte sich Erzbischof Matthäus Lang darüber hinaus die Möglichkeit, die Zahl der Ausfergen über diese vier Familien hinaus zu erhöhen, doch machten davon weder er noch seine Nachfolger Gebrauch. Mit der freien Stelle als vierte Ausfergenfamilie begnadete der Erzbischof 1532 seinen Hofkammerrat Christoph Perner²⁷⁵. Damit setzte die Gewohnheit ein, verdiente hohe erzbischöfliche Beamte und ihre Familien mit einem freien Ausfergenamt auszuzeichnen. Da die bis heute überlebende Ausfergenfamilie Gutrat, die schließlich als letzte noch dem Schifferstand entstammte, 1537 den Adelsbrief erhielt, zählten seit dem 16. Jahrhundert alle Ausfergen zum Adel des Erzstiftes²⁷⁶.

Schon gegen Ende des 15. Jahrhunderts wohnte ein Teil der Ausfergen nicht mehr in Laufen²⁷⁷. Die Ordnung von 1531 trug dem Rechnung, doch sollten stets mehr als die Hälfte der Ausfergen in Laufen anwesend sein. Die Aufnahme von Beamten zu Ausfergen, die der Schifffahrt fremd blieben, wirkte jedoch in der entgegengesetzten Richtung. Ab 1581 nahm nur noch ein Ausferge für ständig seinen Wohnsitz in Laufen. Als Ausfergen-Verwalter wirkte er zusammen mit den Schifffahrtsbeamten maßgeblich an der Bewirtschaftung der erzbischöflichen Salzschiffe mit und hob die Gebühren der Ausfergen ein²⁷⁸. Erleichtert wurde seine Tätigkeit durch die feste Aufteilung der Schiffe und Schiffleute auf die verschiedenen Träger des Ausfergenamtes, als deren Bevollmächtigter freilich allein der Verwalter handelte. Dieses Amt vererbte sich seit dem späten 16. Jahrhundert allein in der Familie Gutrat. Die übrigen Ausfergen, zu denen jeder ehelich geborene männliche Nachkomme aus einer der vier Familien zählte, kamen nur einmal im Jahr nach Ende der Schifffahrtssaison Mitte Jänner nach Laufen. Dabei oblagen sie ihren Rechtsgeschäften, insbesondere der Aufnahme und Beförderung von Schiffleuten, rechneten mit dem Verwalter ab und behoben den Ertrag ihres Amtes. Neben den Gebühren aus der Schifffahrt obenher eigneten den Ausfergen Erwerbstitel aus dem Umführen der Schiffe, aus der Verleihung von Seilen und Plachen und aus dem Recht, auf eigenen Schiffen Salz für Burghau-

275 OU 1532 Februar 22, SLA.

276 SLA Familienarchiv Gutrater 1a; vgl. auch SLA HS 501 sowie *Franz Martin*, Das Hausbuch des Felix Gutrater 1596 bis 1634, in: MGSL 88, 1948, 1ff. und *Walter Hetzer*, Gabriel Gutrater aus Laufen, Stadtschreiber von Wien 1506–1521 und 1524 bis 1527, Bürgermeister von Wien 1522 bis 1524, in: Forschungen und Beiträge zur Wiener Stadtgeschichte 9, Wien 1981, 114ff. Die Ausfergenfamilie Gutrater leitete ihre Abstammung vom einflußreichen Ministerialengeschlecht der Herren von Gutrat ab, was allerdings schon Martin widerlegt hat. Es handelt sich vielmehr um eine via Ausfergenamt (zu dem sie durch eine Einheirat während des 14. oder 15. Jahrhunderts gelangt sein dürften) emporgekommene Schifferfamilie, für deren Selbstverständnis in der Neuzeit die behauptete Deszendenz allerdings einen bemerkenswerten Hinweis liefert.

277 OU 1481 Mai 7, SLA; *Koller* (wie Anm. 17) 87.

278 SLA Erbausfergenarchiv III 6; OU 1603 Jänner 14, SLA.

sen aus den Hütten in Salzburg und Laufen nachzuführen²⁷⁹. Um die Mitte des 16. Jahrhunderts erzielten sie daraus einen Jahresreingewinn von 500–800 Gulden, der auf die einzelnen Ausfergen verteilt wurde²⁸⁰. Davon reichten sie dem Erzbischof bei einem alljährlichen Empfang gemeinsam 32 Ungarische Gulden oder Dukaten, wie es ihnen die Ordnung von 1531 vorschrieb, die im übrigen auch die 1278 festgelegte jährliche Zahlung von dreimal zehn Pfund Pfennig, umgewandelt in dreimal zehn (Rheinische) Gulden, beibehielt.

Die Entwicklung ab der Neuordnung 1531 ging somit dahin, daß sich das Ausfergenamt – ähnlich wie zweihundert Jahre früher die Schiffrechte – von der Schifffahrt löste und zu einem Erwerbstitel umformte, dessen Träger sozial weit über einer eigenen Teilnahme an der Salzarbeit standen. Diese Tendenz trug auch dazu bei, daß sich die Ereignisse des Jahrzehnts zwischen 1520 und 1530 nicht wiederholten. Als Unterscheidung zu den Schiffrechten darf jedoch gelten, daß die erzbischöfliche Kammer niemals Anstalten traf, das Ausfergenamt einzuziehen. Einerseits wäre ein solcher Schritt finanziell ungleich weniger wertvoll gewesen, andererseits nahm der Ausfergen-Verwalter in Laufen eine wichtige Position innerhalb der Salzschifffahrt ein. Trotz ihrer Trennung von der Schifffahrt führten alle Träger des Amtes bis zu seiner Aufhebung 1808/16 und noch darüber hinaus den anspruchsvollen, 1490 erstmals belegten Titel eines Erbausfergen²⁸¹.

Die Umführer

Die Umführer besorgten nau- und gegenwärts die Durchfahrt durch den Laufen. Dabei war das Schiff auch nauwärts durch ein Seil mit dem Ufer verbunden. Von hier aus bemühte sich der Umführer mit seinen Hilfskräften, die Geschwindigkeit des Schiffes beim Durchschleusen durch die Stromschnellen zu reduzieren. Dazu hatte er für einen Asch sieben, für einen Sechser fünf Mann aufzunehmen. Versuchte er, durch eine kleinere Mannschaft seinen Gewinn zu erhöhen, sollte der Umgeher sein Seil beschlagnahmen²⁸². Ab dem 16. Jahrhundert erfolgte das Umführen auf Rechnung der Ausfergen. Sie nahmen Umführer und Treiber auf und stellten Seile und Wasserseherzillen zur Verfügung²⁸³.

Die Schiffleute

Das größte Ansehen unter den Laufener Schiffleuten genossen die Naufergen, die 1301 erstmals Erwähnung finden²⁸⁴. Sie waren der erste Stand unter jenen Schiffern, deren Dienste die Fertiger bei der Salz-

279 *Koller* (wie Anm. 263, Wiederabdruck) 7ff.

280 SLA Erbausfergenarchiv III 6.

281 *Doppler* (wie Anm. 237) MGSL 16, 1876, 261.

282 *Taidinge* (wie Anm. 48) 90.

283 *Lori* (wie Anm. 26) CXLVII, 313f.

284 SUB IV n 223.

schiffahrt untenhin in Anspruch nahmen. Bis zum 16. Jahrhundert führte jeder Fertiger in der Regel zwei bis vier Schiffe gleichzeitig aus der Altach weg, auf deren einem er selbst das Kommando innehatte. Die übrigen Zillen eines solchen Verbandes vertraute er der Aufsicht der Naufergen an²⁸⁵. Konnten sie damit ihr Auskommen nicht finden, durften sie auch an der Schifffahrt obenher teilnehmen. Eine besondere Stellung kam ihnen dabei aber nicht zu²⁸⁶. 1438 schlossen sie sich gegenüber den Fertigern zu einer Gemeinschaft zusammen²⁸⁷. Ein ähnlicher Aufstieg wie den Ausfergen blieb ihnen jedoch verwehrt. Das alte Gewohnheitsrecht mit der dominierenden Stellung der Fertiger, dem die Salzschiffahrt unterhalb Laufens folgte, bot dafür keinen Ansatz. Sie blieben stets Schiffleute. Eine gewisse Besserung ergab sich für sie im 16. Jahrhundert mit der Zunahme der Salzschiffahrt und dem Verzicht der Fertiger auf eigenen Verkehr. Allein ein Nauferge durfte auf der Naufahrt als dem größten Fahrzeug der Schiffsverbände obenauf stehen und den ganzen Zug regieren²⁸⁸. Mit den Scheibfahrten waren sie wenigstens in diesem Zeitraum nicht mehr befaßt. Die Burghausener Fertiger hatten ihnen allerdings ihre Rechte für jede Fahrt um einen geringen Betrag abzulösen²⁸⁹.

In der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts treten Naufergen in Laufen als Bürger in Erscheinung, was ihre besondere Stellung unter den Schiffleuten unterstreicht²⁹⁰. Ähnlich wie bei den Ausfergen entsprach auch bei ihnen der Verbesserung der Bedingungen ein Rückgang der Familien. Gab es 1438 noch zwölf, teilweise untereinander verwandte Naufergenfamilien, so verteilten sich 1581 die Gerechtsame nur mehr auf die beiden Großfamilien Ständl und Edelmann, die allerdings mehrere Zweige umfaßten²⁹¹. Jedes männliche, ehelich geborene Mitglied aus diesen Familien hatte Anspruch, als Nauferge zugelassen zu werden, doch mußte er die Schifffahrt selbst ausüben und durfte – im Gegensatz zu den Ausfergen – sein Recht nicht verwalten lassen. In Unterscheidung von verschiedenen, ohne Erbrecht aufgenommenen Naufergen nannten sich die Angehörigen der beiden Familien Erbnaufergen²⁹². Bereits seit dem 13. Jahrhundert besaßen Naufergen, die aus Altersgründen ihre Arbeit niederlegten, das Recht, als sogenannte Lebsalzer ihren Unterhalt durch den Verleih von Plachen und Seilen für die Fahrten von Laufen nach Obernberg zu erwerben²⁹³.

285 OU 1438 März 7, SLA, Archiv des Erbausfergenamtes, I. Abt.: Urkunden, Fasz.: Urkunden und Actenstücke . . . die Laufener Schiffer-Gemeinde Betreffend, Erbnaufergen, n 1.

286 *Lori* (wie Anm. 26) CXLVII, 315.

287 Wie Anm. 285.

288 *Lori* (wie Anm. 26) CXLVII, 314f.; *Seethaler* (wie Anm. 162) II § 19 a 6.

289 *Lori* (wie Anm. 26) CXLVII, 314.

290 *Doppler* (wie Anm. 237) n 185, 10f., n 188, 13f., n 239, 54.

291 Wie Anm. 270; *Lori* (wie Anm. 26) CXLVII, 314.

292 *Lori* (wie Anm. 26) CXLVII, 315f.

293 Wie Anm. 284.

Mit Ausnahme der Ausfergen und der Naufergen finden die Schifflleute bis ins 16. Jahrhundert nur unbestimmt Erwähnung. Ihre Funktionen lassen sich erst für die Mannschaft des Hallaschen festlegen. Das Kommando führte der Seßthaller. Nach seinen Anweisungen steuerte der Steuerer das Schiff vom Bug aus. Der Gnoß war für die Instandhaltung und Ausrüstung des Schiffes verantwortlich. Im Auftrag der Fertiger, später der Ausfergen, bezahlte er die übrigen Schifflleute. Vor der Abfahrt aus der Altach heuerte er drei Schärler an, die alle Hilfsdienste zu verrichten und vor allem nauwärts zu rudern hatten²⁹⁴.

Ähnlich genau erfolgte 1581 eine Bestimmung für die Positionen auf den anderen Salzschiiffen wie z. B. der Naufahrt²⁹⁵. Allen ehelich geborenen Schifflleuten stand die Möglichkeit offen, mit zunehmendem Alter und wachsender Erfahrung von den unteren in die höheren Ränge aufzusteigen. Ein unehelich geborener Schiffer wurde umgangssprachlich *Strobbank(-ert?)* genannt²⁹⁶. Er konnte auch zu Ende des 18. Jahrhunderts über den niedersten Dienst (Schärler) nicht hinausgelangen.

Wenn sich auch mit dem Stand der Naufergen und den Funktionen der Seßthaller und Steuerer verschiedene Gruppen erkennen lassen, so bildeten die in Laufen ansässigen Schifflleute doch eine Gemeinschaft. 1557 wohnten in den vier Vierteln von Laufen 255 Schifflleute, 18 davon in der engeren Stadt, 116 in der Altach, 54 in Oberndorf und 67 in Obslaufen^{296a}. Gegen die übrigen Einwohner der Stadt Laufen grenzten sie sich ebenso ab wie gegen Schifflleute anderer Herkunft. Bei der Salzschiiffahrt waren diese Fremden nur als Schärler geduldet²⁹⁷. Vielfach handelte es sich bei ihnen um (Nebenerwerbs-)Bauern aus den an die Salzach anrainenden Gerichten. Da die Hochsaison der Schifffahrt mit der Erntezeit zusammenfiel, blieben sie besonders dann aus, wenn ihre Anwesenheit notwendig gewesen wäre^{297a}. In der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts, zur Zeit der Hochkonjunktur der Salzschiiffahrt, trat aber auch bei den Seßthallern und Steuerern, somit bei den „professionellen“ Schifflleuten, ein Mangel ein. Als Ursache dafür nennt ein Klagschreiben von 1557 die Schifffmeister von Braunau, Burghausen und Hallein, die mit reichlichem Lohn die Laufener Seßthaller als die erfahrensten Schifflleute an der Salzach und am unteren Inn für ihre Unternehmungen anheuerteten^{297b}. Durch den personellen Engpaß blieben häufig umfangreiche Salzsendungen in der Altach liegen. Um diese Schwierigkeit zu entschärfen, kam es zu einer Zweiteilung der Schifffahrt obenher. Halleiner Seßthaller und Steuerer brachten

294 *Lori* (wie Anm. 26) CXLVII, 316f.; Zum Rudern: *Seethaler* (wie Anm. 162) II § 19 a 12.

295 *Lori* (wie Anm. 26) CXLVII, 321f.

296 *Seethaler* (wie Anm. 162) II § 19 a 14.

296a BHStA Hofkammer Salzburg 8531.

297 *Lori* (wie Anm. 26) CXLVII, 324.

297a BHStA Hofkammer Salzburg 8527.

297b BHStA Hofkammer Salzburg 8536.

die Salzschiffe nach Salzburg, wo sie die Laufener übernahmen²⁹⁸. Als „Halleiner“ bezeichnete man sie nach dem Ausgangspunkt ihrer Fahrten, der nur für einige auch Herkunftsort war. Zum Großteil stammten sie von beiden Ufern der Salzach zwischen Hallein und Salzburg^{298a}. Ihr Eintritt in die Salzschiffahrt in gehobener Position gefährdete die Priorität der Laufener Schifflleute keineswegs. Sie allein erhielten von den Fertiggern den Lohn für die gesamte Fahrstrecke, aus dem sie selbst die Halleiner laut Tarif von 1574 mit zehn Kreuzer pro Schiff bezahlten^{298b}. Damit befanden sich die Halleiner gegenüber den Laufener Seßhallern in einem ähnlichen Abhängigkeitsverhältnis, wie es zwischen den Laufenern und den Ausfergen herrschte. Die weitere Entwicklung, der soziale Aufstieg einer geschlossenen Gruppe, wiederholte sich jedoch nicht. Dazu fehlte ein dem Ausfergen-Diplom ähnliches Privileg, dazu fehlte aber auch eine kontinuierliche Zunahme der Salzschiffahrt, die im 17. Jahrhundert schwere Einbußen im Frachtaufkommen hinnehmen mußte. Immerhin zeigt dieses Beispiel, daß im Rahmen der Salzschiffahrt bis zum 16. Jahrhundert immer wieder einzelne Personengruppen ihre manuelle Arbeit zugunsten eines Eintrittes in den Unternehmerstand reduzieren konnten, daß immer wieder ein überschaubarer Personenkreis – die Schiffherrn, die Ausfergen, die Laufener Seßhaller – eine Verbesserung seiner Erwerbstätigkeit erreichen konnte.

Wenn die Schifflleute bei ihren Fahrten durch ein Hochwasser aufgehalten wurden, erhielten sie als Zehrgeld die sogenannte *Ledigung*²⁹⁹. Die Aufbesserung der Kost der Schifflleute durch das Fischereirecht in der Salzach von Salzburg bis Tittmoning, das auch im Winter z. T. bei aufgehacktem Eis geübt wurde, und der Zuverdienst durch das Theaterspielen während der Zeit, in der die Schifffahrt ruhte, sind erst seit dem 17. bzw. dem 18. Jahrhundert bekannt^{299a}. Der sozialen Vorsorge diente das Laufener Schifferspital^{299b}. Da es von den Ausfergen und den Schifflleuten getragen wurde, somit von einem Personenkreis, der dazu finanziell vor dem 14. Jahrhundert nicht in der Lage war, reicht seine Existenz nicht über das Spätmittelalter zurück. Wie üblich, hielt sich die öffentliche Unterstützung für diese Einrichtung im bescheidensten Rahmen. Der Erzbischof verzichtete pro Schiff auf die Mautabgabe von einem Fuder, das dadurch mit erhöhtem Gewinn durch die Schifflleute zugunsten ihres Spitals verkauft werden konnte.

298 Lori (wie Anm. 26) CXLVII, 317.

298a BHStA Hofkammer Salzburg 8647 nennt als ihr Herkunftsgebiet die erzbischöflichen Urbarämter Anif und Gutrat.

298b BHStA Hofkammer Salzburg 8647.

299 Lori (wie Anm. 26) CXLVII, 319f.

299a Fischerei: Lori (wie Anm. 26) CCXXIX, 502; Theater: Adrian (wie Anm. 1, Schiffer) 437ff.

299b Lori (wie Anm. 26) CXLVII, 317f., 344.

Die Personenschiffahrt und die übrige Frachtschiffahrt

Der übrige Schiffsverkehr auf der Salzach tritt gegenüber der Salzschiiffahrt nicht in seiner Bedeutung, aber in der Zahl der erhaltenen Nachrichten stark zurück. Das läßt keinesfalls auf eine untergeordnete Frequenz schließen, sondern ist vielmehr aus seiner Selbstverständlichkeit zu erklären. Zudem bestanden hier weder Privilege für einzelne Personengruppen noch eine Bindung an einen bestimmten Ort, deren Gewährleistung Anlaß für Mitteilungen geboten hätte. Die erzbischöflichen Schiffsfahrtsordnungen betrafen diesen Verkehr nur insoweit, als sie der Salzschiiffahrt ihm gegenüber stets Vorrang einräumten.

Im Gegensatz zur streng normierten Salzschiiffahrt erfolgte die Personen- und die Frachtschiiffahrt auf der Salzach im Rahmen der zeitüblichen Zunftregeln auf freier privatwirtschaftlicher Grundlage. Die dabei eingesetzten Schiffe fanden keine ähnlich eingehende Beschreibung wie die Salzschiiffe. Selbstverständlich waren sie diesen sehr ähnlich, so daß das Obengesagte auch für sie gilt. Die (Salz-)Schiffsfahrtsordnungen bezeichnen sie kursorisch als große *Güter-Züllen*³⁰⁰. Sie befanden sich im Eigentum der Schiffmeister. Als die Kaufleute seit dem Beginn des Spätmittelalters ihre Unternehmungen nur noch von ihrem Wohnsitz aus leiteten, zerfiel die frühere Einheit von Schiffseigentümer, Händler und Schiffmann. Die Beförderung von fremder Fracht auf dem Wasserweg übernahmen Lohnschiffer, die man – soweit es sich um die Schiffseigentümer handelte – Schiffmeister nannte. Freilich lassen sich auch weiterhin die zwei Unternehmerzweige der Kaufleute und Schiffmeister nicht streng voneinander trennen. Große Handelsfirmen und Spediteure, die Schiffmeister in ihrem Auftrag verkehren ließen, unterhielten daneben vielfach auch eigene Schiffe. Unter den Schiffmeistern gab es schon um 1400 Großunternehmer, wie z. B. den Recklein von Salzburg. Die Fahrzeuge seiner stattlichen Flottille liefen unter dem Kommando von wenigstens 15 Schiffknechten³⁰¹. Das andere Extrem war der kleine Schiffmeister, der – ähnlich dem selbständigen Fuhrmann – selbst mit seinem einzigen Schiff fährt und Frachtaufträge erledigte. So verdingten sich Laufener Schiffmeister den Sommer über als Seßthaller auf den erzbischöflichen Salzschiiffen, während sie im Herbst auf ihren eigenen Schiffen nach Österreich fuhren, um Getreide, Wein und *kehunigisches* (ungarisches?) Blei ins Erzstift zu führen. Diese Fahrten erlaubte ihnen 1557 Erzbischof Michael, obwohl sich die Ausfergen dagegen aussprachen³⁰². Schiffmeister und ihre Schiffeleute gab es in allen Städten des Erzstiftes an

³⁰⁰ *Lori* (wie Anm. 26) CXLII, 315.

³⁰¹ *Mayer* (wie Anm. 47) 349, 389.

³⁰² *Franz Martin*, Die Urkundensammlung in der Freyburg zu Salzburg, in: Festschrift zur Feier des zweihundertjährigen Bestandes des Haus-, Hof- und Staatsarchivs, hrsg. v. L. Santifaller, Wien 1949, I, n 34, 463f.; BHStA Hofkammer Salzburg 8536.

der Salzach. In Salzburg findet eine Schifflautzeche 1457 Erwähnung³⁰³. Die 1536 gegründete Halleiner Schifflautbruderschaft kaufte sich im Jahr 1600 in das Salinenspital ein³⁰⁴.

Eine eigene, regelmäßige Personenschiffahrt bestand auf der Salzach – abgesehen von ganz kurzen Ausnahmen gegen Ende des 19. Jahrhunderts – zu keiner Zeit. Die Personenbeförderung erfolgte vielmehr als Mitfahrt auf den Frachtschiffen, wie das die Ordnungen etwa für die Salzschiffe erwähnen. Lediglich bei gemeinsamer Fahrt einer größeren Gruppe kam es zu einer ausschließlichen Personenbeförderung auf den Frachtschiffen. Katholische Wallfahrer nahmen sie ebenso in Anspruch wie protestantische Exulanten³⁰⁵. Als eigentliche Personenschiffe können nur die erzbischöflichen Leibschiffe angesprochen werden³⁰⁶. Da Erzbischof Leonhard von Keutschach eigene Schifflaute besoldete, ist spätestens um 1500 mit solchen Fahrzeugen auf der Salzach zu rechnen³⁰⁷. Als Erzbischof Matthäus Lang am 25. August 1533 vom Jagdhaus Blühnbach nach Salzburg aufbrach, erteilte er an den Hofmeister und Hofschreiber den Auftrag, ihm unverzüglich sein *leybschyf* nach Hallein entgegenzusenden³⁰⁸.

Als Kuriosum schiebe ich hier die militärische Verwendung der Salzachschiiffe ein. Abgesehen von Flußübersetzungen verschiedener Truppenkörper und seltenen Transportaufgaben spielten sie für das Kriegswesen keine Rolle. Nur einmal, als zu Mitte des 16. Jahrhunderts der Kaiser seine Nassarn-Schiffe für den Kampf gegen die Türken ausrüstete, kamen sie damit in Berührung^{308a}. Auf kaiserliches Anlangen erteilte Erzbischof Michael 1557 den Befehl, alle Salzachschiiffe im Erzstift – abgesehen von seinen eigenen Salzschiiffen – zu beschreiben. Der Umgeher Hans Truebenpacher zählte davon in Tittmoning neun, in Laufen 41 und in der Stadt Salzburg 15. Die Halleiner Schiffe waren von ihm nicht zu beschreiben. Abgesehen von den Schiffen beehrten die Arsenalbeamten Kaiser Ferdinands I. noch Schifflaute, Schopper und Moos als Dichtungsmaterial im Wert von 50 Gulden. 1566 versuchten die Laufener Schopper ihren Konkurrenten in der nahegelegenen Hofmark Trübenbach als besonders für eine Sendung nach Wien geeignet hinzustellen, um sich seiner Störrarbeiten zu entledigen. Wieviel das Erzstift letztlich an Menschen und Material zur kaiserlichen Donauflotte beitrug, läßt sich anhand der mir zugänglichen Quellen nicht erheben. Erzbischof Michael zeigte sich jeden-

303 *Martin* (wie Anm. 302) n 26, 462.

304 BHStA Hofkammer Salzburg 8568; OU 1600 Juni 1, Stadtarchiv Hallein.

305 *Blasius Huemer*, Die Franziskaner in Salzburg im Pestjahre 1636, in MGSL 58, 1918, 33; *Franz Martin*, Eine Zeitung über den großen Bergsturz, in MGSL 62, 1922, 31; *Wilfried Keplinger*, Die Emigration der Dürrenberger Bergknappen 1732, in: MGSL 100, 1960, 171ff.

306 *Neweklowsky* (wie Anm. 147) 281.

307 MCA HS rot 1c, Produkt: Entgegnung des Erzbischofs . . . 1511, 5v–6r.

308 SLA HK Werfen 1517/39 H.

308a Das folgende nach: BHStA Hofkammer Salzburg 8531, 8598.

falls gewillt, den Kaiser nach Kräften zu unterstützen, wobei er freilich immer als Bedingung und Einschränkung ein ungeschmäleretes Fortbestehen der Salzschiffahrt voraussetzte.

Eine generelle Trennung zwischen der Salzschiffahrt und dem Transport anderer Fracht mit Schiffen (im folgenden kurz: Frachtschiffahrt) ist nicht möglich. Es genügt hier, auf den Gegenzug hinzuweisen, bei dem die Salzschiffe ebenso wie alle anderen Getreide, Wein etc. beförderten. Das einzige Unterscheidungskriterium besteht darin, daß die Salzschiffahrt – wie erwähnt – durch landesfürstliche Verordnungen streng genormt war, während die Frachtschiffahrt nach der Art freier Unternehmer durchgeführt wurde. In ihrer Organisation durchaus homogen, lassen sich nur in der umfangreichen Palette von Gütern, mit deren Transport sich dieser zweite Sektor der Schiffahrt beschäftigte, verschiedene Aufgabenbereiche erkennen.

Gewissermaßen als privater Bedarf unterstreicht die Beförderung von Übersiedlungsgut die Alltäglichkeit und die Selbstverständlichkeit dieser Schiffahrt. Die drei Ereignisse, die mir (zufällig) bekannt sind, betreffen Fahrten von Salzburg nach Hallein (1467) sowie von Krems und Mühlendorf nach Salzburg (1533)³⁰⁹.

Als zweites verweise ich auf den Transport von Gütern, die ähnlich dem Salz einem überregionalen Warenaustausch dienten. Aus den Jahren um 1430 datiert eine Exporterlaubnis für Salzburger Kalk und Steine auf der Salzach nach Burghausen und weiter^{309a}. Ebenso sind hier die Marmortransporte aus Adnet bei Hallein (Gotik) und vom Untersberg (Renaissance, Barock) zu nennen. Beide Steine fanden an der Donau, aber auch am Rhein vielfach Verwendung und gelangten im Export bis Litauen³¹⁰. Bei diesen Schwertransporten trat die Überlegenheit des Wasserweges besonders deutlich zutage, an den man sich hielt, auch wenn er große Umwege erforderte. 1649 wird ohne genauere Spezifizierung eine Steinfuhr erwähnt, die nahe Schloß Urstein (ca. 12 Kilometer flußaufwärts von Salzburg) ablegte und für Salzburg bestimmt war³¹¹. Die angegebenen Modalitäten sind nicht uninteressant. Auf dem Schiff fuhren wenigstens fünf Passagiere mit, darunter drei Söhne des Salzburger Chronisten Franz Dückher von Haslau. Auch das Pferd für den Gegenzug befand sich an Bord. In Salzburg fuhren die Schifflleute an der Lände vorüber, da sie unterhalb am gegenüberliegenden Ufer anzulegen beabsichtigten. Dazu ließ man das Pferd aussprengen, um das Schiff an Land zu ziehen. Durch das Auflaufen auf einer Sandbank stellte es sich jedoch quer, und der sofort auftretende Schwall ließ es kentern. Vier Personen, darunter die drei Söhne Dückhers, fielen dem Unglück zum Opfer.

309 MCA HS rot 9, 65v–66r; SLA HR Catenichl 1532/33 fol. 119f., 247.

309a BHStA Kurbayern Geheimes Landesarchiv 536 fol. 17 und 55.

310 *Alois Kieslinger*, Die nutzbaren Gesteine Salzburgs, MGSL Ergänzungsband 4, Salzburg/Stuttgart (1964) 185ff., 281ff.

311 *Johann K. Pillwax*, Das Leben und Wirken des salzburgischen Chronisten Franz Düker von Hasslau zu Urstein und Winkl, in: MGSL 14, 1874, 13f.

Weiters brachte man auf der Salzach Halleiner Hafnerware³¹² und Vorderberger Stahl nach Salzburg³¹³. Der Stahl kam über das Salzkammergut oder durch das Ennstal ins Land. Auf der nördlichen Route erfolgte vor seinem Eintreffen in der Stadt Salzburg eine Verschiffung über den Abersee (Wolfgangsee)³¹⁴, der sich mit seiner Längserstreckung in den Handelsweg fügte, auf der südlichen Route wurde er wenigstens seit der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts schon zwischen Hallein und Salzburg auf Schiffe verladen³¹⁵. Die Stahlsendungen gelangten nicht zur Donau, deren Handelsweg dem Innerberger Produkt vorbehalten war, sondern erreichten innaufwärts Wasserburg³¹⁶. Diese Verbindung besaß im Rahmen der ausgedehnten Handelsbeziehungen nach München größere Bedeutung. Sie erklärt sich unter anderem aus dem auffallend schlechten Zustand der Straßen in diesem Gebiet noch im 16. Jahrhundert³¹⁷.

Als dritte Position innerhalb der Nauwärts-Frachtschiffahrt auf der Salzach erwähne ich die Waren des Fernhandels. Im Gegensatz zu allen vorangegangenen – auch dem Salz –, die nur über mittlere Entfernungen transportiert wurden, waren diese Güter eingebunden in den transkontinentalen Fernhandel, der Europa über Venedig mit der Levante und dem Orient verband. Die Route nahm ihren Ausgang am Rhein und führte über Main–Regnitz–(Nürnberg–Regensburg)–Donau–Inn–Salzach–(Salzburg–Tauern–Gemona–Latisana/Portogruaro) nach Venedig. Das Wegsystem zwischen Salzburg und Gemona bildete damals wie heute die (nach dem Brenner) zweitwichtigste Verbindung über die Ostalpen. Die aus dem Süden importierten Güter subsumiert man unter dem Begriff *Venezianer Ware*. Der quantitativ größte Posten bestand aus Wein. Als häufigste Sorte erscheinen der Malvasier und Rumanier von der Ostküste der Peloponnes sowie besonders der Raifal (Ribolla) aus Friaul. Die übrige Fracht wurde unter die Begriffe *trockener Saum* oder *Saum in Stricken* zusammengefaßt. Es zählten dazu Gewürze, Papier, Glas, Salpeter und anderes mehr³¹⁸.

312 MCA HS rot 2, 90 r–v. Eine Herkunft der Fracht aus dem Hafnereizentrum Hallein läßt sich vermuten.

313 Zum Stahlimport allem.: *Ferdinand Tremel*, Beiträge zur Geschichte des steirisch-salzburgischen Handels, in: MGSL 93, 1953, 97ff.

314 *Leopold Ziller*, Vom Fischerdorf zum Fremdenverkehrsort, Geschichte St. Gilgens und des Aberseelandes, I. Teil, St. Gilgen 1975, 110ff.

315 MCA HS rot 9, 357r–358v; Die Salzburger Stadt- und Polizeiordnung von 1524, hrsg. v. *F. V. Spechtler* u. *R. Uminsky*, Göppinger Arbeiten zur Germanistik, hrsg. v. U. Müller, F. Hundsnurscher u. C. Sommer, Göppingen 1978, 113.

316 *Lori* (wie Anm. 26) CXLVII, 324.

317 *Leopold Spatzenegger*, Die Reise-Rechnung des Erzbischofs Leonhart Keutschach nach Hall in Tirol, in: MGSL 7, 1867, 95.

318 *Mayer* (wie Anm. 47) 7ff.; *Herbert Klein*, Beschlagenes Gut, in: Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 40, 1954, 327ff. wiederabgedruckt in: Festschrift Klein (wie Anm. 8) 549ff.

Die beachtenswerte Bedeutung der Stadt Salzburg im spätmittelalterlichen Handel besteht darin, daß hier die Waren von den Saumtieren und Fuhrwerken auf Schiffe umgeladen wurden. Dieser Vorgang kommt in der Lage des stadteigenen Niederleghauses zum Ausdruck, das sich ab ca. 1500 in den heutigen Häusern Getreidegasse Nr. 18–22 bzw. Griesgasse Nr. 17 (Durchhaus „Wilder Mann“) befand³¹⁹. Säumer und Fuhrleute brachten die Güter aus dem Süden durch die Kaigasse, Judengasse und Getreidegasse zum Südportal der Niederlage. Nach Ausbesserung oder Tausch der Verpackung gelangten die Produkte durch das Nordportal hinaus auf die Lände und in den Frachtraum der Schiffe. Die in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts einreißende Gewohnheit, auch die Venezianer Ware schon in Hallein auf Schiffe zu verladen, konnten die Salzburger Kaufleute 1488 beseitigen³²⁰. Von Passau aus kamen schon um 1400 jährlich ca. 1500 Säume (zu 150 kg) an Venezianer Ware nach Böhmen³²¹. Den größten Teil davon brachten Salzburger Schiffmeister zur Donau³²². Neben Salzburger Kaufleuten zählten sie auch solche aus Passau³²³ und Prag³²⁴ zu ihren Kunden. Donaubwärts besuchten Salzburger Kaufleute besonders die Märkte von Eferding, Linz und Krems. 1480 privilegierte Kaiser Friedrich III. den Salzburger Handel mit Venezianer Ware an der österreichischen Donau³²⁵. Besonders auf den Linzer Märkten, dem Bruderkirchweihmarkt um Ostern und dem Bartholomäusmarkt, erfolgte der Warenaustausch mit den Böhmen³²⁶. Da zwischen 1482 und 1491 der Versuch mißlang, die böhmischen Händler zu einem eigenen Vinzenzmarkt nach Salzburg abziehen, blieb die Verbindung zu den Linzer Märkten für den mittelalterlichen Salzburger Handel von entscheidender Bedeutung³²⁷. 1485 erbaten Salzburger Kaufleute für ihre Fahrt zum Bruderkirchweihmarkt Geleitschutz von Kaiser Friedrich³²⁸. Dieses Ansuchen war mehr als eine Formalangelegenheit. 1487 kaperte Heinrich Schawnperger salzburgische Kauffahrteischiffe auf ihrer Fahrt nach Linz bei Schildorf am Südufer der Donau knapp unterhalb Passaus³²⁹. Ihre Fracht ließ er ins bayerische Schärding bringen

319 *Magda Pagitz-Roscher*, Chronik des Niederleghauses, in: MGSL 110/111, 1970/71, 153ff.

320 MCA HS rot 8, n 273.

321 *Mayer* (wie Anm. 47) 388.

322 *Mayer* (wie Anm. 47) 389.

323 MCA HS rot 6, S. 9.

324 MCA HS rot 6, n 64 u. 65.

325 *Leopold Spatzenegger*, Privilegienbuch der Stadt Salzburg, in: MGSL 5, 1865, I. Selbständige Mitteilungen, n XXVII, 200.

326 *Wilhelm Rausch*, Handel an der Donau, Linz 1969.

327 *Spatzenegger* (wie Anm. 325) XXXI, 205f., L, 231f.

328 MCA HS rot 8, n 126.

329 MCA HS rot 8, n 226 – n 228; Eine Verbindung des Heinrich Schawnperger zu den Grafen von Schaunberg läßt sich nicht erkennen, vgl.: *Jodok Stülz*, Zur Geschichte der Herren und Grafen von Schaunberg, in: Denkschriften der kaiserlichen Akademie der

und dort aufgrund unbekannter Ansprüche gegen die Bürger von Salzburg in Gewahrsam nehmen. Dieser Piratenakt ist nur ein kleines Detail aus den traurigen Verhältnissen, wie sie in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts an der österreichischen Donau herrschten. Während der Schnapphahn mit Matthias Corvinus in Verbindung stand³³⁰, unterstützten Salzburgs Patrizier vehement Kaiser Friedrich III.³³¹. Diese Politik schien u. a. ihrem Handel besonders dienlich, dessen Interessen sie auch in jeder anderen Hinsicht zu wahren verstanden. Die Möglichkeiten, die ihnen die geographische Lage ihrer Stadt bot, nützten sie als Wirte (= Spediteure) ihrer oberdeutschen Geschäftsfreunde vornehmlich aus Regensburg und Nürnberg. Daneben besuchten sie schon im 14. Jahrhundert die Saffranmärkte in Mittelitalien, begegnen auf dem Goldenen Steig und dehnten donauabwärts ihre Fahrten bis Buda aus³³². Sahen sie ihre Absichten gefährdet, griffen sie – wie auch die Bürger anderer Städte – unverzüglich zu den gleichen Mitteln wie Heinrich Schawnperger. Als der Passauer Niederlegzwang um 1500 ihre Verbindung nach Regensburg gefährdete, wurden in Salzburg sofort präventiv Passauer Waren beschlagnahmt³³³.

Soweit die Verhältnisse im Herbst des Mittelalters. Es erhebt sich die Frage, wie weit sie sich ins Hochmittelalter zurückverfolgen lassen. Den Terminus ante quem bildet die Salzburger Stadtordnung von 1368. Sie grenzt die Salzschiffahrt von der übrigen Frachtschiffahrt ab³³⁴. Geht man weiter zurück, so ist zunächst zu klären, ab wann der Siedlung Salzburg im Handel eine größere als nur lokale Bedeutung zugemessen werden kann.

Den Immunitätsbezirk der Domburg, den im Südwesten Festungsberg und Mönchsberg begrenzten, schloß im Nordosten eine Mauer ab, die in etwa der heutigen Häuserfront auf der Nordseite des Residenzplatzes folgte. Zutritt gewährte ein Tor (*Porta*), das heute noch als Bogen zwischen Landes-Hypothekenbank und Michaelskirche vorhanden ist. Außerhalb des Immunitätsbezirkes befand sich an dieser Pforte auf dem Areal der Hypothekenbank die herzogliche, später kaiserliche Pfalz³³⁵. Zu ihr gehörte die Michaelskirche als Pfalzkapelle. Im Anschluß daran lag

Wissenschaften, phil.-hist. Classe, 12, Wien 1862; Schildorf: KG. Hinding, Gem. Freinberg, GBez. Schärding.

330 MCA HS rot 8, n 288.

331 *Friederike Zaisberger*, Bernhard von Rohr und Johann Beckenschlager: Zwei Salzburger Kirchenfürsten in der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts, masch.-gesch. Dissertation, Wien 1963; *Heinz Dopsch*, Bernhard von Rohr, Johann Beckenschlager und der Ungarische Krieg, in: Geschichte Salzburgs I/1, hrsg. v. H. Dopsch, Salzburg 1981, 536ff.

332 *Fritz Koller*, Die Innere Entwicklung, in: Geschichte Salzburgs (wie Anm. 331) 656f.; zu Buda: MCA HS rot 8, n 112.

333 MCA HS rot 8, n 361 – n 367; *Michael Walz*, Beitrag zur Geschichte des Fehdewesens in Salzburg am Schluß des Mittelalters, Salzburg 1865, 30ff.

334 *Stadler* (wie Anm. 65).

335 *Pagitz* (wie Anm. 76) 175ff.

rund um den heutigen Waagplatz die Siedlung der Laien. Für sie läßt sich ab 930 die Bezeichnung „an der Pforten“ (*ad portam*) nachweisen. Das ebenerdige Geschoß der Pfalzkapelle diente als erste Pfarrkirche. Seit dem frühen 12. Jahrhundert sind Bewohner dieser Siedlung bekannt. Dabei handelt es sich durchwegs um Kaufleute³³⁶.

Die frühe Ansiedlung von Kaufleuten zwischen der schützenden Mauer und dem Flußufer ist an zahlreichen Orten anzutreffen: Mainz, Köln, Worms, Andernach, Straßburg und Regensburg sind hier neben anderen zu nennen³³⁷. In Salzburg sind die Verhältnisse insoweit differenziert zu sehen, als der Kaufmannssiedlung kein anderer Standort als der zwischen Mauer und Fluß blieb. Die drei anderen Seiten der Domburg werden von den Stadtbergen begrenzt. Trotzdem spricht nichts dagegen, die Salzburger Siedlung *ad portam* in eine Reihe mit den obengenannten Beispielen zu stellen. Eine weitere Parallele trägt allerdings sicher nur zufälligen Charakter: In Worms folgte auf die Kaufmannssiedlung (Friesensiedlung) zwischen der Stadtmauer und dem Rheinarm Woog flußabwärts das Judenviertel³³⁸. Dem entspricht in Salzburg die Aneinanderreihung der Kaufmannssiedlung um den Waagplatz und der Judengasse. Obwohl der Gründer der Salzburger Kirche, der hl. Rupert, zuvor Bischof von Worms war, halte ich die gleiche Anordnung in Salzburg nur für einen Zufall.

Der erzbischöfliche Hof, insbesondere jedoch die Erfordernisse der Liturgie verursachten Bedürfnisse, die aus der heimischen Landwirtschaft nicht gedeckt werden konnten. Eine Salzburger Briefsammlung aus dem 9. Jahrhundert enthält ein Exemplar, das zwar möglicherweise fingiert ist, dem aber doch ein realer Hintergrund zuerkannt werden darf: Ein Abt bittet einen höheren Geistlichen (Erzbischof?) um die Zusendung von Gewürzen, Öl, griechischem Wein und Balsam³³⁹. Diese Nachfrage eröffnete für die Kaufleute Absatzmöglichkeiten.

Durch ihre Salinenanteile in Reichenhall waren Salzburgs geistliche Grundherrschaften zahlungsfähige Kunden. Umgekehrt hatten die Hintersassen ihre Produkte in die Domburg einzudienen, so daß die Überschüsse vor allem aus der handwerklichen Erzeugung hier aufzukaufen waren. Die häufigen Kirchenneu- und -umbauten können als weitere Impulse betrachtet werden. Ein zusätzlicher Anreiz, sich an diesem, etwa im Vergleich zu Regensburg trotz allem nur untergeordneten Handelsplatz niederzulassen, mag die Aussicht geboten haben, an den Vorteilen der umfangreichen Salzburger Immunitätsprivilegien teilzuhaben. Die Frage, wann die ersten Fernhandelskaufleute in Salzburg sesshaft wurden,

336 *Pagitz* (wie Anm. 76).

337 *Ellmers* (wie Anm. 13) 180ff.

338 *Ellmers* (wie Anm. 13) 184, 188.

339 *Bernhard Bischoff*, Salzburger Formelbücher und Briefe aus Tassilonischer und Karolingischer Zeit, in: Bayerische Akademie der Wissenschaften, Philosphisch-Historische Klasse, Sitzungsberichte 1973, Heft 4, München 1973, n 20, 40f.

läßt sich schwer beantworten: Meiner Meinung nach spricht einiges dafür, daß dieser Prozeß spätestens im 10. Jahrhundert abgeschlossen war: Die Münzprägung Herzog Arnulfs in Salzburg und das Münz- und Marktprivileg, das Erzbischof Hartwik 996 von Kaiser Otto III. erwirkte³⁴⁰, billigen meines Erachtens dem Handelsplatz Salzburg eine Bedeutung zu, die über einen gelegentlichen Besuch durch fremde Kaufleute hinaus auf den ständigen Wohnsitz von Fernhändlern hinweist. Das versteht sich unter der Einschränkung, daß „an der Pforte“ nur ihre Familien und ihre Magazine ständig verblieben, während sie selbst, dem Brauch der Zeit entsprechend, als reisende Kaufleute ihre Warenzüge begleiteten. Urkundlich belegen läßt sich der ganze Vorgang erst – wie eingangs erwähnt – für das frühe 12. Jahrhundert. Auch eine Befragung der Topographie bleibt unergiebig: In den Rheinstädten und eingeschränkt auch in Regensburg wurde beobachtet, daß sich Händler, die selbst die Schifffahrt ausübten, auf schmalen, jedoch langgezogenen Ufergrundstücken niederließen, die mit ihrer Schmalseite das Wasser berührten. Für die Flußseite des Salzburger Waagplatzes trifft das nur sehr beschränkt zu³⁴¹. Im übrigen folgen aber sämtliche Bauparzellen der Bürgerhäuser in der Salzburger Altstadt diesem Schema, das somit für jede weitere Argumentation entfällt. Allerdings blieb das Zufahren mit Booten unmittelbar bis zu den Häusern selbst noch im 19. Jahrhundert gebräuchlich³⁴². Die einzige Überlegung, die eine frühe, vom Salzverschleiß getrennte Schifffahrt auf der Salzach wahrscheinlich macht, besteht in der engen Verbindung zwischen Regensburg und Salzburg. Auf politischer Ebene war das die Verbindung der „Hauptstadt“ des Herzogtums oder Teilregnums mit dem Metropolitansitz, der zugleich wichtiger Pfalzort war. Der Salzburger Hof in Regensburg³⁴³ unterstreicht das umgekehrte Interesse des Erzbischofs an einer Repräsentanz nahe dem Zentrum der weltlichen Macht. Auf merkantiler Ebene verlief die Beziehung einseitiger. Regensburger Kaufleute genossen als erste in Salzburg Begünstigungen³⁴⁴. Sie frequentierten in großem Umfang die Salzburger Paßwege, deren Aufschwung noch im 15. Jahrhundert ihnen zugeschrieben wurde³⁴⁵. Keine der Städte Bayerns konnte sich vor dem 13. Jahrhundert dem Einfluß dieses Handelsemporiums entziehen. Für Salzburg be-

340 MG DO III n 208 = SUB II n 63; *Günther Probszt*, Österreichische Münz- und Geldgeschichte, Graz 1973, 139ff.

341 *Ellmers* (wie Anm. 338); SLA Franziszeischer Kataster, Salzburg-Stadt; *Friederike Zaisberger*, Das Rehlingen-Stadtpalais oder das Antretter-Haus in Salzburg, in: Österreichische Musikzeitschrift 33, 1978, Heft 10, 504ff.

342 *Franz Fuhrmann*, Salzburg in alten Ansichten – Die Stadt, Salzburg 1963, Tafel 99.

343 *Friederike Zaisberger*, Der Salzburger Hof in Regensburg, in: MGSL 122, 1982, 125ff.

344 SUB III n 1046.

345 *Franz Bastian*, Das Runtingerbuch 1383–1407, Deutsche Handelsakten des Mittelalters und der Neuzeit, hrsg. dr. d. Hist. Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften, Bde. VI–VIII, Regensburg 1935–1944.

stätigt diesen Zusammenhang u. a. das Marktprivileg von 996, das als Währung die Regensburger Münze festlegt. Diese engen Verbindungen mußten meines Erachtens die Aufmerksamkeit frühzeitig auf die Schifffahrt als das leistungsfähigste Transportmittel lenken, zumal der Verlauf von Salzach, Inn und Donau durchwegs gut befahrbar war und nur zu einem geringfügigen Umweg zwang. Ein urkundlicher Beweis läßt sich freilich auch für diese Überlegung nicht führen. Es schlägt aber in die gleiche Kerbe, daß die Kirche von Salzburg schon aus agilolfingischer Zeit Weinberge in der Umgebung von Regensburg besaß, als deren Zubehör 1062 ein *portus* erwähnt wird³⁴⁶.

Wenn das Frachtaufkommen vor dem 12./13. Jahrhundert auch gering zu veranschlagen ist und anstelle des spätmittelalterlichen Speditionswesens der reisende Kaufmann Träger des Handels war, so ist es doch nicht zu übersehen, daß sich an der Salzach die Salzschiifahrt als Verkehrsträger anbot. Die Initiative brauchten die Kaufleute somit nicht zu ergreifen. Da jede weitergehende Arbeitsteilung (Schiffmeister) ausscheidet, ist der Vorgang nur so denkbar, daß die Ware von einem Kaufmann, der sie mit Saumtieren über Land beförderte, an einem Handelsplatz etwa wie Salzburg in den Besitz eines anderen übergang, der sie mit seinem Schiff weitertransportierte. Die Existenz von Händlern anzunehmen, die sich analog den Salz-Fertigern verhielten, aber bereits im frühen Hochmittelalter andere Frachten auf ihren Schiffen führten, erscheint mir als Hypothese vertretbar, wenn es auch dafür im Raum der oberen Donau meines Wissens vor dem 12. Jahrhundert keinen schriftlichen Nachweis gibt.

Der Wunsch, in beiden Handelsrichtungen zu verdienen, legt die Annahme nahe, daß es schon frühzeitig beladene Schiffe waren, die stromaufwärts kamen. Dabei ist zunächst hauptsächlich mit Wein aus den Donaugegenden zu rechnen, auf den sich die ersten Nachrichten über die Fracht der Schiffe im Gegenzug beziehen. Sie stammen aus dem Jahrhundert von 1150 bis 1250 und betreffen das Salzburger Domkapitel sowie die Abteien St. Peter und Raitenhaslach³⁴⁷. Der Klosterschifffahrt, die damit sichtbar wird und die an anderen Flüssen als Ausgangspunkt für eine allgemeine Schifffahrt eine große Rolle spielte, kam an der Salzach diese Bedeutung nicht zu. Neben dem größten Grundherrn am Fluß, dem Erzbischof, und seiner Salzschiifahrt fiel dieser Verkehr nicht ins Gewicht.

Die wichtigste Fracht der Schifffahrt auf der Salzach im Gegenzug war ab dem 13. Jahrhundert das Getreide. Die Saline Hallein, die Erzbergwerke in den Tauern und das ganze Salzburger Gebirgsland waren in

346 SUB I 5, 7; SUB II A 4; SUB II n 100.

347 SUB I n 198a, 601, n 269b, 712 (*transvectio* bzw. *subvectio vini*); SUB III n 650, n 686, n 924, n 962, n 979; Edgar Krausen, Die Urkunden des Klosters Raitenhaslach 1034–1350, Quellen und Erörterungen zur bayerischen Geschichte, hrsg. v. d. Komm. f. bayer. Landesgesch. b. d. Bayer. Akad. d. Wiss., N. F. XVII/1, n 70 (1206/09): ... *liberum navibus eorum Patanie transitum in ascensu sive descensu*...

großem Umfang auf einen Getreideimport angewiesen. Auf allen Salzstraßen, besonders auf dem Goldenen Steig, bestand als Gegenfracht zu den Salzlieferungen ein florierender Getreidehandel. In Passau kam im 15. Jahrhundert sogar die Gewohnheit auf, nur an jene böhmischen Fuhrleute Salz abzugeben, die Getreide in die Stadt brachten³⁴⁸. Wie erwähnt, förderten die Erzbischöfe diese Einfuhr durch das Aussetzen der Schiffmieten³⁴⁹. Diese Begünstigung ist aber auch als Kampftarif gegen die Schiffmeister zu verstehen, die sich gleichfalls bemühten, ihre Schiffe beim Gegenzug auszulasten. Auch aus den erzbischöflichen Kästen in Mühldorf und Tittmoning führten Schiffe das Getreide salzachaufwärts³⁵⁰. Als um die Mitte des 16. Jahrhunderts die Bergwerksproduktion und damit auch der Getreideverbrauch ihrem Höhepunkt zustrebten, errichteten die Halleiner Bürger 1558 oder knapp davor in ihrer Stadt einen Getreidekasten, in dem alles für inner Gebirg bestimmte Getreide aufgeschüttet werden mußte³⁵¹. Gegen die Gewerken, die ihre Gewinnspannen im Pfennwerthandel durch diesen Zwischenhandel gefährdet sahen, verteidigten sich die Halleiner mit dem Hinweis auf die starken Quantitätsschwankungen in der Getreidezufuhr, die sie mit Hilfe ihres Kastens auszugleichen hofften. Der Kompromiß in diesem Streit geht aus einem Spruch des erzbischöflichen Hofrates auf eine Klage des Christoph Graf zu Schernberg und Goldegg, Gewerken im Eisenerzbergbau in der Flachau, gegen die Stadt Hallein von 1579 hervor: Den Gewerken stand es frei, ihr Getreide unmittelbar von den Schiffen auf Fuhrwerke umzuladen. Jede Zwischenlagerung von Getreide in Hallein blieb jedoch an den städtischen Kasten gebunden³⁵².

1561, nur drei Jahre nach dem Bau des Halleiner Getreidekastens, trug sich Erzbischof Johann Jakob mit einem Projekt, bei dessen Realisierung die Halleiner Initiative als Fehlinvestition abzubuchen gewesen wäre. Dieser Plan betraf die Ausdehnung der Schifffahrt über Hallein hinaus durch den ganzen Pongau bis Lend. Damit wäre die Getreidezufuhr zu den Bergwerken inner Gebirg optimal gelöst worden. Als Initiator des Projektes nennt die Literatur den erzbischöflichen Kammerrat Christoph Perner³⁵³. Sein Name wurde bereits oben bei der Salzschifffahrt im Zu-

348 Mayer (wie Anm. 47) 390.

349 Wie Anm. 208.

350 SLA HK Catenichl 1617/18, S. 17, 28.

351 OU Stadtarchiv Hallein 1558 II 19.

352 OU Stadtarchiv Hallein 1579 X 16.

353 Das Projekt war in der Salzburger Landesgeschichtsschreibung immer bekannt. Die früheste Nennung, rund hundert Jahre nach der Ausführung, findet sich in *Franz Dückers* Chronik (wie Anm. 382) 261. Hier ist auch schon von der dominierenden Rolle Pernalers und der Unmöglichkeit der Ausführung die Rede. Vor allem der zweite Topos hat dann in alle späteren Erwähnungen Eingang gefunden. Hierher zählen u. a. *Franz Michael Werthaler*, Reisen durch Salzburg, Salzburg 1799, 213 und (vom gleichen Autor) *Meine Wanderungen durch Salzburg, Berchtesgaden und Österreich*, Wien 1816, 172. Interessant ist dabei, daß

sammenhang mit der Verleihung eines Ausfergenamtes 1532 erwähnt³⁵⁴. Die Annahme läßt sich durch die Quellen nicht exakt belegen, doch darf sie einige Wahrscheinlichkeit für sich in Anspruch nehmen. Es steht nämlich außer Frage, daß Christoph Perner der Hauptnutznießer einer Schifffahrt durch den Pongau gewesen wäre. Der wichtigste Teil seines Planes bestand darin, die Edelmetallerze aus seinem Anteil im Bergbaurevier Gastein/Rauris zu Schiff in die Gegend von Werfen zu bringen, um sie dort zu verhütten. Dazu beabsichtigte er den Bau einer Schmelzhütte auf der Sinnhub (Gegend um die Mündung des Fritzbaches in die Salzach), in deren Umgebung – im Gegensatz zu Gastein/Rauris–Lend – noch ausreichend Wälder zur Verfügung standen³⁵⁵. Hinsichtlich der Urheberschaft des Planes verdient freilich auch festgehalten zu werden, daß Erzbischof Johann Jakob von Khuen-Belasy selbst an technischen Problemlösungen außerordentlich Anteil nahm. Er wurde am 28. November 1560 gewählt. Für dieses Jahr war es für die Arbeiten im Paß Lueg zu spät. Es unterstreicht aber sein Interesse, daß er sie schon im nächsten November, somit zum frühestmöglichen Zeitpunkt, in Angriff nehmen ließ.

Schlüsselstelle des Projektes war die Durchfahrt durch die Enge des Paß Lueg³⁵⁶. Mit Eintreten des Niedrigwasserstandes begannen Anfang Dezember 1561 70 Bergknappen mit der Arbeit. Die administrative Leitung übernahm Christoph Rötenecker, Bürger zu Golling. Die Entlohnung erfolgte – wie beim Bergbau üblich – im Rahmen des von Rötenecker geübten Pfennwerthandels mit Lebensmitteln sowie mit einem Lohn von 1 Gulden für die fünftägige Arbeitswoche (12 Kreuzer pro Tag). Rötenecker sorgte auch für ihre Herberge bei den umliegenden Bauern, für *kotzen* und *stroseek*, und dafür, daß sie sich dort aus ihren Lebensmitteln durch eigenes Kochen versorgen konnten. Bis Lichtmeß 1562 hoffte man, die schwersten Arbeiten verrichtet zu haben, das übrige sollte eine Restmannschaft von 25 Steinbrechern bis Ende März bewerkstelligen.

er sich zwischen beiden Werken Einblick in die Akten verschafft haben muß, da aus der zweiten Erwähnung hervorgeht, daß ihm zumindest das sub Anm. 423 genannte Dokument bekannt war. Auf diese zweite Erwähnung bei Vierthaler stützt sich *Joseph Dürlinger*, Handbuch von (!) Pongau, Salzburg 1867, 89, wodurch das Projekt einen größeren Bekanntheitsgrad erlangte. Ausführlicher erwähnte *Joseph Ernst Ritter von Koch-Sternfeld* den Versuch in seinen Historisch-staatsökonomischen Notizen vom Straßen- und Wasserbau ... im Herzogtum Salzburg . . ., Salzburg 1811, 38f. Er besaß jedenfalls die gleiche Aktenkenntnis wie Vierthaler. Von Werken aus unserem Jahrhundert nenne ich die Hinweise darauf bei: *Hans Widmann*, Geschichte Salzburgs, 3. Bd., Gotha 1914, 147; *Franz Martin*, (Archivalischer Teil zu) Die Denkmale des Gerichtsbezirkes Salzburg, Österreichische Kunsttopographie XI, 19; *Herbert Klein*, Die Gasteiner Edelmetallgewinnung um die Mitte des 16. Jahrhunderts, in: Badgasteiner Badeblatt 15, 1955, 7ff., wiederabgedruckt in: MGSL 112/113, 1972/73, 190; *Neweklowsky* (wie Anm. 1), Bd. 3, 209. Bemerkenswert ist, daß in keiner der genannten Arbeiten (auch nicht bei den Archivaren Martin und Klein) die Quellen zitiert werden.

354 Vgl. Anm. 278, 279.

355 Vgl. Exkurs.

356 Das Folgende nach: SLA Hofkammer Golling, 1562 R.

Zum Arbeitsvorgang im Lueg fehlt jede Aussage. Der Grund dafür liegt in der Beschaffenheit der Quelle, für die nur die Kosten, nicht aber die technische Problemlösung von Interesse waren. Das angestrebte Ziel konnte nur erreicht werden, wenn alle Felsen in der Klammstrecke beseitigt und ein Treidelweg angelegt wurde. Die Abarbeitung der Felsen mußte bei Normalwasserstand im Sommer eine problemlose Durchfahrt ermöglichen. Der Treidelweg bestand am Eingang als Dammkrone von Holzwerken, die aller Wahrscheinlichkeit nach natürliche Felsvorsprünge miteinander verbanden. Im Innern der Klamm war er als hölzerne Hangbrücke ausgeführt, die an einer der beiden Steilwände entlanglief. Abgesehen davon, daß heute in den Salzachöfen keine artifizielle Felsbearbeitung mehr zu erkennen ist (was bei einem eingehauenen Treidelweg der Fall sein müßte, der im übrigen auch in dieser Länge innerhalb von zwei Monaten nicht ausgebrochen werden konnte), so findet die Annahme einer Hangbrücke auch dadurch eine Bestätigung, daß diese Anlage einmal als *dreyberstög* (Treibersteg) bezeichnet wird. Die Erwähnung von eingeschlagenen Eisenringen deutet auf eine hängende Verankerung an der Wand hin. Sämtliche Felsarbeiten wurden – soweit die Quellen das erkennen lassen – ohne Sprengung in der beim Bergbau (zu diesem Zeitpunkt noch ausschließlich) üblichen Eisenschlägel-Technik bewerkstelligt.

Noch im November 1561 ergingen auch Anweisungen an die Pfleger von Hallein und Werfen, die den Ausbau der übrigen Schifffahrtsstrecke bis Lend beinhalteten. Die Bauern, deren Gründe an die Salzach anraineten, wurden zur Schlägerung der Ufergehölzes verpflichtet. Alle hinderlichen Steine im Flußbett der Salzach wurden aufgezählt und die Art, wie sie zu beseitigen waren, beschrieben. Ebenso mußten alle Felsvorsprünge, die in den Flußlauf ragten und die nauwärtsfahrenden Schiffe gefährden konnten, abgearbeitet werden. Bei kleineren derartigen Hindernissen gedachte man, sich wenigstens vorläufig mit der Befestigung von Buschen oder Fichtenstämmen zu begnügen, die nach Art der Schifflleitern die Boote ohne große Beschädigung in die Flußmitte zurückwerfen sollten. Von Lend bis Schwarzach übernahm der *Weitmosersche Handel* den Ausbau, der dem Erzbischof auch kurzfristig die Geldmittel vorstreckte. Von Schwarzach bis zum Lueg kamen unter erzbischöflicher Leitung 30 Knappen zum Einsatz, die bei gleichen Bedingungen wie ihre Kollegen in den Salzachöfen ebenfalls bis Lichtmeß alle Felsarbeiten abschließen sollten. Die Beseitigung von sechs Felsen bei der Mündung der Taugl trug man den „Adnetern“ an, worunter in erster Linie vermutlich die Arbeiter aus den Marmorbrüchen zu verstehen sind. Offeriert wurde eine Pauschalbezahlung von 100 Gulden, Werkzeug und Gerüst sollten vom Hofbauamt beigelegt werden. Da die Adnetter das Doppelte verlangten, kam dieser Auftrag nicht zustande.

Anfang März besichtigte der Hofbaumeister Jörg Vischer in Begleitung von Christoph Rötenecker und Haimeram Salinger, Schiffmeister

aus Laufen, den Stand der Bauarbeiten. Zwischen Bischofshofen und Werfen wurde eine Probefahrt unternommen, die zur vollsten Zufriedenheit verlief. Der Schiffmeister sprach sich lediglich dafür aus, die Joche zweier Brücken bei Bischofshofen weiter auseinander zu setzen, um ein gefahrloses Passieren der Schiffe zu gewährleisten. Auch die Treidelwege waren abschnittsweise bereits fertig. An der Fritzbachmündung stand die neue Lände für die Pernerschen Anlagen voll in Arbeit. Unterhalb von Werfen waren im sogenannten Werfener Knie gleichfalls die Hindernisse zumindest notdürftig beseitigt worden. Der Treidelweg wurde hier während der Besichtigung soeben beschottert. Die Kommission fuhr auch mit einer neun Klafter langen Zille (ca. 15,5 m) in den Lueg bis zum Beginn der Hangbrücke ein. Der Schiffmeister versicherte, bei 3 Schuh (ca. 1 m) höherem Wasserstand ohne Schwierigkeiten ein- und ausfahren zu können. Nur unterhalb des Lueg waren die Arbeiten wahrscheinlich durch die Weigerung der Adneter in Verzug geraten. Hier standen die Knappen noch in vollem Einsatz. Insgesamt waren am gesamten Flußlauf von Bischofshofen bis Hallein noch 120 Personen mit diversen Fertigstellungen beschäftigt. Hofbaumeister Vischer schätzte, daß innerhalb von 14 Tagen alle Arbeiten beendet sein würden. Konnte die Frist damit eingehalten werden, so ergab sich bei den Kosten, die man im November 1561 auf knapp 2000 Gulden geschätzt hatte, durch die Fortbeschäftigung der gesamten Mannschaft bis in den März jedenfalls eine erhebliche Überschreitung.

Die Anwesenheit von 70 Knappen im Pfliegergericht Golling schuf auch eine interessante juristische Komplikation. Wie sie es durch das Berggericht aus ihren Bergbaurevieren gewohnt waren, beanspruchten die Knappen auch bei ihrer Arbeit an der Salzach eine eigene Jurisdiktion. Zur Schlichtung von Niedergerichtsfällen, wie etwa Raufereien, die sich zahlreich zwischen ihnen zutrugen, wollten sie als Obrigkeit erster Instanz nur Christoph Rötenecker anerkennen, dem diese Rolle als „Bergrichter“ ganz offenbar schmeichelte. Straffällige Knappen sperrte er in ein Zimmer seines Bürgerhauses in Golling, das als Keuche diente. Diesen Eingriff in seine Gerichtsbarkeit konnte der Pfleger von Golling, Hans Panichner, nicht unwidersprochen hinnehmen. Als er Rötenecker durch seinen Gerichtsdiener vor sich erfordern ließ, verprügelten die Knappen den Boten und drohten ihm mit dem Erwürgen. Endlich zur Rede gestellt, verantwortete sich Rötenecker mit einem dahingehenden Auftrag von Christoph Perner. Dabei handelte es sich aber offenbar um ein gewolltes Mißverständnis. Jedenfalls machte sich Perner, sobald er davon erfuhr, anheischig, *dem Rötenecker ain guet capitl zu lesen*. Ausschreitungen betrunkenener Knappen zu Weihnachten 1561 und während des Faschings 1562 in Kuchl trieben die Causa voran, der die Knappen auch durch eine Petition an den Erzbischof keine Wendung mehr in ihrem Sinn zu geben vermochten. Wie nicht anders zu erwarten, entschied der Erzbischof zugunsten einer uneingeschränkten Rechtsprechung im Pfliegergericht Golling durch Hans Panichner.

Aufgrund des Finalberichtes von Hofbaumeister Vischer steht es außer Frage, daß Schiffe den Lueg durchfahren und wenigstens bis in die Gegend von Bischofshofen gelangten. Es muß sich dabei allerdings um eigene Schiffe gehandelt haben, da der Halleiner Holzrechen – anders als jener in Hall am Inn – keine Schleusenanlage aufwies. Die Frage, ob der Schiffsverkehr durch den Paß Lueg über das Versuchsstadium hinaus kommerzielle Bedeutung erreicht hat, läßt sich anhand der Quellen (wenigstens vorläufig) nicht entscheiden. Es spricht aber zumindest für eine umfangreiche probeweise Durchfahrt von Schiffen durch den Lueg im Sommer 1562, daß im November dieses Jahres neue, zusätzliche Holzwerke am Eingang der Klammstrecke eingemessen wurden. Die Zweckmäßigkeit ihrer Anlage hatten offenbar die Fahrten des vergangenen Sommers erwiesen. 1565 werden drei Schiffe erwähnt, die vor der Lände auf der Sinnhub vertäut lagen³⁵⁷. Damit enden die Nachrichten zu einem Projekt, dem eine unternehmerische Größe und eine gewisse Bewunderung nicht versagt werden kann. Eine Analyse der Quellen deklariert die in der Literatur immer wieder behauptete Unmöglichkeit der Ausführung als Fehleinschätzung. Weder Erzbischof Johann Jakob noch der „Industrielle“ Christoph Perner hat sich die Unterstellung einer derartigen Kurzsichtigkeit verdient. Das Vorhaben war technisch lückenlos durchdacht. Ein ähnliches, wenn auch kleineres Projekt kam an der Enns nördlich des Gesäuses im selben Zeitraum zur Ausführung und konnte sich dort auch auf Dauer behaupten³⁵⁸. Wie die Einfahrt der Kommission in den Lueg nur bis zum Beginn der Hangbrücke andeutet, sollten die Schiffe die eigentliche Klammstrecke offenbar ähnlich wie den Laufen durchfahren, d. h. daß sie auch nauwärts durch ein Seil mit dem Ufer verbunden wurden, um ihre Geschwindigkeit auf ein gefahrloses Ausmaß zu reduzieren. Als Grund für das schließliche Scheitern ist eine Mehrzahl von Faktoren anzusehen. Mit der Eröffnung des Konkursverfahrens gegen Christoph Perner am 12. November 1565 wurde der Hauptinteressent zum Ausscheiden gezwungen³⁵⁹. Schon die Inspektionsreise von Hofbaumeister Vischer erstreckte sich nur bis Bischofshofen und erwähnt den weiter flußaufwärts gelegenen Abschnitt nicht mehr, dessen Ausbau größtenteils den Gasteiner Gewerken anvertraut war. Ihre Teilnahme hat sich wahrscheinlich immer in Grenzen gehalten, da der Hauptnutznießer fraglos Christoph Perner gewesen wäre. Wie die

357 SLA Pflug Werfen, Lit. A XI, 12 (Inventur 1565 X 25).

358 *Neweklowsky* (wie Anm. 1) 1. Bd. 508 f.

359 SLA Pflug Werfen, Lit. A XI, 12 (allgemein); *Widmann* (wie Anm. 353) hielt dieses Jahr auch für das Todesjahr Perners, was ebenso unrichtig ist wie die Annahme *Dürllingers* (wie Anm. 353) 105, der dafür 1572 nennt. Perner hat seinen Konkurs um zwei Jahre überlebt und starb zwischen dem 17. November 1567 und dem 19. Jänner 1568: SLA Pflug Werfen, Lit. A XI, 12 (Produkte zu den angegebenen Daten). Daß Perner in den Erbausfergenrechnungen (wie Anm. 275) noch bei der Abrechnung am 3. Februar 1568 erwähnt wird, halte ich aufgrund der eindeutigen Aussage in dem zuletzt genannten Werfener Produkt (. . . *des Christoph Perners seligen* . . .) für unmaßgeblich.

zahlreichen Klagen der Flußanrainer im Pongau über Unterspülungen der Ufer zeigen, waren allein die Treidelwege ohne ständige hohe Aufwendungen nicht zu erhalten³⁶⁰. Zwei Hochwasserkatastrophen zu Ende April 1566 und weitere in den folgenden Jahren, wie 1578, als selbst die wesentlich höher trassierte Straße am Südfuß des Paß Lueg meterhoch überschwemmt und zerstört wurde, können zur endgültigen Aufgabe des Unternehmens beigetragen haben³⁶¹. Gänzlich verloren waren die Investitionen nicht, da die Beseitigung der Felsen im Flußbett auch der Holztrift zugute kam. Langfristig entfiel durch den sprunghaften Rückgang der Montanproduktion vor allem in der Gastein und in der Rauris noch im 16. Jahrhundert jede Motivation für eine Neuaufnahme^{361a}.

Zurückkehrend zu den Waren, mit deren Beförderung sich die Schiffe im Gegenzug unterhalb Halleins beschäftigten, läßt sich die Zufuhr von Getreide noch durch den Transport von Brot und Mehl ergänzen³⁶². Es liegt in der Beschaffenheit der Quellen, daß sich auf die umfangreichen Lebensmitteltransporte aus Böhmen, die zu Schiff inn- und salzachaufwärts kamen, nur zufällige Hinweise finden. Bei der Inventur der Schmelzhütte auf der Sinnhub im November 1565 wurden u. a. angetroffen: *mer in ainem vaß 300 lb.* (Pfund) *Behamisch kbäß*³⁶³. Nach dem ersten Ausschluß der Märkte des westlichen Mühlviertels vom Salzhandel um 1570 wiesen sie in einem Protestschreiben darauf hin, daß durch die Route über Freistadt beim böhmischen Schmalz für die Bergwerke in Tirol eine Verteuerung von 4 auf 7 Kreuzer pro Pfund eintrete³⁶⁴. Da Salzburger Gewerken ebenfalls in Böhmen Schmalz ankauften³⁶⁵, ist mit Bestimmtheit davon auszugehen, daß diese Fracht für die Salzachtschiffe nur aufgrund ihrer Selbstverständlichkeit unerwähnt bleibt.

Differenzierter stellt sich die Situation beim Wein dar. Hier bestand als Besonderheit das Gewohnheitsrecht der Linzer Bürger, daß österreichischer Wein, der für die Stadt Salzburg, ihre geistlichen Grundherrschaft

360 SLA HK Werfen allgem.

361 Zu 1566 und folgende: Notizen aus der Vorzeit: Aus dem Manuscripte eines Halleiner Bürgers, in: *Warte am Inn* 49, 1864. (Für die Beschaffung von Xerokopien habe ich ebenso wie für die Lokalisierung sub Anm. 191 meinem Freund Dr. Klaus Rumpler vom OÖLA zu danken). 1578: *Paul Buberl* und *Franz Martin*, *Die Denkmale des polit. Bezirkes Hallein, Österreichische Kunsttopographie XX*, Wien-Augsburg-Köln (1927) 214.

361a 1808–1814 verkehrte zwischen St. Johann und der Concordiahütte in Tenneck ein Schiff: Heinrich Benedikt, *Schiffahrt im Pongau*, in: *Blätter für Technikgeschichte* 11, 1949, 92ff. Interessant ist dabei auch für die Schiffahrt des 16. Jahrhunderts, daß die kgl. bayerische Bergwesens-Hauptbuchhaltung errechnete, daß unter Einschluß der Unterhaltskosten für den Treidelweg die Schiffsfracht knapp teurer als die Wagenfracht und ungleich teurer als die Schlittenfracht zu stehen kam.

362 Ordnung (wie Anm. 315) 122 f.; *Dieter Goerge*, *Die Bäcker und Metzger in den salzburgischen Städten*, in: *MGSL* 120/121, 1980/81, 459ff., bes. 466, 470f.; *Getreideimport für Salzburger Bäcker 1533*: BHStA Kurbayern Geh. Landesarchiv 581 fol. 39.

363 Wie Anm. 441.

364 SLA HK SA H 1, 36.

365 *Gruber | Ludwig* (wie Anm. 416) 24 (bedauerlicherweise ohne Quellenzitat).



Abb. 17 1578: Wappenstein des Erzbischofs Johann Jakob von Khuen-Belasy, den er am Paß Lueg nach Abschluß von Wiederherstellung und Ausbau der Straße anbringen ließ. – Text der Inschrift (nach Franz Martin, ÖKT XX 214, 1927): *In Regierung des hochwüerd. Fürstens und Herrn Herrn Johann Jakob Erzbischofen zu Salzburg . . . Jar den 7. Tag Juli die Salzach . . . (bis in die Mitte) dieses Stains aufgangen . . . diesen Weg durch . . . 1578 Jahr gemainer . . . Wolfahrt . . . und machen lassen.*

Original und Foto (Urbanek): Heimatmuseum Golling.

ten und Wirte sowie für die Propstei Berchtesgaden bestimmt war, in Linz von Schiffen auf Fuhrwerke umgeladen und auf dem Landweg nach Salzburg gebracht werden mußte. Der Ursprung dieses Rechtes ist ungeklärt, jedenfalls reichte es wenigstens bis ins 13. Jahrhundert zurück³⁶⁶. Für das Umladen unterhielten der Erzbischof, die Salzburger Klöster und der Propst von Berchtesgaden eigene Stifthäuser in Linz, bei der Durchführung standen sie z. T. mit Linzer Kaufleuten in Verbindung³⁶⁷.

Salzburgs Bürger bedienten sich zu gleichem Zweck ihrer Linzer Geschäftsfreunde. Die Fuhrleute brachten Wein nach Salzburg und Salz nach Linz. Lückenlos konnte man das Recht in Linz nicht durchsetzen. Kaufleute aus Laufen und Hallein durften ihren Wein auf Schiffen an Linz vorüberführen. Die Durchfahrt des Halleiner Weines bedeutete, daß auch der ganze Osterwein für das Salzburger Gebirgsland auf Schiffen salzachaufwärts kam. Bei seinem Umladen auf Fuhrwerke vermochten sich die Halleiner Bürger eine ähnliche obligate Zwischenhandelsspanne zu verschaffen wie beim Getreide³⁶⁸. Die Bürger der Stadt Salzburg konnten zunächst gegen die – aus ihrer Sicht – behindernde Bestimmung nicht einschreiten. 1429 zeigten sie sich damit einverstanden³⁶⁹. 1481 nützten sie allerdings ihr enges Verhältnis zu Kaiser Friedrich III., um durch offensichtlich falsche Angaben von ihm ein (wirkungsloses) Mandat mit der Aufhebung dieses Rechtes zu erhalten³⁷⁰. 1489 begegnen auf der Salzach Weingegenfuhrer Salzburger Kaufleute, die freilich auch aus Passauer Zwischenhandel stammen könnten³⁷¹. Einer der Fälle, die es vermutlich in größerer Anzahl gegeben hat, bei denen die Salzburger die Grundlage des Linzer Anspruches auszuspionieren gedachten, trug sich in den Jahren um 1530 zu³⁷². Als man dem Beauftragten, Valentin Feysinger, auf die Schliche kam, berichtete er nach Salzburg, es sei ihm durch den (Linzer) *burgermeister mit grossem zorn zuegeredt worden: Man wisse wol von mir, möcht ich die von Lynz umb all ir freyhait bringen und in ungnad, so thet ich's gern . . .* Das Verhältnis hatte sich deshalb zugespitzt, weil man in diesem Zeitraum in Linz bereits von Fall zu Fall die Vorüberfahrt von erzbischöflichen Weinsendungen gestatten mußte, was zu Beginn des 17. Jahrhunderts schon als Regel betrachtet wurde^{372a}. Nach langwierigem Streit hob

366 Ernst Neweklowsky, Linz und die Salzburger Weinfuhren, in: MGSL 96, 1956, 179ff. Dagegen ist jedoch zweifellos dem früheren zeitlichen Ansatz bei *Rausch* (wie Anm. 326) 17f. zu folgen. Die Vorüberfahrt dürfte im 12. Jahrhundert noch möglich gewesen sein (vgl. Anm. 347, SUB I . . .). Die zahlreichen Bestätigungen ihrer Mautfreiheit, die sich Salzburger Klöster in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts ausstellen ließen (vgl. Anm. 347, SUB III . . .) deuten u. U. auf zunehmende Schwierigkeiten (in Linz?) hin.

367 Georg Grill, Die Freihäuser in Linz, Linz 1955; *Loehr* (wie Anm. 8) 171f.

368 OU Stadtarchiv Hallein 1542 IV 27.

369 MCA HS rot 6, n 265.

370 *Spatzenegger* (wie Anm. 325) n XXVIII, 200f.

371 MCA HS rot 8, n 299.

372 SLA HK SA H 1, 11.

372a Vier Weinschiffe für den Erzbischof an Linz vorüber 1532: BHStA Kurbayern Geh. Landesarchiv 581 fol. 30.

Kaiser Ferdinand III. 1654 das Linzer Recht auf³⁷³. Die Entscheidung gegen die eigene Stadt Linz ist vor dem Hintergrund des Absatzkampfes zwischen den Salinen Hallein/Schellenberg und Hallstatt zu sehen. Durch die Erlaubnis einer Vorüberfahrt der salzburgischen Weinsendungen mußte das Fuhrwesen zwischen Salzburg und Linz und damit auch der Salztransport aus Salzburg an die Donau zum Erliegen kommen. Dieser beabsichtigte „Erfolg“ für die habsburgische Saline Hallstatt, begleitet von einem vollständigen Niedergang des vornehmlich oberösterreichischen Fuhrwesens zwischen Salzburg und Linz, stellte sich auch nach wenigen Jahren ein. Der Rücktransport der leeren Weinfässer ging jederzeit unbehindert auf Schiffen in die Wachau vor sich.

Neben den Nahrungsmitteln sind unter die Schiffgüter im Gegenzug vornehmlich Tuche zu zählen. Schon 1331 ist im Besitz eines Schiffherrn ein größerer Posten Tuch aus Ypern erwähnt³⁷⁴. Außer einem weiteren Tuchfernhandel mit Böhmen ist hier auch auf die Wolltuchindustrie an der unteren Salzach und am bayerischen Inn zu verweisen³⁷⁵. Auf dem Wasserweg nach Salzburg gelangte auch niederbayerisches Leinen, zu dessen Produktionsmittelpunkt in Eggenfelden Salzburger Kaufleute umfangreiche Handelsverbindungen unterhielten. 1512 erwartete eine Salzburger Handelsfirma von dort zu Schiff sieben Säume Golschen³⁷⁶.

373 *Neweklowsky* (wie Anm. 1) 3. Bd., 215f.

374 OU Stadtarchiv Laufen 1321 I 12.

375 *Herbert Klein*, Die Tuchweberei am unteren Inn und an der unteren Salzach im 15. und 16. Jahrhundert nach Salzburger Quellen, in: *MGSL* 106, 1966, 115ff.

376 MCA HS rot 8, n 341–n 343, HS rot 20, S. 16.

Die Schiffländen

Die Anlegeplätze der Schiffe nannte man im ganzen oberdeutschen Sprachraum Länden. Einschränkend ist hinzuzufügen, daß eine Lände nicht unbedingt mit einer Schifffahrt in Verbindung stehen mußte. Auch die Örtlichkeiten, wo Flöße anlegten oder das Triftholz aus dem Wasser gezogen wurde, führten diese Bezeichnung. Zumeist lagen sie an der strömungsabgewandten Seite einer Flußschlinge, wo flache Schotterbänke das Ufer bildeten. Diese Schotterbänke treten in vielen Städten mit der topographischen Kennzeichnung *am Gries* in Erscheinung. Diese Ortsangabe, die in Reichenhall bereits im 8. Jahrhundert erwähnt wird³⁷⁷, lebt heute noch vielfach als Straßensname fort. Die Schiffe liefen diese Schotterbänke an, wo sie durch ihre flachen Böden problemlos aus dem Wasser gezogen wurden. Dieses System fand spätestens im 13. Jahrhundert sein Ende. Einen Asch mit 16 Tonnen Salzlast konnte man nicht mehr aus dem Wasser ziehen. Die Ufer wurden angebösch, die Schiffe vertäut und schwimmend be- und entladen. Auch die dichtere Verbauung der Städte drängte – vielleicht sogar als Primärursache – zur gleichen Lösung. Die Errichtung von Häusern gegen den Fluß hin setzte eine Befestigung der Ufer voraus. Trotzdem blieb der Terminus Länden erhalten. Der Ausdruck *Kai* kommt nirgendwo in den Salzburger Quellen vor, wie ja auch das flußnahe Stadt-Salzburger „Kaiviertel“ seinen Namen vom Begriff *gehay* ableitet, mit dem das Domkapitel hier seinen geschlossenen Grundbesitz umschrieb.

In Hallein, um mit dem oberen Ende der Schifffahrt zu beginnen, wurde der Gries wenige Jahrzehnte nach der Eröffnung der Saline, zum Großteil noch in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts, verbaut. Die wasserseitige Front der Uferhäuser stieg direkt aus der Salzach auf. Über Treppen, die zum Wasser hinunterliefen und an denen die Schiffe festmachten, erfolgte die Beladung. Da für einen Treidelweg kein Platz mehr blieb, mußten die Schiffe diese Hausfront entlang geschoben werden. Unangenehm machten sich die weit vorragenden Dachrinnen bemerkbar, aus denen das Regenwasser voll auf die Schiffe niederstürzte³⁷⁸.

Die Ansicht von 1553 zeigt die Schiffländen der Stadt Salzburg als steinbewehrte Kaimauer. Erzbischof und Stadt trugen gemeinsam die Kosten für ihre Erhaltung³⁷⁹. Sie lag an der Stelle und knapp unterhalb der heutigen Staatsbrücke am linken Salzachufer. Durch das heutige Rathausstor und den Löchelbogen bestand von hier aus die kürzeste Verbindung zu allen wichtigen Handelseinrichtungen der Stadt: zur Hauptverkehrsachse Judengasse–Getreidegasse mit ihrer Abzweigung über die Brücke zur Linzer Gasse, zum Niederleghaus, zur städtischen Waage und

377 SUB II A 18.

378 SLA HS 6 fol 13.

379 MCA HS rot 20, S. 122f.

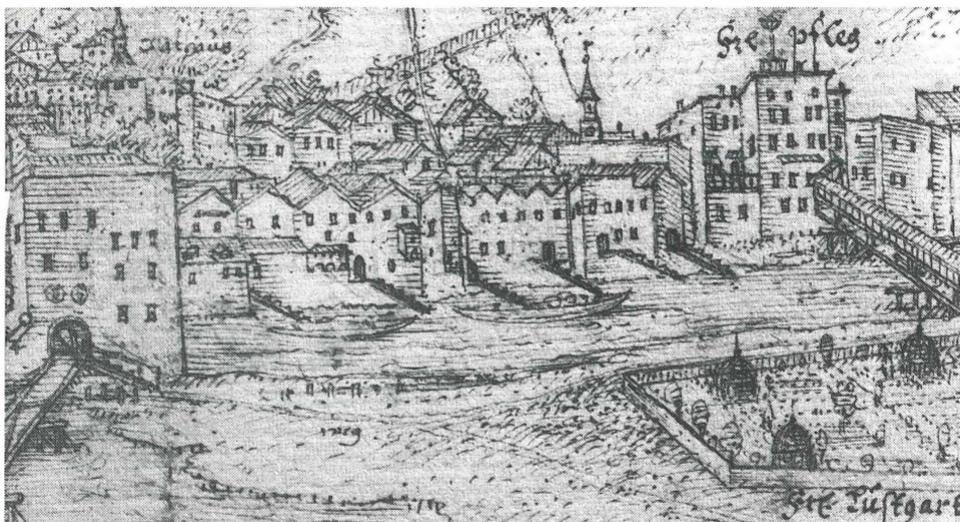


Abb. 18 1632: Ausschnitt aus der Halleiner Stadtansicht: Die Uferhäuser der Halleiner Urbais zwischen der (Gollinger) Brücke und dem Pflgergerichtsgebäude mit ihren uferseitigen Treppen, über die die daran vertäuten Hallaschen beladen wurden.

Original: Erzabtei St. Peter, Salzburg; Foto: Hahnl.

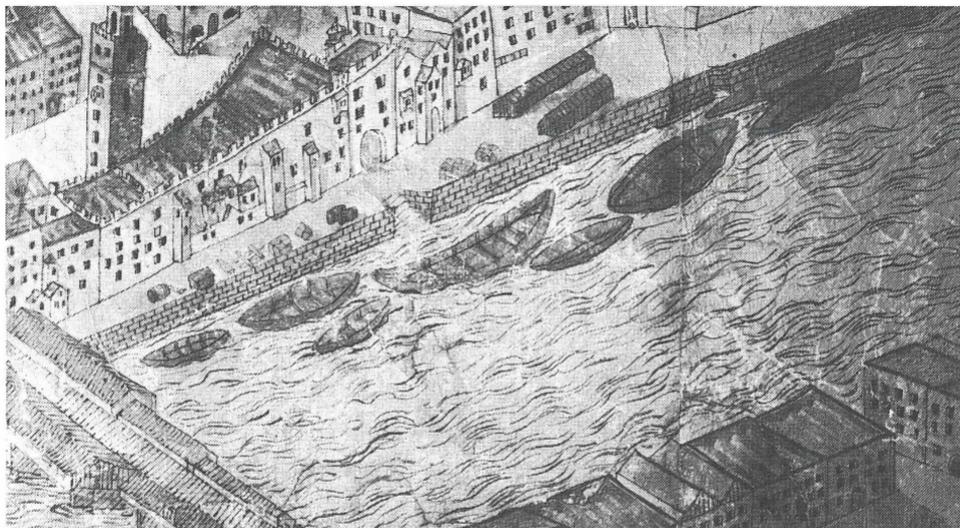


Abb. 19 1553: Ausschnitt aus der Salzburger Stadtansicht: Die Salzburger Schifflande vor dem Rathaus (Stiege zum Fluß). (Die Brücke verbindet die Klampferergasse mit dem am tiefsten liegenden Abschnitt der Steingasse.)

Original: Erzabtei St. Peter, Salzburg; Foto: Hahnl.

besonders zu dem vielgestaltigen Marktsystem, das sich auf den engen mittelalterlichen Plätzen und in den Gassen rund um den heutigen Alten Markt ausdehnte. Aufgrund des regen Güterverkehrs überrascht das Fehlen von Kränen, wie sie im Gegensatz dazu heute noch zu den Sehenswürdigkeiten u. a. in Bamberg und Würzburg zählen. So mußten die Zugwerker die Waren aus den Schiffen auf die Lände und von dort dem Empfänger zutragen. In der Stadtordnung von 1524 legte man ihre Löhne fest³⁸⁰. Diese unterschieden sich je nach der Fracht und dem Stadtviertel, wohin sie gebracht werden mußte. Die Schifflleute waren verpflichtet, mit dem Frachtbrief den Zugwerkern zu folgen und die ordnungsgemäße Lieferung bis in das Gewölbe des Empfängers zu überwachen.

An der wichtigen Laufener Lände in der Altach war 1568 die *schlacht* (Uferverbauung) zu erneuern³⁸¹. Interessanterweise sind die Baulichkeiten an dieser Schlüsselstelle der Schifffahrt aber nie über eine armierte Uferböschung hinaus gediehen. Eine Kaianlage, die jener in der Stadt Salzburg vergleichbar gewesen wäre, bestand hier nach Ausweis zweier Abbildungen weder im 17. noch im 18. Jahrhundert³⁸².

Die gedrängte Lage der Stadt Burghausen, die zwischen Burgberg und Fluß nur die Anlage von zwei Häuserzeilen erlaubte, drängte frühzeitig zu einer Befestigung des Ufers³⁸³. Eine Kaianlage ergab sich dadurch von selbst. An ihr konnten die Schiffe anlegen, deren Fracht somit auf kurzem Weg in die mehrstöckigen unterirdischen Gewölbe der Bürgerhäuser gelangte.

Bei den Länden von Obernberg und St. Nicolai nahe Passau klagten die Schifflleute über eine mangelhafte Beseitigung gefährlicher Steine, was besonders bei erhöhter Frequenz zu bedrohlichen Situationen führen konnte³⁸⁴. Vom heutigen Sprachgebrauch ausgehend stellt es ein Paradoxon dar, daß allein der unzureichende Anlegeplatz von St. Nicolai einmal als *haffen* erwähnt wird³⁸⁵.

Tatsächlich verfügte allerdings nur Passau über einen Flußhafen. Die Entladung der Salzschiffe erfolgte am linken Ufer des Inns knapp vor seiner Mündung. Wahrscheinlich aufgrund ihres trägen Wasserlaufes tritt diese Stelle in den Quellen wiederholt mit der Bezeichnung (Passauer) *tümpfl* auf³⁸⁶. Teils fuhren die Schiffe zum Löschen ihrer Fracht aber auch in einen Kanal ein, der wenige Meter vor dem Zusammenfluß zwischen der Abtei Niedernburg und dem untersten Stadtteil Ort den Inn mit der Donau verband.

380 Ordnung (wie Anm. 315) 113–117.

381 SLA HS 6 fol 34.

382 *Franciscus Dückber von Haßlaw zu Winckl*, Saltzburgische Chronica . . . , Salzburg 1666 (Nachdruck: Graz, 1979), 10; *Franz Fuhrmann*, Salzburg in alten Ansichten – Das Land, Salzburg-Wien 1980, Abb. 16, Katalog-Nr. 39.

383 Deutscher Städteatlas, hrsg. v. Kuratorium für vergleichende Städtegeschichte (W. Schlesinger u. H. Stoob) Lieferung II, 1, Burghausen, Dortmund 1979.

384 SLA HS 6 fol 38; SLA HK SA L 1606.

385 SLA HK SA L 1606.

386 Zum erstenmal im 14. Jahrhundert: *Lori* (wie Anm. 26) XLI, 43.

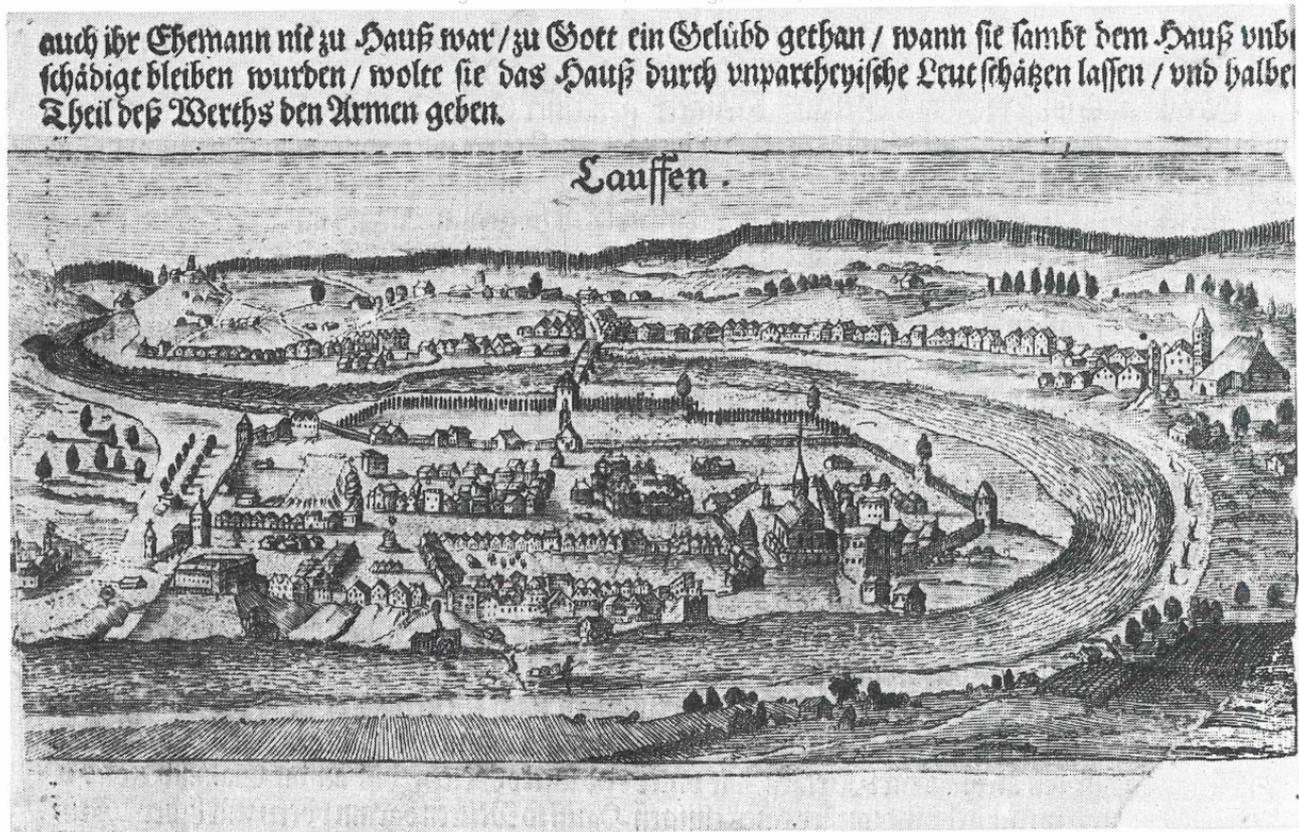


Abb. 20 2. Hälfte des 16. Jh.s: Lauffen mit der Altacher Schiffflände (links oben).
Aus: Dückher (wie Anm. 382); Foto: Anrather.

Neuzeit und Ende der Salzachschiifahrt

Dem Thema der Arbeit entsprechend, ist das folgende Kapitel lediglich als kursorischer Überblick zu betrachten.

Durch das Abnehmen der Salztransporte nach dem Verlust der böhmischen Märkte sowie den Rückgang des Venedighandels im allgemeinen und des Salzburger Anteils daran im besonderen trat nach dem Konjunkturmehrpunkt im 16. Jahrhundert seit dem 17. Jahrhundert eine Stagnation der Salzachschiifahrt ein. Eine Wiederaufnahme der Salzschiifahrt ab Reichenhall unterblieb, obwohl erstmals unter Erzbischof Paris Lodron und später ab 1766 Salzburg sein Einverständnis zu einem solchen Projekt bekundet hatte³⁸⁷. Mehrere Verträge konnten die fortwährenden Streitfälle zwischen Salzburg und Bayern über die steten Unterschreitungen der 1611/12 (als unverbindlich) festgelegten Abnahmequote nicht beilegen. Der letzte stammt aus dem Jahr 1781. Diesem Vertrag war allerdings bereits eine einschneidende territoriale Veränderung vorausgegangen. Durch den Erwerb des ehemals bayerischen Innviertels konnte 1779 mit Österreich eine Herrschaft an Salzach und Inn Fuß fassen, für die – im Gegensatz zu Bayern und Salzburg – die Schiifahrt auf der Salzach keine Bedeutung besaß. Freilich eignete vor allem der Salzschiifahrt aus ihrer jahrhundertealten Tradition genügend Dynamik, so daß zunächst keine Beeinträchtigung zu erwarten war. Schwer getroffen sah sich dieses Fortbestehen durch die wiederholten Verheerungen im Zuge der Napoleonischen Kriege und die endgültige territoriale Umgestaltung nach 1816. Salzburg verlor seine Selbständigkeit und kam als fünfter Kreis an das Kronland Oberösterreich im Kaisertum Österreich. Salzach und unterer Inn – bis 1779 abgesehen von ca. 15 Grenzkilometern im Raum Tittmoning eine im Süden salzburgische, im Norden bayerische Binnenflußstrecke – wurden auf 120 Kilometer, auf vier Fünftel der Entfernung Hallein–Passau, zur Grenze zwischen Österreich und Bayern. Besonders traf diese Grenzziehung Laufen, wo das Zentrum der Stadt nun am bayerischen Ufer lag, während die Schiifervororte Oberndorf und Altach mit der Salzlände bei Salzburg verblieben und damit Österreich zufielen.

Die territorialen Veränderungen wirkten sich naturgemäß auch nachhaltig auf die Organisation aus. Besonders betroffen sah sich das Erbausfergenamt, das im Unterschied zu den Instanzen der landesfürstlichen Schiifahrtsverwaltung ein Kuriosum bildete, mit dem die neuen Souveräne wenig anzufangen wußten. Im Kampf um sein Fortbestehen blieb es auf sich allein gestellt³⁸⁸. Der Salzausfuhrvertrag vom 18. April 1804

³⁸⁷ *Neweklowsky* (wie Anm. 1) 3. Bd., 220; *Helga Schedl*, Schiifahrt auf der Saale, in: Inn-Salzach-Land, Blätter für Geschichtsforschung und Heimatpflege (Beilage zum „Südost-Kurier“ und seinen Heimatausgaben), 4. Jg., Nr. 4, Bad Reichenhall, 2. Aug. 1952.

³⁸⁸ Das folgende nach: SLA Geh. Hofkanzlei LVII/8; vgl. auch *Adrian* (wie Anm. 1, Schiffer) 393ff.

zwischen Bayern und dem Kurfürstentum Salzburg ließ zunächst noch alles beim alten Herkommen. Nach dem ersten Übergang Salzburgs an Österreich 1806 ergab sich insofern eine labile Situation, als sich die habsburgische Verwaltung mit Bayern nicht auf einen neuen Exportvertrag einigen konnte. 1807 verhandelte das bayerische Ärar noch mit den Erbausfergen über die Salzausfuhr für dieses Jahr, 1808 trat es aber ohne Umweg unmittelbar an die Schifflleute heran. Die Erbausfergen, nach 530 Jahren zum erstenmal vom Halleiner Salzexport ausgeschlossen, bestürmten die Hofkammer um eine einseitige österreichische Bestätigung ihrer Privilegien. Die Kammer stimmte der Einleitung eines Verfahrens zu, sprach dabei aber – offenbar um jede Präjudizierung zu vermeiden – unter Suspendierung der Vorsilbe Erb- stets nur von Salzausfergen. Parallel dazu stellte man ein neues Speditionsmonopol für den Handel in die österreichischen Erblände in Aussicht. Beides wurde gegenstandslos, als 1810 Bayern in den Besitz Salzburgs gelangte. Die neuerlichen, unausgesetzten Hinweise auf das Privileg von 1278, das allein den Ausfergen die Salzausfuhr ab Hallein vorbehielt, schienen niemanden zu beeindrucken. Sechs Jahre blieben die Petitionen erfolglos. Am 23. April 1816, eine Woche vor der bereits abgesprochenen zweiten Eingliederung Salzburgs in die Habsburgermonarchie, bot das bayerische Ärar plötzlich den Erbausfergen eine Entschädigung in Form von Obligationen an. Am 30. April, dem letzten Tag der bayerischen Herrschaft über Salzburg, akzeptierten sie dieses Angebot. Die mit 1. Mai 1816 neuengerichtete österreichische Verwaltung konnte unter Hinweis darauf alle weiteren Ansprüche abweisen.

Mit dem Ausfergenamt erloschen auch alle anderen Statuten und Gewohnheitsrechte, die über die Schiffsordnungen von 1616 und 1581 z. T. bis ins Mittelalter zurückreichten. Nach Zwischenformen konstituierte sich 1828 die Laufener-Oberndorfer-Schiffergemeinde, die weiter den Salztransport aus Hallein besorgte³⁸⁹. Da sie weder von Bayern noch von Österreich anerkannt war, fehlte ihr jedoch die frühere Monopolstellung. Ihre Leitung lag in den Händen der beiden ehemaligen Erbnaufsergen-Großfamilien Ständl und Edelmann³⁹⁰. Neben Halleiner Salz gelangte nun auch wieder bayerisches Salz aus Reichenhall und Berchtesgaden zur Versendung auf dem Wasserweg. Durch das bayerische Salz, dessen Frachtaufkommen pro Jahr bei ca. 180.000 (Pfund-)Zentner gegenüber 130.000 Zentner Halleiner Salz lag, hielten die Salztransporte weiterhin jährlich bei einem Wert von ca. 15.000 Tonnen und damit nur wenig unter dem Quantum des Jahres 1515³⁹¹. Innerhalb der übrigen Fracht

389 *Heinrich Gentner*, Topographische Geschichte der Stadt Laufen, in: Oberbayerisches Archiv für vaterländische Geschichte 21, 1863, 265.

390 SLA Kreisamt Fasz. 865.

391 *Gentner* (wie Anm. 389) 266; vgl. auch: *Josef Hutterer*, Salztransportverträge als Spiegelbild der Salzschiffahrt, in: Salzfaß 17, 1983, 43ff.

dominierten zunehmend Braunkohle aus Wildshut-Trimmelkam, Militärholz nach Wien und die Erzeugnisse aus den Gipsbrüchen von Golling und Kuchl. Letzter Großauftrag in diesem Bereich war für die Laufener Schiffer der Transport von ca. 7000 Tonnen Salzburger Marmor zum Bau der Walhalla nahe Regensburg³⁹².

Obwohl im Zuge der Revisionen der neuen Salzachgrenze zwischen Österreich und Bayern ab 1816 vertraglich wiederholt auch auf die Schifffahrt Rücksicht genommen wurde, ist die Grenzziehung als eigentliche Ursache des raschen Niederganges der Salzachschiifahrt im 19. Jahrhundert zu bezeichnen³⁹³. Daran konnten auch zahlreiche Flußsicherungsbauten, z. T. in Verbindung mit der Schifffahrt, nichts ändern³⁹⁴. Um 1860 werden die Treidelwege als verfallen beschrieben³⁹⁵. Tatsächlich war aber die Gegenwärtsschiifahrt schon Jahre vorher zum Erliegen gekommen³⁹⁶. Zum Einsatz gelangten als Einwegschiffe nur noch Plätten. 1700 bis 1800 Plätten schwammen in den Jahren um 1855 pro Jahr nauwärts, 500 bis 600 allein für den Salztransport. Je nachdem, wie es der Wasserstand erlaubte, konnten sie bis zu 400 Zentner Fracht befördern (20 t). In der Herstellung kostete jede von ihnen 130 bis 140 fl., am Zielort, zumeist in Linz, wurde sie um 50 bis 60 fl. als Brennholz verkauft. 51.000 bis 54.000 Fichten- und Tannenstämmen waren für ihre Herstellung jedes Jahr erforderlich. Aufgebracht konnte diese Holzmenge deshalb werden, weil der Erzbergbau im Salzburger Gebirgsland stark abgenommen hatte. Die Umstellung der Saline Hallein auf Kohlefeuerung ab 1870 hingegen hatte für den Holzbedarf für die Schifffahrt keine Bedeutung mehr. Außer den Brettern waren für den Bau der Plätten aber auch eine Unzahl von Kipfen erforderlich. Zu ihrer Beschaffung mußten die Wurzelballen ausgegraben werden, woraus für die Wiederaufforstung ernste Probleme entstanden. 1855 beabsichtigte die Laufener-Oberndorfer-Schiffergemeinde die Anschaffung von vier eisernen Kähnen mit einer Nutzlast von je 500 Zentnern (ca. 25 t). Sie sollten mit Dampfschleppbooten – vorläufig von der Innschiifahrt geborgt – gegenwärts gezogen werden und damit auch auf der Salzach wieder eine Schifffahrt in beiden Richtungen ermöglichen. Am Karsamstagnachmittag des Jahres 1857 landete das 50-PS-Dampfboot „Prinz Otto“ der königlich bayerischen Donaudampfschiifahrtsgesellschaft unter dem Jubel der Bevölkerung und zahlreichen Böllerschüssen in Salzburg. Es blieb ein Pyrrhussieg. Die Versuche, die sporadisch noch bis 1891 fortgeführt wurden, zeigten immer wieder, daß die zahlreichen seichten Stellen im Fluß nur ein geringes Eintauchen der Schaufelräder bzw. seit 1884 nur einen kleinen Schrau-

392 *Gentner* (wie Anm. 389).

393 SLA Landesregierung 1850ff. II D.

394 SLA Kreisgenieur Fasz. 910ff. und Linzer Akten Fasz. 34/46.

395 *Gentner* (wie Anm. 389).

396 Salzburger Landeszeitung 1855, S. 963f., und 1857, S. 331.

bendurchmesser zuließen³⁹⁷. Damit war jedoch keine zufriedenstellende Bewältigung der Strömungsgeschwindigkeit möglich. – 1860 erreichte der Bahnbau von Linz und München aus Salzburg. Um Laufens Schiffler nicht schlagartig erwerbslos zu machen, wies man ihnen in den nächsten Jahren noch bestimmte Salzkontingente zur Ausfuhr zu. 1862 waren für sie 50.000 (Pfund-)Zentner Halleiner Salz (= 2500 t) reserviert³⁹⁸. Als 1871 Hallein einen Bahnanschluß erhielt, hörte auch diese Kümmerform der Salzschiifahrt auf zu bestehen. Die Versendung von bayerischem Salz ab Rif war schon 1866 eingestellt worden. Andere Güter brachten die Schiffler noch bis Linz, Wien und Budapest, von wo sie mit der Bahn nach Salzburg zurückkehrten³⁹⁹. Um die Jahrhundertwende und endgültig nach dem Ersten Weltkrieg, als vorübergehend Brennholz auf Plätten nach Ostösterreich gelangte, kam die Salzschiifahrt endgültig zum Erliegen.

³⁹⁷ *Gentner* (wie Anm. 389) 272f.; *Paur* (wie Anm. 72) 97f.; *Neweklowsky* (wie Anm. 1) Bd. 2, 104f., Bd. 3, 337f.; 1855 wurden seichte Stellen mit einer Tiefe von weniger als einem halben Meter bei Niedrigwasserstand festgestellt (wie Anm. 396, 1855).

³⁹⁸ *Gentner* (wie Anm. 389) 273.

³⁹⁹ *Karl Adrian*, *Der Salzburger Bote*, in: *MGS* 58, 1918, 8.

Überblick über die Flußschifffahrt im Ostalpenraum

Auf allen Flüssen im Ostalpenraum bestand bis in das 19. Jahrhundert eine Ruderschifffahrt oder doch wenigstens ein Verkehr mit Flößen. Intensität und technischer Standard hingen vom Frachtvolumen und von der Möglichkeit ab, den Flußlauf in einen Handelsweg einzubeziehen. Diese Funktion gilt allerdings nur bedingt. Als dritter Faktor tritt noch der Interessensgrad hinzu, den die dominierende politische Kraft, d. h. der Landesfürst, einem Fluß als Verkehrsweg entgegenbrachte.

Auf die Bedeutung der Donau als transkontinentalem Handelsweg weist schon ein Dekret Kaiser Karls des Großen hin, nach dem in Lorch die Ausfuhr von Waffen zu den Awaren überwacht werden sollte⁴⁰⁰. Eine genauere Vorstellung vom Handel an der Donau und der damit zusammenhängenden Schifffahrt geben für die karolingische Zeit die Bestimmungen der Raffelstetter Zollordnung. Die technischen Möglichkeiten dieser Schifffahrt gehen aus dem Gegenzug hervor, mit dem Karl der Große seine Flottille 793 donauaufwärts vom Wienerwald bis in die Altmühl schleppen ließ⁴⁰¹. Die weiterhin wichtige Rolle der Donau im Orienthandel bis zum Zeitalter der Kreuzzüge stand dann im Zeichen der Regensburger Kaufleute.

Als sich das Schwergewicht des Handels mit den Mittelmeerländern auch im Ostalpenraum vermehrt den Pässen zuwandte, ergab sich rasch eine Priorität für den Brenner. Im Anschluß daran entwickelte sich die Schifffahrt auf der Etsch⁴⁰². Trientiner und sogar venezianische Schiffe brachten die wertvolle Fracht etsch aufwärts bis knapp vor die Tore Bozens. Sofern ihre Waren für das südöstliche Oberdeutschland oder für Böhmen bestimmt waren, bedienten sich Bozener Kaufleute zur Weiterbeförderung nach Passau der Innschifffahrt⁴⁰³. Auf den Inn⁴⁰⁴ trifft aber bereits zum Teil zu, was für die folgenden Flüsse als Charakteristikum gilt: die Verbindung der Schifffahrt mit dem Montanwesen. Für die Versendung der Tiroler Bergbauprodukte – Edelmetall und Salz – spielte die Schifffahrt aus handelspolitischen Gründen nur eine untergeordnete Rolle. Anders verhielt es sich aber beim Gegenzug. Hier dominierten Getreide und andere Lebensmittel, darunter vor allem die Mangelware Schmalz. Durch die überproportionale Bevölkerungsdichte in den Tiroler Montanzentren war man auf diese Importe zu Schiff angewiesen.

Den Konnex zwischen Schifffahrt und Bergbau, der auf dem Inn nur in einer Richtung sichtbar wird, unterstreicht der Verkehr auf der ober-

400 MG Leg. Sec. II./Capitularia I, n 44, 123.

401 *Hans H. Hofmann*, Kaiser Karls Kanalbau, Sigmaringen-München 1969.

402 *Emil Pasolli*, Die Floß- und Schifffahrt auf der Etsch, in: *Der Schlern*, 1928, 220ff.; *Guido Canali*, I trasporti sull' Adige da Bronzolo a Verona e gli spedizionieri di Sacco, in: *Archivio per l'Alto Adige* 34, 1939, 273ff. (Für den Hinweis auf diese Literatur habe ich meinem Freund Dr. Sepp Nössing vom Südtiroler Landesarchiv zu danken.)

403 *Mayer* (wie Anm. 47) 389.

404 Zur Innschifffahrt: *Neweklowsky* (wie Anm. 1) Bd. 1, 443ff.

österreichischen Traun in beiden Richtungen besonders deutlich⁴⁰⁵. Für jede Schifffahrt – und selbst die Flößerei – sind ihr Flußbett und ihre geringe Wasserführung denkbar ungeeignet. Trotzdem wurde die Traun im Spätmittelalter mit einem erstaunenswerten technischen Aufwand für die Salzschifffahrt eingerichtet. Es genügt, auf die Seeklausen an den Ausflüssen von Hallstätter See und Traunsee sowie den *Fahrbaren Fall* zu verweisen. Der nach schlagartigem Öffnen der Klausen entstehende Schwall ermöglichte erst das Vorwärtskommen der nachfahrenden Schiffe. Läßt sich diese Technik unschwer als Anleihe aus dem Triftwesen erkennen, so stellt die Umfahrung des 13 Meter hohen Traunfalles auf einer knapp 400 Meter langen und 6 Meter breiten Holzrinne ein technikhistorisches Rarissimum dar. Als um 1300 die aufgrund ihrer prähistorischen Bedeutung berühmten Hallstätter Salzlager neuerdings im Untertagebau erschlossen wurden, ergab sich zwangsläufig die Frage nach einer leistungsfähigen Exportmöglichkeit. Es ist bezeichnend, daß sie trotz des oben kurz beschriebenen Aufwandes in der Einrichtung einer Schifffahrt bestand. Nur durch ähnlich günstige Ausführbedingungen konnte der marktbeherrschenden Position Halleins erfolgreich begegnet werden. Dieser Zusammenhang wird u. a. dadurch sichtbar, daß für die Überfuhr des ersten Salztransportes im Jahr häufig das Eis des Hallstätter Sees aufgeschnitten werden mußte. Dafür erfolgte sie rund vier Wochen früher als die erste Abfahrt aus Hallein (Hallstatt: 19. März / Hallein: um den 24. April). Das Gmundener Salzamt nahm es auch auf sich, bei abklingendem Hochwasser die ersten Schiffe auf eigenes Risiko fahren zu lassen, um den Fertigern die vermeintliche Gefahrlosigkeit vor Augen zu führen⁴⁰⁶. An der Traun wird aber noch ein anderer Vorteil der Schifffahrt deutlich: Bei der Zunahme des Hallstätter Salzexportes im 16. Jahrhundert entzog die bis dahin nur nauwärts betriebene Schifffahrt dem Montanwesen zu große Mengen an Holz. Aus diesem Grund kam es 1552 zur Einführung des Gegenzuges, der auch den „Fahrbaren Fall“ bewältigte. Der Kreis der Beobachtung schließt sich, wenn man berücksichtigt, daß die Schiffe im Gegenzug dem Bergbaubetrieb im Salzkammergut Getreide zuführten. Unter Betonung der Priorität der Salzschifffahrt wurde die Traun erst 1836 für die Nauwärtssendung anderer Waren auf Schiffen freigegeben⁴⁰⁷.

Das auszuführende Montanprodukt mußte nicht unbedingt Salz sein. Auf der Enns übernahm das Eisen eine ähnliche Rolle⁴⁰⁸. Das Innerberger Eisen konnte problemlos mit Flößen ennsabwärts gebracht werden, wo es vornehmlich in Steyr weiterverarbeitet wurde. Wenn trotzdem zwi-

405 Zur Traunschifffahrt: *Neweklowsky* (wie Anm. 1) Bd. 1, 475ff.

406 SLA HK SA L 1600.

407 SLA Kreisamt Fasz. 856.

408 Zur Ennsschifffahrt: *Neweklowsky* (wie Anm. 1) Bd. 1, 507ff., *Franz Hafner*, Flößerei, Trift, Schifffahrt auf der Enns von den Anfängen bis zum Ende, in: *Centralblatt für das gesamte Forstwesen*, 1973, Heft 2.

schen 1559 und 1583 die Enns zwischen Hieflau und Steyr für die Schifffahrt eingerichtet wurde, so aus den nämlichen beiden Gründen: Die nur nauwärts betriebene Schifffahrt oder Flößerei entzog dem Hüttenwesen auf die Dauer zuviel Holz, der Gegenzug konnte das Problem der Getreideversorgung der inneralpinen Bergbaureviere am besten lösen. Dringlichkeit und Vorteil dieser Möglichkeit unterstreicht auch an der Enns der große finanzielle und technische Aufwand, den man eben trotz allem in Kauf nahm. Der Treidelweg mußte abschnittsweise ganz in Felsen eingehauen werden. Besonders erscheint dabei zu beachten, daß während dieses Zeitraumes nicht nur die Ländergrenze Oberösterreich/Steiermark, sondern verschärfend die deckungsgleiche Grenze zwischen der niederösterreichischen und der innerösterreichischen habsburgischen Teilherrschaft den genannten Ennsabschnitt trennte. Das gemeinsame Projekt unterstreicht das gemeinsame Interesse der politischen Verwaltungen beider Wirtschaftsräume an der Einrichtung einer Zweiwegschifffahrt.

Südlich des Alpenhauptkammes verbindet die Mur zwei sich ergänzende Wirtschaftsräume: die Obersteiermark und die Untersteiermark (heute z. T. Slowenien)⁴⁰⁹. Nauwärts gelangten Vordernberger Eisen und Ausseer Salz zur Versendung, gegenwärts kamen vornehmlich Wein und erst in zweiter Linie Getreide. Dabei ist jedoch folgende Einschränkung zu treffen: Auf der Mur überwog der Floßverkehr stets deutlich gegenüber der Schifffahrt. Der Grund dafür besteht darin, daß Holz ein wichtiger Exportartikel des Oberlandes war. Damit stand eine ausreichende Floßkapazität für die Nauwärtssendungen zur Verfügung. Dementsprechend wurde schon im 15. Jahrhundert die Gegenwärtsschifffahrt z. T. nur noch aus Prestige- und Konkurrenzgründen zwischen einzelnen Städten bei stark defizitärem Betrieb für den Weinimport aufrechterhalten. Aus gleichem Grund scheiterten im 16. Jahrhundert Pläne, den Gegenzug bis Judenburg auszudehnen. Unterlag die Gegenzugschifffahrt bei ihrer einseitigen Ausrichtung auf den Weintransport an sich schon den schwankenden Ernteerträgen, so begann mit dem Rückgang dieser Einfuhren infolge der Türkengefahr im 16. Jahrhundert ihr endgültiger Niedergang.

Den Zusammenhang zwischen Montanwesen und Schifffahrt im Ostalpenraum illustrieren darüber hinaus jene Flüsse, denen beides fehlte. Nördlich des Alpenhauptkammes ist hier u. a. die Isar zu nennen⁴¹⁰. Bergmännische Hoffnungsbauten im Werdenfelser Land waren nur von vorübergehendem und bescheidenem Erfolg. So bestand einerseits keine Notwendigkeit für einen verstärkten Getreideimport durch Gegenzug, während andererseits eine rege Flößerei hinlänglich Gelegenheit bot, Gü-

⁴⁰⁹ Zur Murschifffahrt: *Ferdinand Tremel*, Schifffahrt und Flößerei auf der Mur, in: Jahresbericht des Akademischen Gymnasiums Graz, Graz 1946, 3ff.

⁴¹⁰ Zur Isarschifffahrt: *Neweklowsky* (wie Anm. 1) Bd. 1, 441f.

ter nauwärts zu befördern. Daher gab es auf der Isar nur eine sehr sporadische, gegenüber der Flößerei ganz zurücktretende Gegenzugschiffahrt. Die Anregung, ihren Standard zu heben, kam im 16. Jahrhundert bezeichnenderweise von Ferdinand II. von Tirol. Dahinter stand vermutlich die Absicht, den Export von Haller Salz aus Tirol nach Bayern zu erleichtern. Da dieses Vorhaben der bayerischen Saline Reichenhall zum Nachteil gereichen mußte, unterblieb bayerischerseits jede weitere Erörterung dieses Planes.

Südlich des Alpenhauptkammes ist die Drau zu erwähnen⁴¹¹. Obwohl handelsgeographisch denkbar, fand entlang der Drau zwischen Oberkärnten und Krain (Slowenien) kein regionaler Gütertausch von einer Intensität statt, die beispielsweise jenem zwischen dem nördlichen Alpenvorland und dem mittleren Inntal oder dem Salzburger Becken vergleichbar gewesen wäre. Die Montanprodukte Kärntens nahmen vielmehr überwiegend ihren Weg nach Süden, nach Friaul, von wo Wein und Meersalz zurück an die Drau gelangten. Grundherrschaftliche Interessen – die Abtei Viktring sandte leere Weinfässer auf Flößen drauabwärts, die vollen kamen zu Land zurück – konnten dafür keinen Ersatz bieten. Besonders gegenüber den Ballungsräumen der Salinen erscheint außerdem das Oberkärntner Montanrevier mit seiner Vielzahl kleiner Bergbauzentren zwischen Lieser- und Iseltal weit gestreut. Der Holzreichtum erlaubte eine rege Flößerei, die den einzigen nennenswerten Export Oberkärntens ins Drauunterland darstellte. Sie konnte die Montanprodukte – besonders Eisen – nauwärts befördern. Auch kein anderer Faktor – wie die verstärkte Zufuhr von oberungarischem Kupfer drauaufwärts im 16. Jahrhundert nach Arnoldstein und im 17. Jahrhundert nach Möllbrücke – erschien ausreichend zwingend für die Einrichtung einer großräumigen Gegenzugschiffahrt. Sie bestand lediglich vorübergehend lokal im Rosental. Selbst ihre Ausdehnung über Villach hinaus flußaufwärts unterblieb, obwohl Kaiser Friedrich III. 1491 diesen Plan ins Auge faßte⁴¹².

Diese Einzelbeobachtungen erweisen die Bedeutung der drei eingangs erwähnten Faktoren: Die Einrichtung einer Schiffahrt auf höchstem technischen Niveau, d. h. mit einem dauernden Gegenzug über große Entfernungen hinweg, hängt vom Frachtvolumen, von der Einbeziehung des Schiffahrtsweges in eine Handelsroute und davon ab, wie sehr der Landesfürst an einem solchen Verkehr interessiert war. Dabei steht im Ostalpenraum dieses kamerale Engagement stets in Verbindung mit dem Bergbauregal. Die ersten beiden Gründe finden ihre früheste und lange Zeit dominierende Bestätigung in der Schiffahrt, die über Salzach

411 Zur Drauschiffahrt: *Franz Leskoscsek*, Schiffahrt und Flößerei auf der Drau, in: Zeitschrift des Historischen Vereins für Steiermark 63, 1972, 115ff.

412 Monumenta Historica Ducatus Carinthiae, XI, hrsg. v. *H. Wiesner*, Klagenfurt 1972, n 660. (Für den Hinweis u. a. m. habe ich dem Direktor a. D. des Kärntner Landesarchivs, Hofrat Dr. Wilhelm Neumann, zu danken.)

und Inn die Salinen in der Umgebung der Stadt Salzburg mit den Donauländern und Böhmen verband. Die stete Nachfrage nach dem Bedarfsartikel Salz garantierte ein hohes Frachtaufkommen, die Flußläufe boten eine umweglose Fahrstrecke. Schwierigkeiten in der Organisation und erhöhte Aufwendungen, die der zunehmende Verkehr im Spätmittelalter mit sich brachte, regelten die Landesfürsten im Interesse ihrer kontinuierlichen Einkünfte. Deutlicher wird dieser dritte Faktor an den beiden östlichen Parallelen zu diesem Weg, an der Traun und an der Enns. Hier erfolgte eine Ausdehnung der Schifffahrt bis zu den Produktionszentren überhaupt erst durch das Einschreiten des Landesfürsten. Seine bestimmende Wichtigkeit ergibt sich daraus, daß die beiden anderen Punkte sein Fehlen nicht zu kompensieren vermögen. Die Drau hätte sich zwischen Spittal und Villach günstig in den Tauernweg, der zweitwichtigsten Paßstraße über die Ostalpen, eingefügt. Trotzdem kam es nicht zur Einrichtung einer Schifffahrt. Dabei ist noch der Zusammenhang zu beachten, daß bei Fehlen eines Bergwerksbetriebes am Oberlauf eines Flusses einerseits das landesfürstliche Interesse ausbleibt, während andererseits aus dem gleichen Grund Holz in so großer Menge zur Verfügung steht, daß es exportiert werden kann. Das zieht eine Flößerei nach sich, die Nauwärtstransporte übernimmt. Neben ihr unterbleibt entweder eine Schifffahrt (Drau, Isar) oder sie verkümmert (Mur). Den Kaufleuten mangelte vor allem eine Organisation, um zugunsten ihres Fernhandels eine Schifffahrtstraße zu unterhalten. Fanden sie eine Schifffahrt vor, bedienten sie sich ihrer – wie das Beispiel Salzburg zeigt, sogar mit großem Erfolg. Eine Initiative konnte von ihrer Seite nicht erwartet werden. Sieht man von der Donau ab, wo sich merkantiles und landesfürstliches Interesse die Waage hielten – während an Salzach und Inn zweiteres überwog –, so bleibt als einzige Ausnahme die Etsch. Aber auch hier finden sich Anhaltspunkte, die das Obengesagte unterstreichen. An der Etsch bestand durch die ausschließliche Bindung des Verkehrs an die Transportkompanie in Sacco eine kaufmännische Organisation, die den Betrieb und die Einrichtungen der Schifffahrt instand hielt. Da die Etsch gut schiffbar war, was die Abmessungen der Frachtschiffe mit einer Länge von 20 Metern nahelegen, bewegten sich diese Aufwendungen außerdem in einem vertretbaren Rahmen. Sie konnten umso leichter bestritten werden, als der Brenner mit seinem Frachtaufkommen alle anderen Paßstraßen im Osten und auch im Westen bis in die Schweiz überragte. Da die Transportrichtung etschtaufwärts wesentlich mehr Bedeutung besaß als in umgekehrter Richtung, konnte auf der Etsch die Flößerei die Schifffahrt nicht verdrängen. Aber auch hier werden die Grenzen der Kaufmannsschifffahrt deutlich: Der obere Endpunkt der Etschschifffahrt war Branzoll. Der Plan, die Etsch auf den restlichen 20 Kilometern bis Bozen für die Schifffahrt auszubauen, gelangte trotz unschwieriger Ausführbarkeit nie zur Realisierung. Hält man dagegen die Aufwendungen für die Schifffahrt auf der Traun, auf der Enns und auf der Salzach oberhalb

Halleins, so hebt das die Bedeutung des Interesses hervor, das die landesfürstliche Verwaltung einer Schifffahrt entgegenbrachte oder versagte. Es ergibt sich daraus aber auch der nachdrückliche Hinweis darauf, wie der vorindustrielle Wirtschaftszweig des Bergbaues ein adäquates Transportmittel suchte, es nur in der Schifffahrt finden konnte und folgerichtig keine Investitionen für seinen Einsatz scheute.

*Exkurs:*Die Schmelzhütte des Christoph Perner
auf der Sinnhub

Wie schon erwähnt, spricht einiges für die Vermutung, daß Christoph Perner der Initiator des Projektes war, die Salzachschiffahrt durch den Paß Lueg bis in den Pongau und nach Lend auszudehnen. Für ihn selbst spielten dabei wieder Pläne eine maßgebliche Rolle, die er auf der Sinnhub südlich von Werfen zu realisieren gedachte. Diese Absichten verdienen es, am Rande einer Arbeit über die Salzachschiffahrt näher ausgeführt zu werden.

Unter den Itemen 211 und 212, Propstamt Werfen, Wenger Zeche, scheinen in den erzbischöflichen Urbaren zwei Produktionsanlagen auf, die sich mit der Eisenverarbeitung bzw. mit der Eisenverhüttung befaßten.

Item 211⁴¹³: Am Wengerbach, und zwar nahe seiner Mündung in die Salzach unterhalb der Brücke Imlau-Pfarrwerfen, befand sich wenigstens seit dem 14. Jahrhundert eine Mühle. In der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts entstand daneben ein Eisenhammer (*malleus*). Als erster Besitzer erscheint mit bezeichnendem Namen ein Ulricus Schellhammer. Nach vier weiteren ging der Hammer in das Eigentum des Geschütz- und Büchsenmeisters Johannes Plattner über, der 1483 zwei Schlangenbüchsen für das Innsbrucker Zeughaus lieferte⁴¹⁴. Der Hammer blieb wenigstens noch eine Generation im Besitz der Familie Plattner, wechselte dann in rascher Folge mehrmals den Eigentümer, existierte aber zumindest noch zur Wolf-Dietrich-Zeit. Weiter wurde er hier nicht verfolgt.

Item 212⁴¹⁵: Ebenfalls am unteren Wengerbach wurde im 14. Jahrhundert eine neue Säge errichtet. An Stelle dieser Säge erscheint um 1500 eine *fabrica*. Der Ausdruck bedeutet eigentlich Schmiede, doch weisen die folgenden Erwähnungen darauf hin, daß es sich hier um ein Eisen(schmelz)werk handelte. Das Urbar nennt als Zubehör einen Meiler. Die Anlage (vielleicht mit einem nahe gelegenen unergiebigem Hoffnungsbau verbunden) stand aber nur maximal 30 Jahre in Betrieb. Schon um 1530 war sie zu einer Schmiede degeneriert. Urbar 204: *Ain schmiten, etwann ain schmeltz*.

Da sich der Eisenhammer mit der Veredelung von Roheisen durch Frischung zu Stabeisen (Schmiedeeisen) und dessen Ausformung beschäftigte, erfolgte die Verhüttung von Eisenerz nur in der kurzlebigen

413 SLA U 6 fol 40 v; U 7 fol 39 r; U 8 fol 186 v; U 204 fol 13 r; U 205 fol 13 r; U 209 a fol 18 v.

414 *Erich Egg*, Gußeiserne Ofenplatten aus Salzburg, in: Salzburger Museum Carolino Augusteum, Jahresschrift 1959, Salzburg 1960, 109.

415 Wie Anm. 413, nur U 205 fol 13 v.

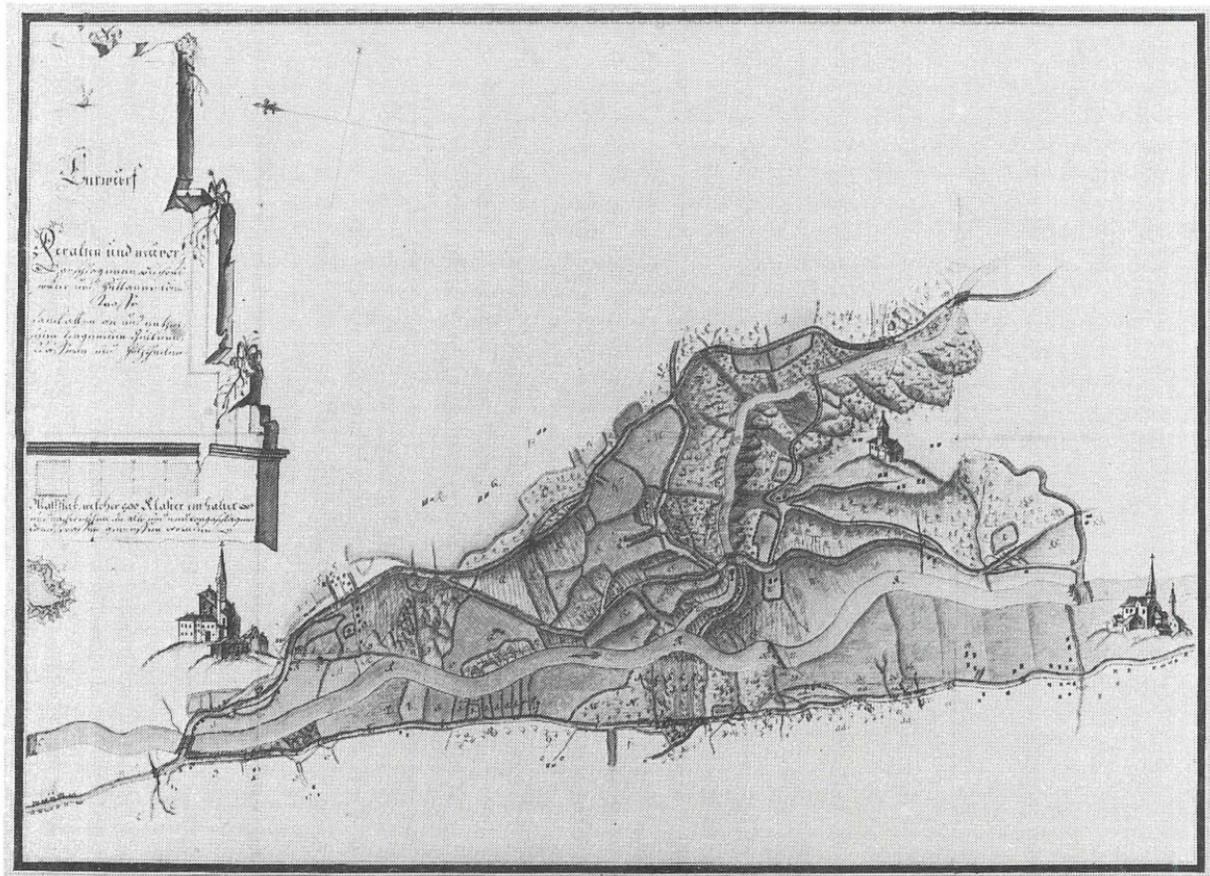
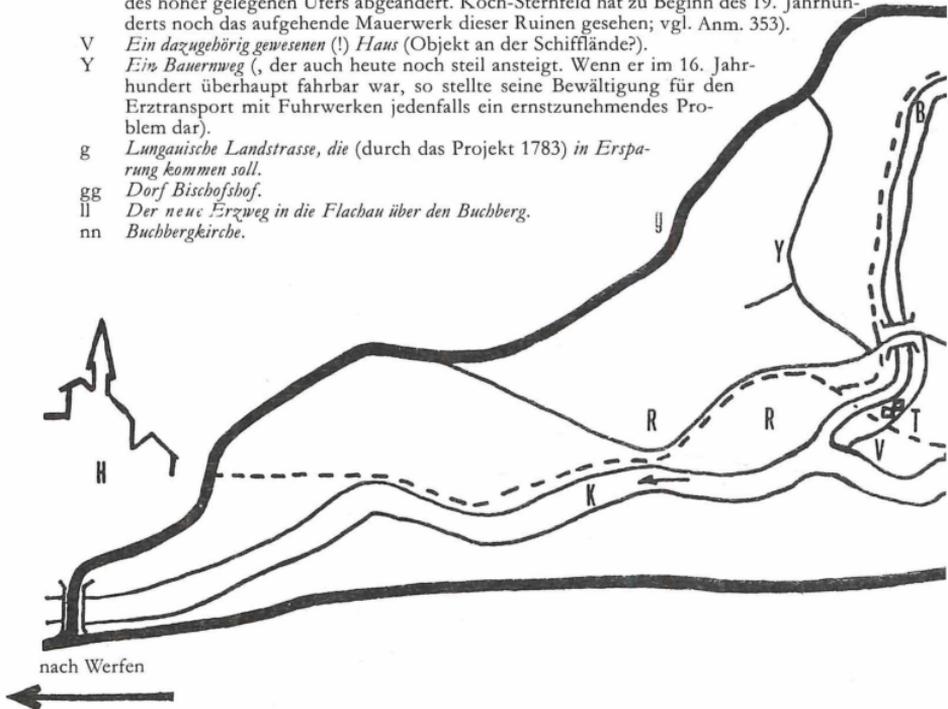


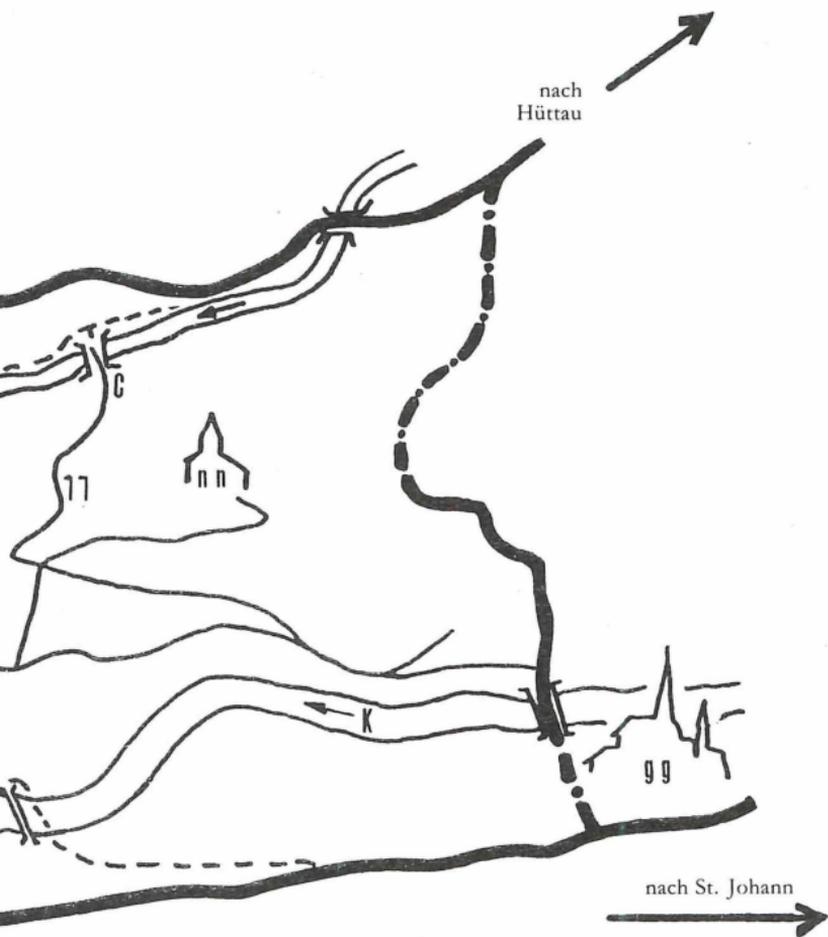
Abb. 21 1780: Die Fritzbachmündung. (Zur Erläuterung vgl. Skizze unten.)
Original: SLA (Regierung XLI, 41); Foto: Anrather.

- Landstraßen des 16. Jahrhunderts.
 (im Plan nicht ausgeführt).
 ————— Wege, deren Zeitstellung unbekannt ist (ausgenommen II).
 - - - - - Straßenbauprojekt 1783.

Planlegende (Auszug):

- B *Der Fritzer-Bach.*
 C *Die Erzbrücke.*
 H *Pfarrhof und Gotteshaus Werfen (Pfarrwerfen).*
 K *Salzach-Strom.*
 R *Hofurbarisch Gut Simhub.*
 T *Die rudera eines alten Schmelzwerkes (Perner hat daher – vermutlich wegen Hochwassergefahr – seinen ursprünglichen Plan, auf dem *nidern eckb* zu bauen – vgl. Anm. 398 –, zugunsten des höher gelegenen Ufers abgeändert. Koch-Sternfeld hat zu Beginn des 19. Jahrhunderts noch das aufgehende Mauerwerk dieser Ruinen gesehen; vgl. Anm. 353).
 V *Ein dazugehörig gewesen (!) Haus (Objekt an der Schifflande?).*
 Y *Ein Bauernweg (, der auch heute noch steil ansteigt. Wenn er im 16. Jahrhundert überhaupt fahrbar war, so stellte seine Bewältigung für den Erztransport mit Fuhrwerken jedenfalls ein ernstzunehmendes Problem dar).*
 g *Lungauische Landstrasse, die (durch das Projekt 1783) in Ersparung kommen soll.*
 gg *Dorf Bischofsbof.*
 ll *Der neue Erzweg in die Flachau über den Buchberg.*
 nn *Buchbergkirche.**





fabrica. Beide Iteme sind vom Projekt Christoph Pernalers zu trennen. Sie sind auch räumlich von diesem ca. 2 Kilometer entfernt. Die beiden Anlagen am Wengerbach waren aber der Grund dafür, daß man auch in Pernalers Projekt ein „Eisenhüttenwerk“ sehen wollte⁴¹⁶. Tatsächlich wird man aber damit seinem Plan nur in sehr beschränktem Maße gerecht. Beigetragen hat zu diesem Mißverständnis ohne Zweifel, daß sich Perner wenigstens seit den Jahren 1554–56 auch für Eisenerzvorkommen im Fritztal und in der Umgebung von Bischofshofen interessierte⁴¹⁷. Zu ihrer Verwertung baute er in Hütttau ein Eisenwerk⁴¹⁸. Als die Gruben 1561 erschöpft waren, dehnte Erzbischof Johann Jakob am 4. Oktober dieses Jahres Pernalers Schurfrechte auf das ganze Pongauer Salzachtal aus⁴¹⁹. In der Folge konzentrierte Perner seine Bemühungen auf die Gegend von St. Johann. Im („kleinen“) Höllgraben konnte er schließlich einen bescheidenen Erfolg verzeichnen⁴²⁰.

Anfang Dezember 1561 erteilte der Erzbischof an Christoph Perner die Erlaubnis, auf der Sinnhub eine Schiffflände mit einer Niederlage zu errichten, die u. a. zur Lagerung von Eisenerz dienen sollte⁴²¹. Von Anfang an überrascht der Standort. Für den Warenumschlag von Schiffen auf Fuhrwerke lag die Sinnhub eher ungünstig (vgl. Abb. 21). Der Straßendurchbruch durch die Fritzbachklamm erfolgte erst im 19. Jahrhundert. Für Eisenerztransporte aus dem Raum St. Johann nach Hütttau hätte das Depot auf der Sinnhub geradezu einen Umweg bedeutet. Tatsächlich wird das Eisenerz in Verbindung mit Produkten genannt, die salzachaufwärts kamen. Für jenes Erz, das auf der Sinnhub geländet werden sollte, läßt sich die gleiche Transportrichtung nicht ausschließen, sie drängt sich sogar als wahrscheinlich auf. Das läßt daran denken, daß Perner Eisenerz aus dem Achtaler Bergbau im Gericht Teisendorf (Rupertiwinkel) zur Auslastung seines Werkes in Hütttau heranzuziehen beabsichtigte. An diesem Bergbau, der durch die nahe gelegene Saline Reichenhall in seiner Holzversorgung stets beschränkt war, besaß Perner einen bedeutenden Anteil⁴²². Nur bei einem derart großräumigen Transport war der Umweg über die Sinnhub in Kauf zu nehmen.

Restlos befriedigen kann auch diese Erklärung nicht. Vor allem dann nicht, wenn man berücksichtigt, daß abgesehen von der Verleihungsur-

416 *Egg* (wie Anm. 414) 115. Ihm folgen offenbar – unter Verwendung des Begriffes „Eisenhüttenwerk“ – *Fritz Gruber* und *Karl-Heinz Ludwig*, Salzburger Bergbaugeschichte – Ein Überblick, Salzburg-München (1982), 44.

417 SLA, Berghauptmannschaftliche (Bergwesen) Akte (III.) Flachau, Fasz. 2/1, 2. (Für den Hinweis auf diese Quelle habe ich Fr. Direktor Dr. Friederike Zaisberger zu danken.)

418 Wie Anm. 417, 6. BO (wie Anm. 423) 6, fol 3 r (unten).

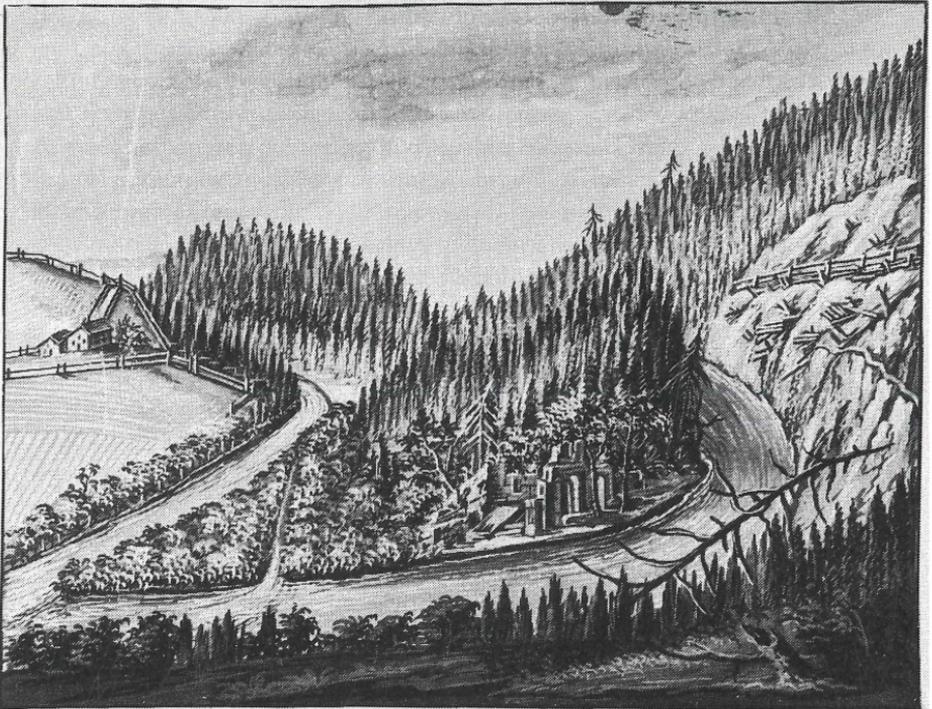
419 Wie Anm. 417, 6.

420 Wie Anm. 429 u. 430.

421 Wie Anm. 423.

422 *Georg Mussoni*, Die Eisengewerkschaft Achtal, in: MGSL 60, 1920, 2. Das Werk Achtal-Hammerau kommt auch für die von *Egg* beschriebenen Ofenplatten in erster Linie als Herkunftsort in Betracht (wie Anm. 416).

kunde im Zusammenhang mit der Sinnhub nie wieder von Eisenerz die Rede ist. Insbesondere hat sich Perner selbst niemals darauf bezogen. Eisenerz interessierte ihn nur am Rande, diente nur als (willkommene) Zubuße. Kernstück seines Planes war von Anfang an der Bau einer neuen Schmelzhütte auf der Sinnhub, wohin er die Bunt- und Edelmetallerze aus seinen Bergbauanteilen im Pinzgau, vor allem im Revier Gastein/Rauris, zu verschiffen gedachte. Diese Absicht läßt sich belegen. Inwieweit Perner's Pläne noch darüber hinaus gingen, steht höchstens zu vermuten. Ich traue es der unternehmerischen Dynamik seiner Persönlichkeit zu, daß er an eine Verknüpfung aller Bergbaureviere im Einzugsbereich der Salzach mit Hilfe einer durchziehenden Schiffahrt als leistungsfähigem Transportmittel dachte. Die Zufuhr von Lebensmitteln, Eisen und anderem Bergwerksbedarf wäre spürbar erleichtert worden. Das hätte aber auch bedeutet, daß zwischen der schwankenden Ausförderung



Ansicht der Straße über die Spöke zu Werfen.

Abb. 22a Um 1780: Die (möglicherweise im Stil der Zeit etwas überzeichnet dargestellte) Ruine des Objektes „V“ aus der Legende zu Abb. 21.

Original: SLA (Graphik XII/13); Foto: Ullmann. Für den Hinweis auf die Gouache habe ich Fr. Dr. Zaisberger zu danken.

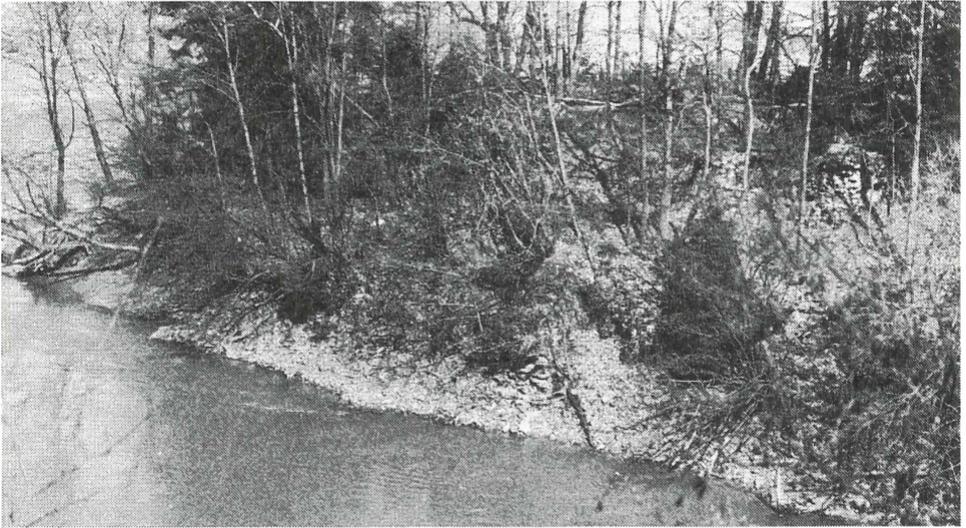


Abb. 22b 1983: Aufgehendes Mauerwerk des Objektes „V“ (rechtes Bildviertel) auf der Halbinsel zwischen Salzach (Vordergrund) und Fritzbach (links oben); (Aufnahme von der Spöck aus.) – Wahrscheinlich in Erinnerung an Christoph Perner trug diese Halbinsel zumindest noch zu Beginn unseres Jahrhunderts den Namen „Perneck“ (Anselm Ebner, Wegweiser zu den Kunst- und Alterthums-Denkmalen des Landes Salzburg, 1895/1897, Bd. 13, S. 21 = unveröffentlichtes Manuskript im Archiv der Erzabtei St. Peter in Salzburg). Foto: Koller.

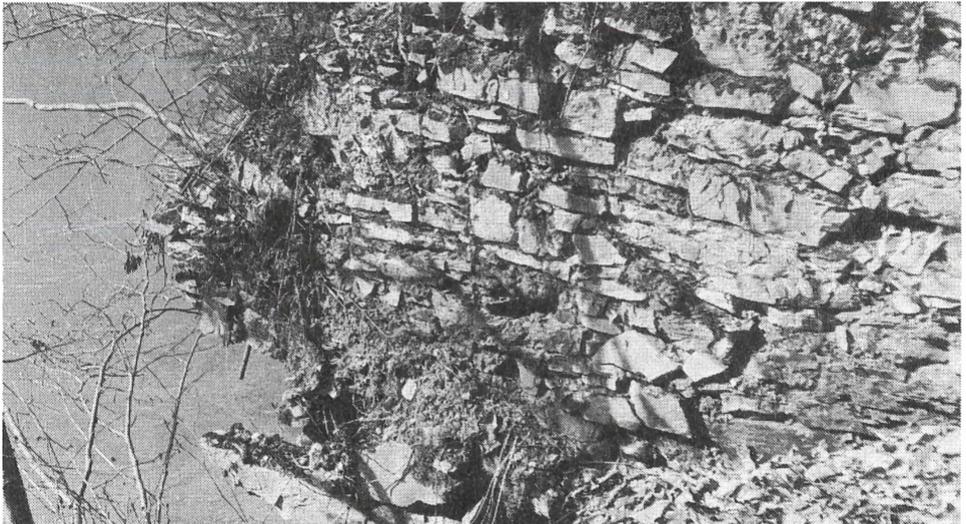


Abb. 22c 1983: Von der Salzach z. T. schon unterwaschener Rest der Südmauer des Objektes „V“. Foto: Koller.

einzelner Bergbau und der durch die Holzaufbringung gleichfalls differierenden Leistungsfähigkeit der verschiedenen Hüttwerke ein großräumiger Ausgleich hätte geschaffen werden können. Letzten Endes wäre ein solches Projekt nur die konsequente Weiterentwicklung des Gedankens gewesen, durch den Zusammenschluß von Bergbaurevieren die Produktivität zu steigern. In kleinerem Maßstab bestanden mehrere solche Verbindungen. Am bekanntesten ist das Beispiel Gastein–Lend–Rauris. Es blieb Christoph Perner (im Hintergrund wohl auch Erzbischof Johann Jakob) vorbehalten, den Großteil des ganzen Landes in eine solche Überlegung einzubeziehen. Im Mittelpunkt dieses Verbundsystems wären Perners Lände und Schmelzhütte auf der Sinnhub (mit der Reserve in Hüttau) gelegen, die davon durch diesen Standortvorteil in erster Linie profitieren mußten.

Am 2. November 1561 teilte Erzbischof Johann Jakob dem Pfleger von Werfen, Erasmus von Kühnburg, seine Absicht mit, *den wasserstrom der Saltzach durch den Lueg in das Pongew und verrier an die Lendt bey der Gastein schiffkrätig zu machen und die schiffahrt mit hilf des Almechtigen auf negstkunftigen frueling in das werch zu bringen*⁴²³. In diesem Zusammenhang habe ihn, so fuhr der Erzbischof fort, sein *rat und lieber getreuer Christoff Pernner* gegeben, der *zu notturft seiner perkwerch trayd und wein, auch eysen und eysenstain sambt ander perkwerchs notturft auf solchem wasser zu fueren haben wirdet, ime den Bau einer schiflendt und niderlag an der Saltzach zu negst bey dem Kreuzzperg an dem nidern eckb neben unsers urbarguets zu Synhueb, da das wasser aus der Frytz sein einrynnen in die Saltzach hat, auf der aw (Au) und gries daselbst, gnediklich zu vergonnen*. Der Pfleger besichtigte auftragsgemäß das Areal, bestätigte dessen Eignung und vermeinte, daß dem Sinnhubbauer, Niclas Synhuber, daraus kaum allzugroßer Schaden erwachsen könnte. Synhuber und etwa 20 Bauern aus der Umgebung äußerten allerdings sofort ihre Bedenken, daß der Lände und Niederlage bald ein Schmelzwerk zur Verarbeitung der Erze aus der Gastein folgen könnte⁴²⁴.

Hier drohte den Bauern zweifellos eine ernstzunehmende Gefahr. Der hohe Arsengehalt der Erze aus den Tauern führte durch den Röstprozeß, bei dem das Gift entwich, überall in der Umgebung der Schmelzhütten zu Umweltschäden, die eine nachhaltige Ertragsminderung der Landwirtschaft nach sich zogen. Wenn auch gegenüber den Klagen der Bauern manchmal Skepsis angebracht ist, so zeigt doch die Reduktion der Abgaben, die die Urbarverwaltung den besonders betroffenen Gütern in manchen Fällen einräumte, daß dabei meßbare, vielfach sogar gravierende

423 SLA Pfleg Werfen, Lit. A, XI, 11, 1 (im folgenden zitiert als PW mit Subsignatur) = SLA Bergwesen Oberamt, Werfen, Fasz. 117/1, 1661–1712 (Karton 278), 1 (im folgenden zitiert als BO mit Subsignatur). Den Hinweis auf beide Quellen entnehme ich einem Archivakt, dessen Erledigung 1972 Herr Hofrat Dr. Franz Pagitz ausführte.

424 PW (wie Anm. 423) 3 = BO (wie Anm. 423) 2.

Schäden auftraten⁴²⁵. In einer ersten Petition, die am 18. November 1561 im Hofrat verhandelt wurde, präzierte die Nachbarschaft rund um die Sinnhub ihre Befürchtungen⁴²⁶: Die Schiffflände sei nicht beschwerlich, doch habe es in Lend ebenso begonnen, und heute stünden dort die Schmelzhütten, deren Rauch das Tal verseucht. Nähme es auf der Sinnhub den gleichen Verlauf, so seien sie noch schlechter gestellt als die Gasteiner Bauern, da sie im Gegensatz zu diesen nicht über die Möglichkeit verfügten, auf Almen und Bergmälder auszuweichen. Sie wiesen auf den Holzentzug für die Saline Hallein hin, den ein Schmelzwerk an der mittleren Salzach mit sich bringen würde, und darauf, daß Perner im Pongau keine Bergwerke unterhalte, somit die Notwendigkeit der Anlage in Zweifel stehe.

Daraufhin nahm eine Kommission einen Lokalausweis vor⁴²⁷. Ihr Bericht bagatellierte die Bedenken. Perner war Hofkammerrat, die Kommissare notwendigerweise seine Kollegen. Die Verhandlungen gingen in die zweite Runde. In einer weiteren Petition wehrten sich die Bauern vor allem gegen die Ansicht der Kommission, daß nur eine geringe Rauchentwicklung zu erwarten sei⁴²⁸. Der häufige Nebel, der schon jetzt den Getreidewuchs beeinträchtige, und der Wind machten ihrer Meinung nach das Unternehmen zu einem unkalkulierbaren Risiko: Ginge der obere Wind, würde das Werfener Becken betroffen, käme der untere, das Bischofshofener.

Nun meldete sich Christoph Perner zu Wort⁴²⁹. Einleitend bemerkte er, daß sich von mehreren Hoffnungsbauen rund um St. Johann nun ein Gang im Höllgraben⁴³⁰ als vielversprechend erwiesen habe. In erster Linie stützte er sich bei seiner Argumentation auf grundsätzliche Überlegungen: Würde den Petitionen der Bauern stattgegeben, so könnten im Erzstift bald keine Hüttwerke mehr errichtet werden. Die Praxis erweise jedoch im Gegenteil, *daz je und alweg die hütwerch in Euer fürstlich Gnaden Erzstift durch die perckbrichter an jedem ort, on unterschied der arzt (Erze), welches mer oder weniger beswarlichen hütrauch (Arsen) gibt, sein verlichen worden, nach gelegenheit der päch und wald*. Besonders verwies er in diesem Zusammenhang auf die Arsenberg- und Hüttenwerke im Lungau. Gegen die

425 Die Beschwerden der Landwirtschaft gegen den Bergbau lassen sich in Salzburg erstmals auf dem Landtag von 1495 nachweisen: *Herbert Klein*, Quellenbeiträge zur Geschichte der Salzburger Bauernunruhen im 15. Jahrhundert, in: MGS 93, 1953, bes. 45f. – Für das 16. und frühe 17. Jahrhundert u. a. exemplarisch: SLA Hofkammer Mittersill, 1604 A.

426 BO (wie Anm. 423) 5.

427 Geht aus Produkt sub Anm. 428 hervor.

428 BO (wie Anm. 423) 6.

429 BO (wie Anm. 423) 8.

430 Da Perner vom *Höllgraben under S. Johans* spricht, nehme ich an, daß es sich dabei nicht um die heute allgemein als „Höllgraben“ bekannte Talfurche (bei Imlau, links zur Salzach) handelt, sondern um jenen Graben, den knapp unterhalb von St. Johann der Palfner Bach entwässert (links zur Salzach) und in dem sich die Güter „Höll“, „Unter Höller“ und „Ober Höller“ (Franziseischer Kataster) befinden.

Behauptung der Bauern, daß er seine hauptsächlichen Montaninteressen in der Prielau, in der Fusch und besonders in Gastein/Rauris wahrnehme, so daß sie nicht einsehen könnten, warum nun sie – weit entfernt – durch die Verarbeitung dieser Erze beschwert werden sollten, führte er die stetige wechselseitige Aushilfe einzelner Hüttwerke ins Treffen. So habe schon der Erwählte Erzbischof Ernst (1540–1554) seine Gasteiner Erze z. T. zur Aufbereitung nach Hütttau bringen lassen. Er scheute auch nicht vor der Spitzfindigkeit zurück, die Verhüttung der Gasteiner Erze in Lend (Gericht St. Veit) als grenzüberschreitende Montanproduktion darzustellen. Darüber hinaus stünden im ganzen Erzstift so viele Hütten in Betrieb, bei Radstadt allein vier oder fünf der Taurach zu, zwei bei Saalfelden und mehrere im Ober- und Unterpinzgau, daß sich diesfalls jede weitere Argumentation erübrige.

Dann wandte er sich dem Problem der Holzbeschaffung zu. Auch hier bezog er sich auf Grundsätzliches: Es gelte gleichviel, ob er in Lend oder auf der Sinnhub seine Erze verschmelze – überall entziehe der Erzbergbau der Saline das notwendige Holz. Früher hätte sich das Halleiner Einzugsgebiet bis in den Oberpinzgau erstreckt, nun sei der Abschnitt flußaufwärts von Lend allein den Erzbergwerken vorbehalten. Als besonderen Vorteil des Standortes Sinnhub nannte er mehrere Wälder der Umgebung, besonders in Werfenweng, im Gainfeld, am Gründeck und in der Ginau, deren Holz nicht zur Salzach gebracht und damit nicht nach Hallein getriftet werden könnte. Sollten sie nicht nutzlos verderben, müßten sie an Ort und Stelle für den Schmelzbetrieb verkohlt werden. Abschließend bat er um eine beschleunigte Weisung an den Bergrichter im Pongau, Caspar Wehner, ihm den Hüttschlag zur Errichtung einer Schmelzhütte *auf der Frytz bey der Strub ob Synhub* zu verleihen. Die Zeit dränge: Der Durchschlag am Goldberg in der Rauris, wo er mit einem Drittel beteiligt wäre, stünde unmittelbar bevor und ließe reiches Erz erwarten.

Sein Eisenwerk in Hütttau erwähnte Perner in diesem Zusammenhang nicht. Um die Gefahr von sich abzuwenden, hatten die Bauern sogar angeboten, auf eigene Kosten von der Schiffflände auf der Sinnhub einen neuen Weg der Fritz entlang Richtung Hütttau zu bauen⁴³¹. Natürlich wußte man bei Hof über die Eigentumsverhältnisse in Hütttau Bescheid. Tatsächlich schien es, als ob Perner mit seinem Plan scheitern sollte. Zum einen war die Frage der Wälder für die neue Schmelzhütte ungeklärt, zum andern trug sich Erzbischof Johann Jakob mit dem Gedanken, auf der Sinnhub eine eigene Schiffflände bauen zu lassen. Eine solche Absicht stand in Gefahr, wenn sich Perner auf diesem Areal allzu sehr ausbreitete. Vom 22. Dezember 1561 datiert der Entwurf zu einem Bescheid, in dem Perner empfohlen wird, sich vorerst mit Hütttau zu begnügen⁴³². Sollte

431 BO (wie Anm. 423) 6.

432 BO (wie Anm. 423) 9.

sich tatsächlich der Bedarf für ein weiteres Schmelzwerk erweisen, sei der Standort Sinnhub für ihn – und keinen anderen Gewerken – reserviert. Nach Hütttau – darauf hatten die Bauern schon aufmerksam gemacht – war auch die Holzkohle aus den Wäldern an der Mandling, auf die man offenbar besondere Hoffnungen setzte, leichter zu transportieren. In diesem Zusammenhang verdient auch ein Projekt Erwähnung, das freilich kaum von Perner stammt, sondern wenige Jahre später (um 1565) erörtert wurde. Sein Grundgedanke bestand darin, den Sattel von Eben mit einem Schwemmkanal zu durchstechen⁴³³. Dadurch wäre die oberste Enns mit dem Fritzbach verbunden und die Holztrift aus der Flachau zur Salzach möglich geworden. Im Gegensatz zu den Schmelzwerken war die Saline Hallein auf die Zufuhr von Blochs angewiesen und dadurch in ihrem Einzugsbereich von natürlichen Wasserläufen sowie von der Errichtung von Klausen und Triftkanälen abhängig. Das Projekt kam nicht zur Ausführung. Einerseits benötigten die Hütten im Ennstalpongau, vor allem die Eisenwerke in der Flachau, selbst große Mengen an Holz, andererseits verringerte sich der Bedarf in Lend durch die stark rückläufige Produktion im Revier Gastein/Rauris in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts spürbar, so daß wieder mehr Brennmaterial für Hallein zur Verfügung stand⁴³⁴.

Christoph Perner hat seine Schmelzhütte auf der Sinnhub doch noch gebaut. Möglicherweise ist schon die Verleihung eines Waldes in Werfenweng an ihn im Mai 1562 ein erster Hinweis auf ihren Betrieb⁴³⁵. Freilich kann diese Zuteilung auch für seine Werke in Hütttau bestimmt gewesen sein. 1563 stand die Anlage jedenfalls⁴³⁶. Auf die unterlegene Partei, die Bauern, hat Perner bei seinem Bau keine Rücksicht mehr genommen. Seine Arbeiter schlägerten 58 Bäume, die je zur Hälfte dem Niclas Synhuber und seinem Nachbarn, Wolfgang Creutzperger, gehörten. Die Zufahrt erfolgte über eine Wiese des Sinnhubbauern, die dadurch wertlos wurde⁴³⁷. Synhuber mußte sich auch die Errichtung eines Steinbruches auf seinem Grund gefallen lassen und sah sich außerdem durch die Wasserbauten Perners geschädigt, die stärker als zuvor die Strömung gegen die Ufer seiner Felder warfen⁴³⁸. 1563 bestimmte Erzbischof Johann Jakob dafür eine jährliche Entschädigung von 5 Schilling Pfennig. Perner hat sie nie bezahlt⁴³⁹.

Schon in der Aufforderung Erzbischof Johann Jakobs an Christoph Perner vom Dezember 1561, sich vorläufig auf die Werke in Hütttau zu

433 Salzkompromißschriften (wie Anm. 20) Beilage 200.

434 Jedenfalls gelangte schon 1595 wieder Holz aus dem Oberpinzgau nach Hallein: SLA Hofkammer Mittersill 1595 Lit. O.

435 PW (wie Anm. 423) 7.

436 PW (wie Anm. 423) 9.

437 PW (wie Anm. 423) 9.

438 BO (wie Anm. 423) 4.

439 PW (wie Anm. 423) 9.

beschränken, klingt die Sorge um seine finanzielle Liquidität an. 1565 kam der Zusammenbruch. Am 12. November dieses Jahres wurde das Konkursverfahren über die Pernerschen Montanunternehmen eröffnet⁴⁴⁰. Die angeordnete Inventur betraf auch die Anlage auf der Sinnhub⁴⁴¹. Sie umfaßte zunächst das Verweserhaus am Salzachufer, das mit dem Erdgeschoß zwei Stockwerke sowie einen Weinkeller und eine Eisenkammer aufwies. An der Lände lagen *zway grosse und ain chlains schiff*. Ein Stadel, in dem sich vorwiegend Schiffszubehör befand, eine Säge, eine Schreinerei und eine Unterkunft für die Zimmerleute, ein Badhaus und eine Schmiede umstanden den Kern der Anlage, die Schmelzhütte. Hier waren die gefürchteten Öfen aufgemauert⁴⁴². Im Gewölbe lagerte eine große Menge an Halbfertigprodukten und Erzen unterschiedlicher Herkunft⁴⁴³. Auf dem Holzlagerplatz waren über 100 Blochs und große

440 SLA Pflög Werfen, Lit. A, XI, 12, Prod. 1565 X 4.

441 Wie Anm. 440, Prod. 1565 X 25.

442 Sechs Herde ohne nähere Spezifizierung, zahlreiche Blasbälge und ein Treibherd mit Deckel (Treibhut), wie man ihn zum letzten Arbeitsvorgang bei der Verhüttung von Edelmetallen mittels Bleizuschlag zum Abtreiben (Silbergewinnung durch Ausscheiden des Blei, das zu Glätte oxydiert) benötigte.

443 Edelmetallerze: *stuff* (Stuferz = reines Erz) und *glas* (Glaserz = weiches Silbererz) vom Rauriser Goldberg, vom Bocksteiner Radhausberg und – ohne nähere Spezifizierung der Beschaffenheit – von der Erzwiese am Silberpfennig; *saigerwerch* (silberhältiges, auf Silber abzutreibendes Blei) als Nebenprodukt beim Schmelzen von Kupfererzen, die aus dem Larzenbachgraben und vom Haidberg stammten. – Kupfererze: *lech* (Kupferfahlerz = Cu + S) in ursprünglichem Zustand und verschieden häufig abgedarrt vom Radstädter Tauern; Kupferkies aus dem Hangenden Kar und aus dem Schwarzenbach in der Dienten; ferner als Rückstand der Edelmetallerz-Schmelzprozesse 4292 Pfund *bertt* (Herdblei = gebrauchte, mit Blei(glätte) gesättigte Herdmasse eines Treibherdes), ca. 400 Pfund Reichblei (ähnlich wie *saigerwerch*), 1076 Pfund *faisthartwerch* (wahrscheinlich Kupferkupfer = erstes Zwischenprodukt beim Kupfererz-Schmelzprozeß) sowie 496 Pfund Blei für eine Verwendung als Flußmittel. – Haidberg: Meines Wissens liegen bisher keine Nachrichten über einen Bergbau am Haidberg in historischer Zeit bis zum 19. Jahrhundert vor. Durch den erwähnten Kupferkies vom Haidberg steht eine mittelalterliche (?)/frühneuzeitliche, möglicherweise kurzzeitige, aber nachweislich öftere Befahrung der Mitterberger Ostgänge außer Diskussion (vgl. auch HK Werfen 1700 L = wie Anm. 417, [XXV.] Werfen, Fasz. 11/2, 8). Wenn sich auch bisher am Mitterberg selbst durch 2500 Jahre (vom 8. vorchristl. Jahrhundert bis 1829) kein Bergbau nachweisen läßt, so bedarf die Ansicht, daß während des gleichen Zeitraumes generell keine Befahrung der aufgrund ihrer prähistorischen Ausbeutung berühmten Erzgänge des Höhenzuges Mitterberg–Hochkeil–Haidberg stattgefunden hätte, zumindest einer Einschränkung. – Zieht man die zahlreichen Kupfergruben in Betracht, die allein im 16. Jahrhundert in der Umgebung von Bischofshofen in Betrieb standen – Haidberg, Schlöglberg, St. Veit (*Gruber|Ludwig*, wie Anm. 416, 27), Dienter Schwarzenbach, Larzenbachgraben –, so läßt sich die von Heinrich Koller vermutete Existenz von kleinerem Kupferbergbau in der Gegend von Bischofshofen während des frühen Mittelalters jedenfalls nicht mehr mit Bestimmtheit ausschließen (*Heinrich Koller*, Zusammenfassung, in: Forschungen zu Bischofshofen, in: MSGL 117, 1977, 90, wobei in dieser Arbeit allerdings meines Erachtens die Bedeutung des urkundl. erwähnten Goldwaschens unter-, die Straßenverhältnisse und möglicher Kupferbergbau hingegen überschätzt werden).

sich tatsächlich der Bedarf für ein weiteres Schmelzwerk erweisen, sei der Standort Sinnhub für ihn – und keinen anderen Gewerken – reserviert. Nach Hütttau – darauf hatten die Bauern schon aufmerksam gemacht – war auch die Holzkohle aus den Wäldern an der Mandling, auf die man offenbar besondere Hoffnungen setzte, leichter zu transportieren. In diesem Zusammenhang verdient auch ein Projekt Erwähnung, das freilich kaum von Perner stammt, sondern wenige Jahre später (um 1565) erörtert wurde. Sein Grundgedanke bestand darin, den Sattel von Eben mit einem Schwemmkanal zu durchstechen⁴³³. Dadurch wäre die oberste Enns mit dem Fritzbach verbunden und die Holztrift aus der Flachau zur Salzach möglich geworden. Im Gegensatz zu den Schmelzwerken war die Saline Hallein auf die Zufuhr von Blochs angewiesen und dadurch in ihrem Einzugsbereich von natürlichen Wasserläufen sowie von der Errichtung von Klausen und Triftkanälen abhängig. Das Projekt kam nicht zur Ausführung. Einerseits benötigten die Hütten im Ennstalpongau, vor allem die Eisenwerke in der Flachau, selbst große Mengen an Holz, andererseits verringerte sich der Bedarf in Lend durch die stark rückläufige Produktion im Revier Gastein/Rauris in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts spürbar, so daß wieder mehr Brennmaterial für Hallein zur Verfügung stand⁴³⁴.

Christoph Perner hat seine Schmelzhütte auf der Sinnhub doch noch gebaut. Möglicherweise ist schon die Verleihung eines Waldes in Werfenweng an ihn im Mai 1562 ein erster Hinweis auf ihren Betrieb⁴³⁵. Freilich kann diese Zuteilung auch für seine Werke in Hütttau bestimmt gewesen sein. 1563 stand die Anlage jedenfalls⁴³⁶. Auf die unterlegene Partei, die Bauern, hat Perner bei seinem Bau keine Rücksicht mehr genommen. Seine Arbeiter schlägerten 58 Bäume, die je zur Hälfte dem Niclas Synhuber und seinem Nachbarn, Wolfgang Creutzperger, gehörten. Die Zufahrt erfolgte über eine Wiese des Sinnhubbauern, die dadurch wertlos wurde⁴³⁷. Synhuber mußte sich auch die Errichtung eines Steinbruches auf seinem Grund gefallen lassen und sah sich außerdem durch die Wasserbauten Perners geschädigt, die stärker als zuvor die Strömung gegen die Ufer seiner Felder warfen⁴³⁸. 1563 bestimmte Erzbischof Johann Jakob dafür eine jährliche Entschädigung von 5 Schilling Pfennig. Perner hat sie nie bezahlt⁴³⁹.

Schon in der Aufforderung Erzbischof Johann Jakobs an Christoph Perner vom Dezember 1561, sich vorläufig auf die Werke in Hütttau zu

433 Salzkompromißschriften (wie Anm. 20) Beilage 200.

434 Jedenfalls gelangte schon 1595 wieder Holz aus dem Oberpinzgau nach Hallein: SLA Hofkammer Mittersill 1595 Lit. O.

435 PW (wie Anm. 423) 7.

436 PW (wie Anm. 423) 9.

437 PW (wie Anm. 423) 9.

438 BO (wie Anm. 423) 4.

439 PW (wie Anm. 423) 9.

beschränken, klingt die Sorge um seine finanzielle Liquidität an. 1565 kam der Zusammenbruch. Am 12. November dieses Jahres wurde das Konkursverfahren über die Pernerschen Montanunternehmen eröffnet⁴⁴⁰. Die angeordnete Inventur betraf auch die Anlage auf der Sinnhub⁴⁴¹. Sie umfaßte zunächst das Verweserhaus am Salzachufer, das mit dem Erdgeschoß zwei Stockwerke sowie einen Weinkeller und eine Eisenkammer aufwies. An der Lände lagen *zway grosse und ain chlains schiff*. Ein Stadel, in dem sich vorwiegend Schiffszubehör befand, eine Säge, eine Schreinerei und eine Unterkunft für die Zimmerleute, ein Badhaus und eine Schmiede umstanden den Kern der Anlage, die Schmelzhütte. Hier waren die gefürchteten Öfen aufgemauert⁴⁴². Im Gewölbe lagerte eine große Menge an Halbfertigprodukten und Erzen unterschiedlicher Herkunft⁴⁴³. Auf dem Holzlagerplatz waren über 100 Blochs und große

440 SLA Pflög Werfen, Lit. A, XI, 12, Prod. 1565 X 4.

441 Wie Anm. 440, Prod. 1565 X 25.

442 Sechs Herde ohne nähere Spezifizierung, zahlreiche Blasbälge und ein Treibherd mit Deckel (Treibhut), wie man ihn zum letzten Arbeitsvorgang bei der Verhüttung von Edelmetallern mittels Bleizuschlag zum Abtreiben (Silbergewinnung durch Ausscheiden des Blei, das zu Glätte oxydiert) benötigte.

443 Edelmetallerze: *stuff* (Stuferz = reines Erz) und *glas* (Glaserz = weiches Silbererz) vom Rauriser Goldberg, vom Bocksteiner Radhausberg und – ohne nähere Spezifizierung der Beschaffenheit – von der Erzwiese am Silberpfennig; *saigerwerch* (silberhältiges, auf Silber abzutreibendes Blei) als Nebenprodukt beim Schmelzen von Kupfererzen, die aus dem Larzenbachgraben und vom Haidberg stammten. – Kupfererze: *lech* (Kupferfahlerz = Cu + S) in ursprünglichem Zustand und verschieden häufig abgedarrt vom Radstädter Tauern; Kupferkies aus dem Hangenden Kar und aus dem Schwarzenbach in der Dienten; ferner als Rückstand der Edelmetallerz-Schmelzprozesse 4292 Pfund *bertt* (Herdblei = gebrauchte, mit Blei(glätte) gesättigte Herdmasse eines Treibherdes), ca. 400 Pfund Reichblei (ähnlich wie *saigerwerch*), 1076 Pfund *faisthartwerch* (wahrscheinlich Schwärzkupfer = erstes Zwischenprodukt beim Kupfererz-Schmelzprozeß) sowie 496 Pfund Blei für eine Verwendung als Flußmittel. – Haidberg: Meines Wissens liegen bisher keine Nachrichten über einen Bergbau am Haidberg in historischer Zeit bis zum 19. Jahrhundert vor. Durch den erwähnten Kupferkies vom Haidberg steht eine mittelalterliche (?)/frühneuzeitliche, möglicherweise kurzzeitige, aber nachweislich öftere Befahrung der Mitterberger Ostgänge außer Diskussion (vgl. auch HK Werfen 1700 L = wie Anm. 417, [XXV.] Werfen, Fasz. 11/2, 8). Wenn sich auch bisher am Mitterberg selbst durch 2500 Jahre (vom 8. vorchristl. Jahrhundert bis 1829) kein Bergbau nachweisen läßt, so bedarf die Ansicht, daß während des gleichen Zeitraumes generell keine Befahrung der aufgrund ihrer prähistorischen Ausbeutung berühmten Erzgänge des Höhenzuges Mitterberg–Hochkeil–Haidberg stattgefunden hätte, zumindest einer Einschränkung. – Zieht man die zahlreichen Kupfergruben in Betracht, die allein im 16. Jahrhundert in der Umgebung von Bischofshofen in Betrieb standen – Haidberg, Schlöglberg, St. Veit (*Gruber|Ludwig*, wie Anm. 416, 27), Dienter Schwarzenbach, Larzenbachgraben –, so läßt sich die von Heinrich Koller vermutete Existenz von kleinerem Kupferbergbau in der Gegend von Bischofshofen während des frühen Mittelalters jedenfalls nicht mehr mit Bestimmtheit ausschließen (*Heinrich Koller*, Zusammenfassung, in: Forschungen zu Bischofshofen, in: MSLG 117, 1977, 90, wobei in dieser Arbeit allerdings meines Erachtens die Bedeutung des urkundl. erwähnten Goldwaschens unter-, die Straßenverhältnisse und möglicher Kupferbergbau hingegen überschätzt werden).

Mengen an Zimmerholz aufgestapelt. Schließlich wurden auch noch Perners Holzrechte in Werfenweng und seine vier Gruben im Larzenbachgraben (bei Hütttau rechts zum Fritzbach) erfaßt. Das Konkursverfahren zog sich zweieinhalb Jahre hin. Unter Perners Gläubigern befanden sich zahlreiche Bauern, deren Forderungen aus geleisteten Fuhrdiensten herrührten⁴⁴⁴. Der Schiffmeister Caspar Obermair wies zwei Schuldscheine mit einem Betrag von ca. 14½ fl. vor. Am 14. März 1567 befahl der Erzbischof dem Pfleger von Werfen, Erasmus von Kühnburg, bei den Pernerschen Gläubigern in seinem Gericht auf die Annahme einer Ausgleichsquote von 50% zu drängen, da sich Perners *schuldenlast dermassen befindet, daß seine gueter zu abzallung desselben sich bey weitem nit erstrecken . . .*⁴⁴⁵. Die letzte von zahlreichen Verhandlungen in dieser Causa, die in den Quellen aufscheint, fand am 31. Mai 1568 statt⁴⁴⁶. Christoph Perner, der um Weihnachten 1567 starb, hat sie nicht mehr erlebt⁴⁴⁷. Seine Erwähnungen in den erzbischöflichen Schreiben lassen den Schluß zu, daß Johann Jakob zwar nicht bereit war, bei Perners riskanten Unternehmungen mitzugehen, daß er ihm aber auch in den schwierigen letzten beiden Lebensjahren – sicher aufgrund einer gewissen geistigen Verwandtschaft – sein Wohlwollen nicht entzog.

Mit dem Konkursverfahren kam der Schmelzbetrieb auf der Sinnhub zum Stillstand. Das Erz führte der Weitmosersche Handel zur Verarbeitung nach Lend. Wahrscheinlich 1566 suchte die Anlagen ein Hochwasser heim⁴⁴⁸. 1572 wären die Bauten neu einzudecken gewesen⁴⁴⁹. Radstädter Handwerker trugen sich um 90 fl. zu dieser Arbeit an, ihre Werfener Kollegen unterboten sie mit 80 fl. Erzbischof Johann Jakob lehnte jede Investition ab. Die wertvollen Teile der Einrichtung – soweit noch vorhanden – wurden z. T. in das Pflegamtsgebäude Werfen gebracht, z. T. um 100 fl. an den Werfener Kupferschmied Jakob Grembs veräußert. Die Baulichkeiten – nur zehn Jahre vorher heftig umstritten – wurden dem Verfall preisgegeben.

444 Wie Anm. 440, Produkte 1565 X 23 und 24.

445 Wie Anm. 440, Prod. 1567 III 14.

446 Wie Anm. 440, Prod. 1568 IV 23.

447 Wie Anm. 359.

448 Bei mehreren in der Inventur erfaßten Gegenständen, u. a. bei den drei Schiffen, findet sich der Nachtrag, daß sie durch die *güß* verkommen sind; zur vermuteten Jahreszahl vgl. Anm. 361.

449 PW (wie Anm. 423) 10–14; SLA HK Werfen 1570/72 R; wie Anm. 417 (XXV.) Werfen, Fasz. 11/2, 1.

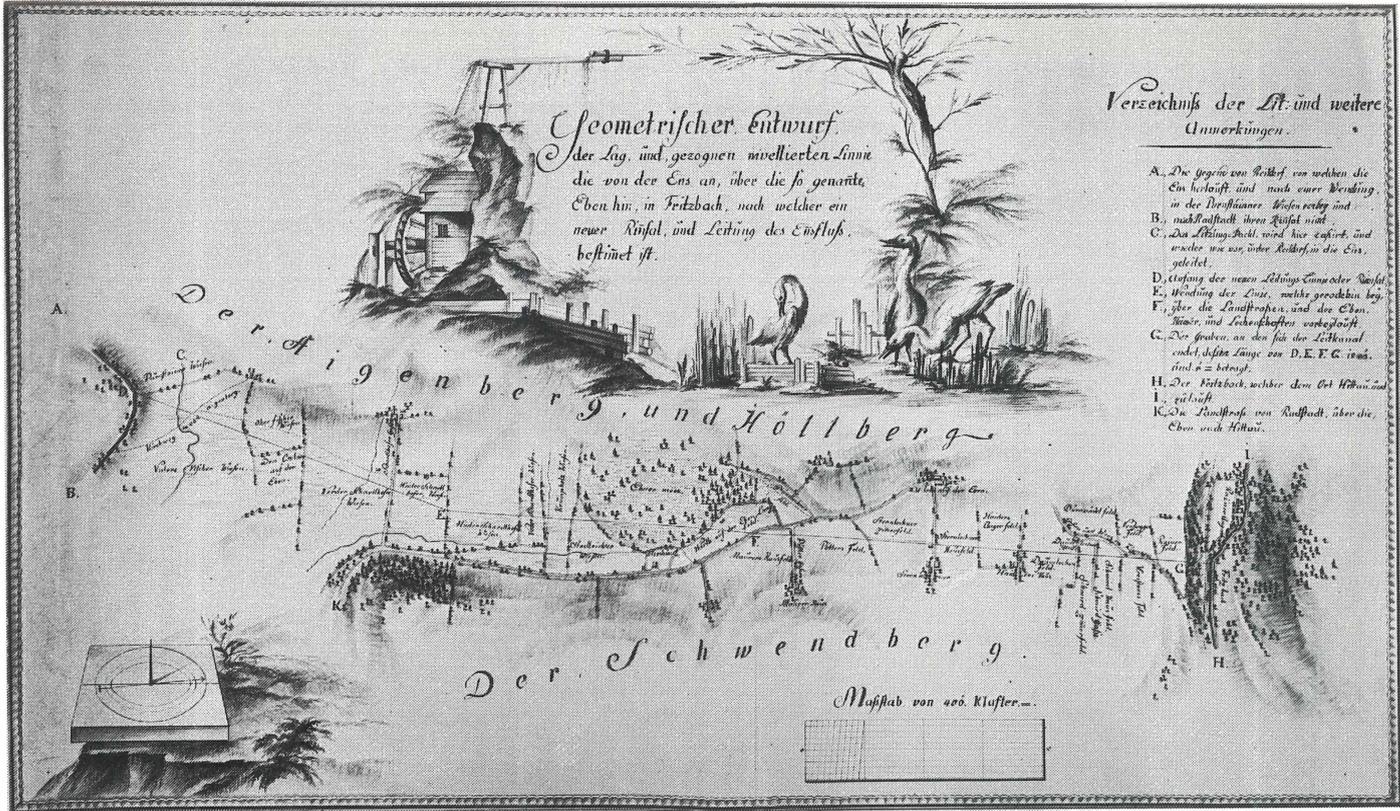


Abb. 23a, b Um 1780: Das Projekt einer Kanalverbindung zwischen oberer Enns und Fritzbach wurde auch nach der ersten Erwähnung um 1565 noch wiederholt erörtert.

Original: SLA (Karten und Risse 0 67, 68); Foto: Ullmann.

Abb. 23a Der Verlauf des geplanten Kanals vorbei an der Ortschaft Eben entlang der Linie D – E – F – G.

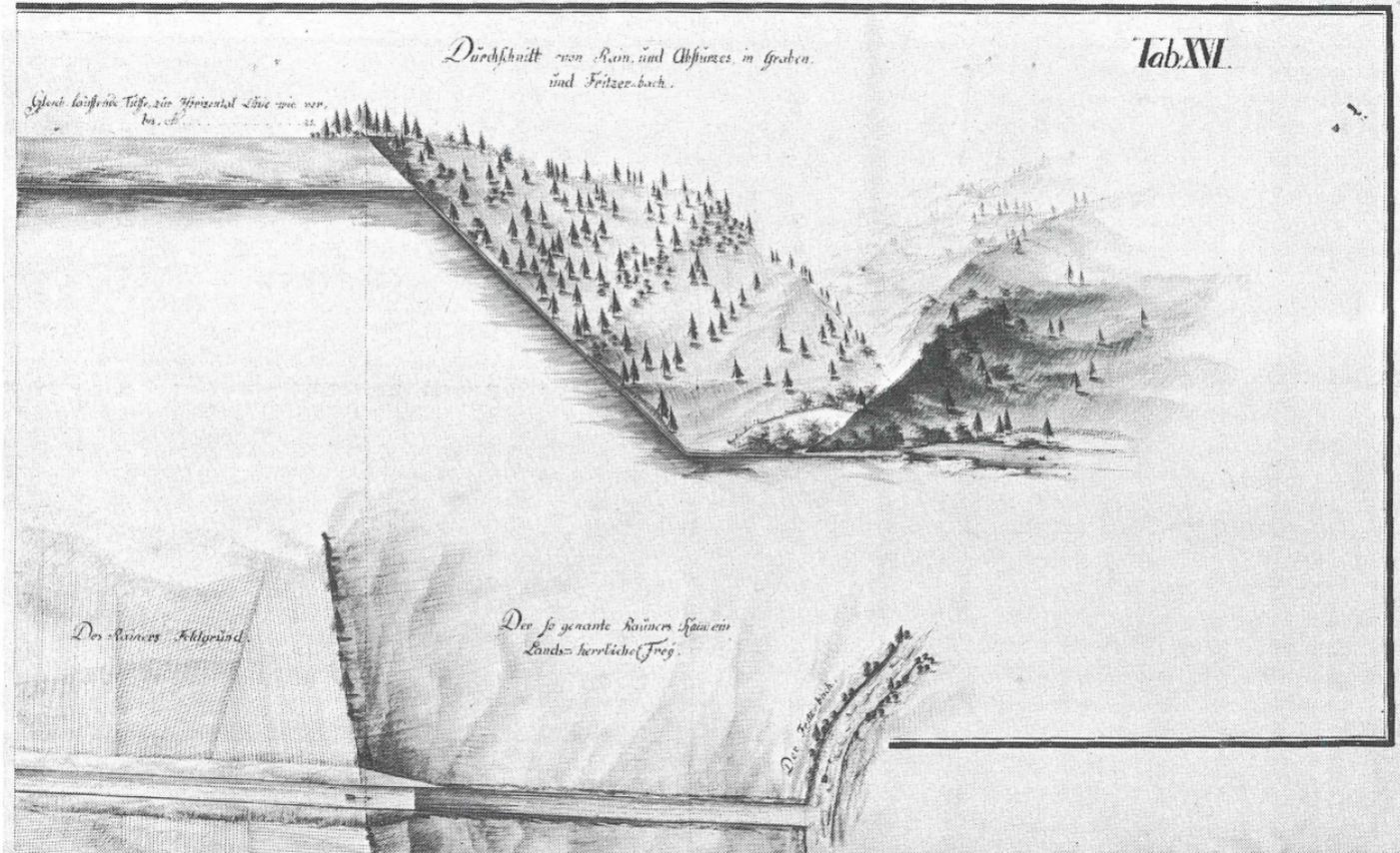


Abb. 23b Die Fallstrecke zum Fritzbach als letzter Abschnitt des geplanten Kanals.