

Jb. Oö. Mus.-Ver.	Bd. 136	LinZ 1991
-------------------	---------	-----------

DER SALZTRANSPORT AUF DER MOLDAU VON BUDWEIS NACH MOLDAUTEIN IM 16. JAHRHUNDERT

Von Zdeněk Šimeček

Aus dem Tschechischen übertragen von Emil Puffer

Über den Schiffsverkehr an der Moldau und insbesondere über die Flößerei gibt es schon eine reichhaltige Literatur. Die Erkenntnisse über den Verkehr selbst werden durch Angaben über die Schiffer, ihre Bräuche und Lebensgewohnheiten ergänzt. Es überrascht daher kaum, daß sich auch Ethnographen dieser Problematik angenommen haben. Insoferne es den Verkehr an der mittleren Moldau betrifft, ist dieses Thema ein traditioneller Bestandteil der böhmischen Ethnographie geworden¹. Allerdings müssen dazu gewisse Vorbehalte ausgesprochen werden. Ebenso wie die Versuche zur Schiffbarmachung der mittleren Moldau für den Salztransport, die von der Hofkammer initiiert und seit den vierziger Jahren des 16. Jahrhunderts vom Salz-

1 Eine Gesamtübersicht über die Moldauschiffahrt gaben Vl. Scheufler — V. Šolc, Já jsem plavec od vody. Historie jihočeské voroplavy (Ich bin ein Flößer. Geschichte der südböhmischen Flößerei). České Budějovice 1986 und I. Honl, Stručný přehled nejstaršího období vltavské plavy (Kurze Übersicht der ältesten Etappe der Moldauschiffahrt). In: Historická geografie 11 (1973), S. 117—137. Aus der speziellen Literatur wähle ich Beiträge mit Ausrichtung auf das 16. Jahrhundert aus: C. Straka, Svatojanské proudy a zplavnění horní Vltavy (Die Stromschnellen bei St. Johann und die Schiffbarmachung der oberen Moldau). In: Rozpravy ČAVU, I.tř., Nr. 68, Praha 1924; J. Sakař, Dějiny vltavské plavy (Geschichte der Moldauschiffahrt). In: Ročenka spořitelny města Týna nad Vltavou, Týn nad Vltavou 1928; Vl. Scheufler, Voroplavba na Vltavě v období předbělohorském (Die Flößerei auf der Moldau in der Zeit vor der Schlacht auf dem Weißen Berg). In: Československá ethnografie 5 (1957), S. 18—42; J. Tlapák, Z dějin křižovnické voroplavy po Vltavě v 16. století (Zur Geschichte der Flößerei der Kreuzherren an der Moldau im 16. Jahrhundert). In: Český lid 49 (1962), S. 130—136; F. Holec, Obchod s dřívím v Praze ve 14.—17. století (Der Holzhandel in Prag im 14.—17. Jahrhundert). In: Pražský sborník historický 6 (1971), S. 5—100. Über den Salztransport an der Moldau: M. Volf, Boj o solný monopol v Čechách v XVI. a na počátku XVII. století (Der Kampf um das Salzmonopol in Böhmen im 16. und am Anfang des 17. Jahrhunderts). In: Český časopis historický 39 (1933), S. 297—326 und 505—536; Č. Zíbrt, Dopisy týkající se prodeje a plavy soli po Vltavě v letech 1591—1599 (Briefe über den Salzverkauf und den Salztransport an der Moldau in den Jahren 1591—1599). In: Věstník Král. české společnosti nauk, tř. filos.-hist.-jazykozpytná 1889, Praha 1890, S. 317—407.

amt in Gmunden ausgeführt wurden², so war auch der Transport von Budweis nach Moldautein in seinen Anfängen — die ebenfalls mit der Organisation des Salzhandels zusammenhängen — von der Art und Weise des Salztransportes auf der Donau und insbesondere auf deren Nebenflüssen abhängig und war demgemäß auch nach den Vorbildern in Oberösterreich organisiert³. Diese Organisation befand sich in den Händen der Gmündener Salzamtshändler; von Gmunden kamen auch die Schiffeleute, welche saisonweise für den Wassertransport angeheuert wurden. Manche von ihnen blieben auch den Winter über in Budweis, um Schiffe zu reparieren oder neue zu bauen. Aus Gmunden stammten nicht nur die beiden Schiffmeister, sondern auch der Großteil der Schiffeleute; unter ihnen wurden Steuer, Naufergen und gemeine Schiffsknechte unterschieden.

Erkenntnisse über den speziellen Transport auf der Moldau von Budweis nach Moldautein und über seine Problematik liefern vor allem die Rechnungen der Budweiser Salzamtshändler. Sie wurden von dem Augenblick an geführt, als Kaiser Maximilian den Handel mit kaiserlichem Salz an die Stadt Budweis abgetreten hatte. Die angeführten Quellen wurden zur Erläu-

- 2 Als Aufsichtsorgan über die erstmals im Jahre 1547 erwähnten Arbeiten zur Schiffbarmachung der Moldau wurde Peter Richter, Beamter des Gmündner Salzamtes, bestellt; dieser nahm zu diesem Zwecke Arbeiter in Oberösterreich auf. Die Verhandlungen in Budweis hat im Jahre 1547 Hans Wucherer aus Gmunden geführt. Er machte den Stadtrat mit der Absicht des Königs Ferdinand bekannt, die Moldau und die Elbe bis Leitmeritz für den Transport des Salzes und anderer Güter schiffbar zu machen. Wucherer wurde von Thomas Seauer, Baumeister an der Traun, und Walter Hering, Amtsmann des Erzbergwerkes in Eisenerz begleitet. Vgl. R. Huyer, Die Schiffbarmachung der Moldau. In: Budweiser Zeitung, Jg. 59 (1920) Nr. 50 vom 26. 6., S. 1—4. Die Abhängigkeit der Regulierungsarbeiten von dem Beispiel jener in Einzugsgebiet der Traun behauptete schon zu Beginn des 18. Jahrhunderts der Administrator des deputierten Flußamtes J. K. Bořek in seinem Bericht über die Schiffbarmachung der Moldau vom 12. 11. 1709. Vgl. J. Straka, wie Anm. 1, S. 55ff. Noch in den sechziger Jahren des 16. Jahrhunderts wurden die Erhaltungsarbeiten auf der Trasse Budweis—Moldautein dem Maurer- und Zimmermeister Jeronym Koloušek aus Pisek anvertraut. Vgl. M. Volf, wie Anm. 1, S. 302—304.
- 3 Nach Ansicht der Ethnographen gehört das System der Flößerei an der Moldau zum System der atlantischen Schifffahrt, wie sie auf den in den Atlantik und seine Nebenmeere mündenden Flüssen betrieben wurde. (Vg. VI. Scheufler — V. Šolc, wie Anm. 1, S. 64). Der Wassertransport mit Schiffen und Booten ist, wie ich weiter unten ausführen werde, von der Schifffahrt an der Donau und ihren Alpenzuflüssen abhängig.
- 4 Die Quellen wurden in der zitierten Studie von M. Volf erschöpfend ausgewertet, die weiterführende Literatur ist in Anm. 1 angeführt. Über Schiffe bei den slawischen Völkern siehe L. Niederle, *Slovanské starožitnosti, Oddíl kulturní. Život starých Slovanů* (Slawische Altertümer, Kulturteil. Das Leben der alten Slawen). Teil III/2, Praha 1925, S. 446—462. Über den Schiffbau in Budweis und Moldautein im 17. und 18. Jahrhundert M. Hubert, *Z dějin stavby lodí na střední Vltavě* (Aus der Geschichte des Schiffbaues an der mittleren Moldau). In: *Dějiny věd a techniky*, Jg. 23 (1990) S. 234—249. Über die Schifffahrt an der oberen Donau siehe E. Neweklowsky, *Die Schifffahrt und die Flößerei an der oberen Donau*, Bd. 1—3, Linz 1952—1964. Chronikalisch interessante Details über den Salztransport von Budweis nach Moldautein mit Schiffen brachten in die Literatur F. X. Illing und F. S. Seyser, *Kurzgefaßte Chronik der königl. privilegierten und freien Berg- und Kreisstadt Budweis, Budweis 1841*; von hier wurden sie übernommen von den Autoren des *Pamětní spis o státním stavitelství vodním a plavbě v království Českém* (Gedenkschrift über die Staatswasserbaukunst und über die Schifffahrt im Königreich Böhmen [auch in Deutsch erschienen]), Praha 1891, S. 10, 11, 14, 15.

terung des Wasserverkehrs auf der Moldau bisher nicht ausgewertet; in der Fachliteratur wurde nur das Schriftgut der Böhmisches Kammer und der Hofkammer benutzt⁴.

Die ältesten Salzrechnungen sind mit dem Wirken des Budweiser Salzamtshändlers Jakob Pagner eng verbunden⁵. Die Aufsicht über den Salzhandel der Stadt führten die Verwalter der Salzkasse Mert Scherer und der Bürger Michael vom städtischen Rat sowie Daniel Mathias und Bartholomäus Aygl von den Stadtverordneten. Am 1. August 1571 übernahm auch Pagner gemeinsam mit Wenzel Wels aus dem Stadtrat die Schiffe mit den dazugehörigen Anlagen sowie den in Budweis lagernden Salzvorrat. Übergeber waren die kaiserlichen Kommissäre Hieronymus Harder, Gegenhändler des Salzamtes in Gmunden, und Bartholomäus Geiger, Salzamtshändler in Linz. In Budweis lagerten zu dieser Zeit 2.632 Kufen Salz⁶. In den ersten zwölf Monaten des Betriebes lieferten die Salzbeamten in Freistadt 31.248 Kufen Salz in das Budweiser Salzdepot. Die Hofkammer bewilligte den Fuhrleuten für den Salztransport von Freistadt nach Budweis einen Fuhrlohn in der Höhe von 15 Kreuzer pro Kufe⁷. Der Fuhrlohn war nicht immer gleich; so betrug er 1592 14 Kreuzer pro Kufe. Den Salzrechnungen des Jahres 1592⁸ entnehmen wir auch, wie jene Fuhrleute entlohnt wurden, die das Salz von Linz direkt nach Budweis verbrachten: sie bekamen 28 Kreuzer pro Kufe. Somit waren die Transportkosten von Linz nach Freistadt gleich hoch wie von Freistadt nach Budweis. Eine Liste jener Frächter, die von Linz nach Budweis fuhren, hat sich leider nicht erhalten. Auf direktem Weg, also ohne Umlegen in Freistadt, kam allerdings nur eine geringe Menge Salzes nach Budweis. Nach den Verrechnungen des Budweiser Salzamtes kam vielmehr der überwiegende Teil des Salzes aus dem Depot in Freistadt.

Die Salzbeamten in Freistadt stellten jedem Fuhrmann einen Salzzettel aus. Für die Jahre 1571 und 1572 sind sie nicht mehr erhalten, ihre Gesamtzahl wurde jedoch quartalsweise durch die Budweiser Salzbeamten festgehalten⁹. Im ersten Jahr nach der Übernahme der Salzniederlage durch die Stadt sind 3.522 Salzlieferungen aus Freistadt belegt. Daraus ist zu errechnen, daß im Jahresdurchschnitt jedes Fuhrwerk mit 8,8 großen

5 Das in Pergament gebundene Register trägt den Titel *Salcz Raittung des Wasserstramb Wulta*. Es liegt im Bezirksarchiv Budweis, Bestand MA Č. Budějovice, Abt. Knihy, Sign. XV e 48.

6 Eine große Kufe kaiserlichen Salzes wog in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts in Gmunden, wo sie für die Ausfuhr nach Böhmen vorbereitet wurden, 140 bis 145 Wiener Pfund. Ihr Gewicht schwankte etwas, u. a. auch aus Konkurrenzgründen. Über die Erzeugung von Kufen siehe F. Krackowitz, *Geschichte der Stadt Gmunden*, Bd. 2, Gmunden 1899, S. 342. Das Gewicht einer Salzkufe bewegte sich damals zwischen 78 und 81 kg. Damit präzisiere ich für die Jahre 1571–1572 die Berechnungen von M. Volf, wie Anm. 1, S. 310.

7 Der Preis ist damals mit der Begründung einer allgemeinen Teuerung erhöht worden.

8 Bezirksarchiv Budweis, Bestand MA Č. Budějovice, Abt. Knihy, Sign. XVII b 3.

9 Die Zettel wurden als *Polletten Zettl* bezeichnet; den Fuhrleuten wurden sie in Freistadt vom Salzhändler Christoph Althofer ausgestellt.

Salzkufen beladen war¹⁰. Eine höhere Beladung ist in den Wintermonaten festzustellen, da die Straßen festgefroren waren; die Ladung betrug daher im Durchschnitt 10 Kufen. Die geringsten Ladungen sind den Rechnungen nach in den Frühjahrsmonaten zu vermerken, wo es infolge der aufgeweichten Straßen kaum möglich war, die Tragfähigkeit der Fuhrwerke voll auszunützen. Die Ladung erreichte in dieser Zeit im Durchschnitt nur 8,1 Kufen. Aus dem Gesagten geht hervor, daß die Salzlieferungen zwischen Freistadt und Budweis das ganze Jahr hindurch stattgefunden haben. Ein Rückgang des Transportes ist selbstverständlich im Winter zu vermerken, wo der Frachtverkehr durch die Witterungseinflüsse fallweise gänzlich zum Stillstand kam, und dann in den Sommermonaten, weil die Gespanne zur Erntearbeit benötigt wurden. Die größten Salzvorräte häuften sich in der Budweiser Niederlage im Winter an, denn die Anlieferung von Freistadt ging je nach Witterung weiter, während der Weitertransport zu Wasser nach Moldautein eingestellt war. Dies heißt aber nicht, daß es unmöglich war, zwischen Budweis und Moldautein als Ersatz den Transport per Achse zu organisieren. In solchen Fällen wurde das Salz auf Pferdewagen oder Schlitten verladen. Keinesfalls aber wurde das Salz auf diese Art und Weise bis Prag verbracht. Ein derartiger Transport wäre viel zu teuer gewesen, überdies wären die Fuhrwerke dann nicht in Richtung Moldautein gefahren, sondern hätten von Budweis die direkte Straße über Tabor, Sobieslau und Beneschau gewählt. Der Salztransport nach Moldautein per Achse verfolgte eher kurzzeitige Bedürfnisse. Er sollte die Budweiser Salzniederlage entlasten, damit diese weitere Lieferungen aus Freistadt aufnehmen konnte, oder aber die Vorräte in Moldautein sicherstellen, damit im geeigneten Augenblick der Weitertransport auf der Moldau bis Prag beginnen konnte.

Gemäß einer ausdrücklichen kaiserlichen Anordnung organisierte das Budweiser Salzamt den Schiffsverkehr nach Moldautein nach den Interessen des Prager Salzhandels, denn die Salzlieferungen waren vor allem für die Prager Städte bestimmt. Die Kammer war an der Versorgung des Prager Marktes mit kaiserlichem Salz und somit auch am geziemenden Gewinn der kaiserlichen Kasse äußerst interessiert. Eine Senkung der Transportkosten führte zur besseren Konkurrenzfähigkeit und dadurch zu höherem Gewinn. Der kostengünstigere Transport des kaiserlichen Salzes nach Moldautein sollte auch dazu dienen, das Passauer Salz von diesem wichtigen Zentrum des Salzhandels zu verdrängen. Das Passauer Salz kam über Prachatitz nach Moldautein und ging von hier nach Mittel- und Ostböhmen, ja sogar bis nach Mähren und Schlesien¹¹. Das Privilegieren des Verkaufes von kaiserlichem Salz westlich des Moldaflußes, das im Grunde die Konkurrenz von Prachatitz und Wodnian ausschalten sollte,

10 Die Berechnung erfolgte nach den Angaben im zitierten Salzregister aus den Jahren 1571/72.

11 Vgl. Z. Winter, *Kulturní obraz českých měst* (Kulturbilder aus böhmischen Städten), Teil 2., Praha 1892, S. 486.

war jedoch vor allem für den Aufstieg des Budweiser Salzhandels entscheidend. Das Gmundener Salz wurde von Budweis aus zum Teil per Achse nach Ostböhmen und Westmähren verbracht. Das Budweiser »Register auf die Salzzettel« aus den Jahren 1585 bis 1592¹² erlaubt uns festzustellen, aus welchen Orten die einzelnen Fuhrleute nach Budweis kamen. Der Herkunftsort ist leider nicht bei jedem von ihnen angeführt; sie fehlen insbesondere bei Fuhrleuten aus den untertänigen Dörfern der Stadt Budweis. Mit Sicherheit läßt sich behaupten, daß die meisten von ihnen die Fuhrmannstätigkeit ständig ausübten, denn wir finden ihre Namen in den Quellen regelmäßig. Eine weitere wichtige Quelle, die die Namen von Salzschuldnern enthält, stellt das Salzschuldenregister dar. Es wurden 1545 zusammengestellt, vermerkt aber Schuldner ab dem Jahre 1530¹³.

Den bedeutenden Umfang des Salztransportes von Budweis nach Ostböhmen und Westmähren bezeugen Namen von Fuhrleuten aus dem Gebiet von Potechatek (Potechatek, Wesetz, Kalischt), aus Altreisch, Trebitsch, Brünn, Neuhaus, Pilgram, Tschernowitz, Politschka, Skutsch, Hlinsko und aus Dörfern der Böhmischo-Mährischen Höhe (Heraletz, Kadau). Belegt sind auch Fuhrleute aus dem nördlichen Teil Südböhmens (Wesseli, Plan, Tabor). Das Budweiser kaiserliche Salz war sogar imstande, auf dem linken Ufer der Moldau mit dem Passauer Salz in Konkurrenz zu treten, denn es kamen auch Fuhrleute aus Strakonitz und Horaschowitz nach Budweis. Während es den Fuhrleuten, die das Salz von Freistadt nach Budweis brachten, verboten war, andere Waren mitzuführen, durften die von Budweis abfahrenden Fuhrleute auch andere Waren zuladen. Auf diese Weise wurde insbesondere Wein in die ostböhmischen Städte und Märkte verfrachtet¹⁴.

Wir wollen jedoch unsere Aufmerksamkeit dem Salztransport auf der Moldau widmen. Die in den Rechnungen der Budweiser Salzamtshändler enthaltenen Angaben erlauben es, uns eine genaue Vorstellung über die Organisation des Schifftransportes, ihre Kapazität und ihre Absicherung in personeller und materieller Hinsicht zu machen¹⁵.

Im ersten Jahr des Salztransportes unter Aufsicht der städtischen Salzamtshändler wurde der Schifftransport in der Zeit von Mitte April 1572

12 Bezirksarchiv Budweis, Bestand MA Č. Budějovice, Abt. Knihy, Sign. XV e 49.

13 Ebenda, Sign. XV e 36.

14 Entsprechende Angaben im bereits zitierten Register XV e 49.

15 Sofern nicht anders angeführt, stammen die Angaben aus dem Register XV e 48. Sie sind vergleichbar mit jenen der jüngeren, ähnlich zusammengestellten Abrechnung des Salzamtshändlers des kaiserlichen Salzdepots in Budweis Georg Ehrenpreis für das Jahr 1592. Diese enthält jedoch nur die Gesamtsummen der Löhne der Schiffleute für den Schifftransport nach Moldautein, für den Schiffszug flußaufwärts zurück nach Budweis, für den Einkauf von Werkzeug, für Botenlöhne, für Provisionen in Moldautein und Regieausgaben des Salzamtes in Budweis. Die Abrechnung ist in einem Buch mit dem Titel Bergwerkurkundenbuch für die Jahre 1562—1596 enthalten, das Buch selbst ist im Bezirksarchiv Budweis, Bestand MA Č. Budějovice, Abt. Knihy, Sign. XVII b 2 hinterlegt.

bis zur zweiten Dekade des Monates Juli am intensivsten betrieben. In dieser Zeit besorgten den Transport drei Schiffsbesatzungen und die Schiffe fuhren regelmäßig jeden Montag, Mittwoch und Freitag vom alten Budweiser Salzmagazin ab; dieses stand im Hofe des verwaisten Dominikanerklosters am Ufer der Maltsch¹⁶. Vom Beginn des Salztransportes am Wasserweg am 8. August 1571 bis zur letzten Fahrt des Jahres waren zwei Schiffe in Betrieb, die ebenfalls an den genannten Wochentagen Budweis verließen. Nach Ende des Winters, am 17. März 1572, wurde die Schifffahrt wieder aufgenommen.

In der ersten Betriebswoche des Jahres 1572 konnte wegen fehlender Schiffsleute jeden zweiten Tag nur ein Schiff nach Moldautein abgefertigt werden. Erst nach Eintreffen weiterer Schiffsleute aus Gmunden wurde ab 24. März ein zweites Schiff eingesetzt und schließlich am 14. April ein drittes, nachdem weitere Schiffsleute angekommen waren. Durch diese Schiffsflottille wurden in der Zeit zwischen dem 8. August 1571 und dem 23. Juli 1572 insgesamt 20.000 Kufen Salz befördert. Dadurch war gleich zu Anfang des Schiffsbetriebes unter der Ägide der Stadt der Auftrag der Hofkammer erfüllt, welche verlangte, daß alljährlich 20.000 Kufen Salz aus dem Budweiser Salzmagazin nach Moldautein zu liefern seien¹⁷. In Moldautein wurde das Salz in die Hände des Salzschreibers Adalbert Hněvušický übergeben, der dann den Weitertransport für die Bedürfnisse des Prager Salzhandels zu besorgen hatte¹⁸.

Unter den Ausgaben der Budweiser Salzbeamten stand an erster Stelle der Posten für die Entlohnung der Fuhrleute, die das Salz von Freistadt nach Budweis brachten. Angesichts der herrschenden Teuerung bekam der Fuhrmann im Jahre 1571 für den Transport einer Kufe Salz 15 Kreuzer. Der Transport von 31.248 Kufen Salz erforderte somit einen Aufwand von 6.696 Schock Meißner Groschen¹⁹. Diese Summe stellt die Hälfte der veranschlagten Gesamtkosten für den Transport von Freistadt nach Prag dar.

- 16 Ausnahmsweise wurden Fahrten auch am Donnerstag 26. und Samstag 28. Juni 1572 durchgeführt. Knapp vorher war der Schiffstransport aus einem unbekanntem Grund für kurze Zeit unterbrochen, weshalb man wohl den Rest der Woche für zwei Fahrten statt einer ausnützen wollte. Ab Montag, 30. 6. wurde wieder die übliche Schifffahrtsordnung eingehalten. Über das alte Salzmagazin siehe R. Huyer, Zur Geschichte der alten Budweiser Salzmagazine. in: Budweiser Zeitung, Jg. 39 (1900) Nr. 40 vom 22. 5., S. 1—4 und Nr. 41 vom 25. 5., S. 1—4.
- 17 Siehe Missive der Hofkammer an die Budweiser vom Jahre 1572. Zitiert von Z. Winter, wie Anm. 11, S. 487. Diese Verpflichtung galt auch für die folgenden Jahre, wurde aber nicht erfüllt. Vgl. M. Volf, wie Anm. 1, S. 521.
- 18 Über Adalbert Hněvušický (im Register Hniewosiczky) schreibt ausführlich M. Volf, wie Anm. 1, S. 511—512.
- 19 Die Angaben entsprechen jenen des Ausweises, den die Böhmisches Kammer über Vermittlung des Budweiser Salzamtes erhalten hat, zitiert von M. Volf, wie Anm. 1, S. 520. Die Differenz in der Salzmenge von 187 ½ Kufen, wie sie nach Moldautein verrechnet wurde, bedeutet nicht, daß das Salz tatsächlich nach Moldautein geliefert wurde. Die Salzhändler verrechneten auf diese Weise die Vergütung der vereinbarten Verlustrate in der Höhe von 6 Kufen pro 1000 von Freistadt angelieferten Kufen. Es handelte sich um den Ersatz von beschädigten und zerbrochenen Salzkufen.

Da es sich dabei nur um etwa ein Drittel der Gesamtstrecke handelt, mußten umso eher Überlegungen angestellt werden, um den Weitertransport ab Budweis zu verbilligen und die Möglichkeiten des sich anbietenden Transportes zu Wasser optimal zu nutzen.

Wie hoch stellten sich die Kosten für den Salztransport per Schiff auf der Strecke Budweis—Moldautein?

Aus der Budweiser Salzraitung erfahren wir, daß der Schiffmeister Mertl Sprunger (Sprungser) einen Wochenlohn von 1 Schock 30 Kreuzer erhielt. Als Steurer wurden Linhart Macherndl, Melchart Prantstetter und Hans Millauer geführt, denen 1 Schock 15 Kreuzer gebührten²⁰. Dazu waren von Anfang an acht weitere Schiffsleute mit einem Lohn von 1 Schock wöchentlich verpflichtet. Nach und nach wurden zwei Hilfskräfte aufgenommen, so daß bis Ende 1571 insgesamt 14 Mann zur Verfügung standen. Wir wissen, daß diese mit zwei Schiffen den Salztransport sicherstellten und daß sie vom 18. August bis 18. Oktober, als der Schiffsverkehr wegen Frostes und Eises eingestellt werden mußte²¹, insgesamt 4.830 Kufen Salz auf der Moldau verfrachtet haben.

Zu Beginn der Schifffahrtsaison am 17. März 1572 waren die Löhne der Schiffsleute gegenüber dem Vorjahr unverändert. Zum neuen Schiffmeister wurde Lionhart Macherndl bestellt, zu Steuerern und Naufahrern Hans Rainstainer, Melchart Prantstetter und Hans Millauer. Zu den Letztgenannten kam Mitte April, als ein drittes Schiff zur Flottille hinzukam, Wenzl Melzner. Außerdem wurden zehn Schiffsleute und zwei Helfer — diese um $\frac{3}{4}$ Schock wöchentlich — aufgenommen. Nach Inbetriebnahme dieses dritten Schiffes wurde der Mannschaftsstand um vier weitere Schiffsleute und einen Helfer aufgestockt, daß in der Hauptsaison insgesamt 22 Mann an Schiffsbesatzung vorhanden waren. Bis 23. Juli 1572 verbrachten die Schiffe aus dem Salzmagazin in Budweis 15.170 Kufen Salz nach Moldautein, die Gesamtkosten an Löhnen und Entschädigungen an die Schiffsleute²² betragen 745 Schock 42 gr. und 1 den. In dieser Summe sind jedoch nicht nur die Löhne während der Schifffahrtsaison enthalten, wo sämtliche Schiffsleute beschäftigt wurden, sondern auch die Löhne eines kleineren Teiles von ihnen, die den Winter über in den Schifffswerften blieben, um Schiffe zu bauen oder zu reparieren.

In der Salzraitung werden in einer separaten Spalte die Ausgaben für die Gegenfuhr vermerkt, also für den Rücktransport der leeren Schiffe von

20 Es sind genauere Angaben als jene von Georg Pirrhinger für das Jahr 1582, zitiert von M. Volf, wie Anm. 1, S. 515. Sie zeigen die unterschiedliche Stellung der einzelnen Gruppen der Schiffsleute auf.

21 Über die großen Mengen des im Jahre 1571 gefallenen Schnees sind Nachrichten in Chroniken erhalten. Vgl. R. Huyer, Schnee und Eisen von 1408 bis 1900. In: Budweiser Kreisblatt Jg. 66 (1917) Nr. 13 vom 14. 2., S. 1—2. Die Eintragung in der Matiaš-Chronik publizierte K. Pletzer, Tři drobné českobudějovické kroniky ze 16. století (Drei kleine Budweiser Chroniken aus dem 16. Jahrhundert). In: Jihočeský sborník historický 34 (1965), S. 194.

22 Die entlassenen Schiffsleute bekamen ein sog. Abzuggeld in der Höhe von 1 Schock.

Moldautein nach Budweis, für den Ankauf von Seilen, Sätteln und Roßgeschirr für die Schiffspferde, die die Schiffe flußaufwärts zu ziehen hatten. Den größten Posten stellen die Entschädigungen an Bauern in Vierhöfen dar, welche mit ihren Pferden nach Moldautein kamen und die leeren Schiffe von hier flußaufwärts nach Budweis treidelten. Für das Zurückschleppen eines Schiffes wurden 2 Schock bezahlt²³. Insgesamt wurden 152 Schiffe von Moldautein nach Budweis getreidelt. Diese Anzahl von Schiffen stimmt mit jener nicht überein, die mit Salz beladen Budweis in Richtung Moldautein verlassen hatten: hier waren es nur 150²⁴. Dieser Unterschied wird in einem Vermerk erklärt, aus dem hervorgeht, daß sich zwei Schiffe vor der Übernahme der Schifffahrt in die Regie der Stadt in Moldautein befunden haben, d. h. in einer Zeit, als mit dem Salztransport der Salzamtman Hans Püchler, Verwalter der kaiserlichen Salzniederlage in Budweis, betraut war. Die Schiffe sind bei Wesseli im Eise steckengeblieben und wurden nach ihrer Befreiung in die Budweiser Werft verbracht. Ein weiteres beschädigtes, in Frauenberg liegendes Schiff wurde ebenfalls, jedoch per Achse, in die Werft verbracht. Beide wurden wahrscheinlich noch vor der Übernahme des Salztransportes durch die Stadt beschädigt, weshalb sie nicht als von Budweis abgefertigt aufscheinen. Von den Geldern des Salzamtes wurden auch weitere, mit der Gegenfuhr zusammenhängende Ausgaben gedeckt, wie Ausgaben für Schlepprossen, die eine Länge von 50 Klaftern hatten. Den Eintragungen ist zu entnehmen, daß sie einem verhältnismäßig raschen Verschleiß unterworfen waren, denn sie mußten jeweils nach drei bis vier Monaten Betrieb ausgewechselt werden²⁵. In der gleichen Rubrik finden sich Ausgaben für den Einkauf neuer Pferdegeschirre, insbesondere »khumatt«, und für Pferdesättel bzw. ihre Reparatur. Sie stellen jedoch nur kleinere Posten dar, die die Summe der Gesamtausgaben nicht wesentlich beeinflussten²⁶. Die Gesamtkosten für den Rücktransport der Schiffe werden mit 358 Schock 50 gr. 6 den. beziffert. Anteil daran hatten auch einige außerordentliche Ereignisse. So gab es irgendwann vor dem 12. Juli 1572 ein Hochwasser an der Moldau, so daß drei Bauern aus Vierhöfen, die mit ihren Pferden nach Moldautein gekommen waren, um leere Schiffe nach Budweis zu treideln, unverrichteter Dinge heimkehren mußten. Sie bekamen trotzdem die Hälfte des vereinbarten Lohnes ausbezahlt.

In einer weiteren Rubrik der Salzraitung sind Ausgaben für Eisenzeug,

23 Es handelt sich offensichtlich um eine ähnliche Belohnung wie die der Schifflente in der Höhe von 2 Schock Meißner für jedes Schiff, welches Salz von Budweis nach Moldautein bringt. Sie wird in der Instruktion für die Salzhändler in Moldautein aus dem Jahr 1564 belegt. Vgl. dazu M. Volf, wie Anm. 1, S. 511.

24 Daß die Anzahl von 150 Fahrten der Gesamtfracht von 20.000 Kufen angemessen war, bezeugt die Entlohnung der Schiffszieher im Jahre 1582. Damals wurde für diese Dienste 310 Schock 15 Gr. bezahlt. Vgl. M. Volf, wie Anm. 1, S. 515.

25 Für 1 Klafter Seil (177 cm) wurde ein Betrag von 4–6 Kr. berechnet.

26 Angekauft wurden sechs neue Sättel (zu je 30–31 Gr.) und vier neue Kummerte.

Holz und Salzkufen vermerkt. Der Holzverbrauch zur Sicherstellung der Schifffahrt war enorm. Holz war vonnöten zur Ausbesserung der Treppelwege für den Gegenzug, für die Reparatur des Durchlasses bei Frauenberg, für Senkwerk, als Sperrholz, Schalenholz, für Piloten, Holzwerkzeug und zur Anfertigung von Rudern. Im Register ist die Lieferung von 19 Fuhren Schiff- und Bauholz und einer Fuhre Holz für Ruder vermerkt. Das Holz für Ruder kam aus den Wäldern um Krems, das übrige Holz aus dem Wald von Hardowitz bei Frauenberg. Gegen den Regen waren die Schiffe mit Plachenzwilch ausgestattet, der die Salzladung schützen sollte. Im März 1572 wurden zwei neue Plachen angekauft. Zur Ausrüstung eines neuen Schiffes erwarb der Schiffmeister etliche hölzerne und eiserne Gerätschaften. Unter den einzelnen Ausgabenposten ist der über den Ankauf von zwei großen Büchern vom Kastellan von Chlum recht interessant, deren Blätter — sie waren vermutlich aus Pergament — für die Bespannung der Ruderblätter Verwendung fanden. Von den amtlichen Geldern wurde auch das Papier für Gegenzettel und Register, eine »Almarey« zur Aufbewahrung der Salzregister und ein Schloß für diesen Schrank angeschafft, so wie auch das Binden der Register selbst bezahlt. Zu den Ausgaben zählte außerdem auch die Entschädigung in der Höhe von 50 Schock für den Salzhändler Jakob Pogner.

Mitte März wurde der Schiffmann Gaack nach Gmunden zum Salzamtshändler Georg Neuhauser geschickt, um mit ihm wegen der Anwerbung von Schifflenten für die Budweiser Schiffe zu verhandeln. Ende März ging dann der Bote Toman nach Gmunden und Ischl, um eine Gruppe von vier Schifflenten abzuholen, damit im April ein drittes Salzschiß in Betrieb genommen werden konnte.

Es mußten auch die Kosten für Reisen vergütet werden, die den Zweck hatten, ausständige Salzliefereien einzumahnen, welche von einzelnen Fuhrleuten wohl in Freistadt übernommen, aber noch nicht in Budweis abgeliefert wurden. Eine solche Reise unternahm Balthasar Seifensieder und später Wenzel Wels. Aus Mitteln des Salzamtes mußte auch die amtliche Bereisung des Treppelweges längs der Moldau bestritten werden, an der sich der Budweiser Primas, Wenzel Wels und Anton Eller beteiligt hatten. Die Gesamtkosten betragen dabei 88 Schock 11 gr. und 6 den.

Die Kosten des Salztransportes von Budweis nach Moldautein per Schiff erreichten eine Höhe von 1.192 Schock 43 gr. und 7 den., die Regiekosten des Salzamtes und die mit der Aufsichtstätigkeit des Stadtrates verbundenen Auslagen inbegriffen²⁷.

²⁷ Im Vergleich zu den Angaben in der zitierten Abrechnung des Georg Ehrenpreis für das Jahr 1582 waren die Ausgaben gering. Ehrenpreis bezifferte die Kosten des Salztransportes von Budweis nach Moldautein, der zum Teil per Achse durchgeführt wurde, mit 2.303 Gulden 48 Kr. und 15 den. Hoch scheinen insbesondere die Regiekosten des Salzamtes zu sein. Diese Ausgaben erreichten eine Höhe von 626 fl. 10 kr. und 4 den.; dazuzurechnen wären noch 73 fl. 11 kr. Botenlohn. Die städtischen Salzhändler berechneten im Jahre 1571/72 für ihre Tätigkeit lediglich 74 Schock.

Im Vergleich zu den Kosten des Transportes per Achse von Freistadt nach Budweis muß der Schifftransport als billig und verlässlich angesehen werden. Dies war ohne Zweifel ein Verdienst der Schiffleute, die — im Gegensatz zu den Salzbauern, welche Untertanen verschiedener Herrschaften waren — ihre sich aus den mit dem städtischen Salzamt in Budweis abgeschlossenen Vereinbarungen ergebenden Verpflichtungen voll erfüllten. In zwei Fällen wird wohl erwähnt, daß den Schiffleuten ein Teil ihres Lohnes abgezogen wurde, der Grund hierfür wird jedoch nicht angegeben. Dies passierte Hans Millauer zur Zeit der sommerlichen Schifffahrt und Hans Rainstainer im Winter bei der Arbeit in der Werft. Die Einhaltung des regelmäßigen Schiffsverkehrs ist übrigens Beweis genug für die Diszipliniertheit der Schiffleute und der herrschenden Ordnung beim Be- und Entladen des Salzes.

Die Kosten für den Transport einer Kufe Salz auf dem Wasserwege von Budweis nach Moldautein machen einen Betrag aus, der 5 gr. nicht überschreitet; dies ist ungefähr nur ein Drittel der Kosten des Transportes von Freistadt nach Budweis²⁸. Im Vergleich zu den Schwierigkeiten, mit denen der Salzsreiber im Moldautein bei der Sicherstellung des Salztransportes auf Flößen von Moldautein nach Prag zu kämpfen hatte, war dieser Transport im großen und ganzen ohne Probleme. In den Quellen finden wir keinerlei Bemerkungen über Schäden an der Ladung oder an Schiffen. Beim Transport mit Flößen kam es aber wohl zu Beschädigungen der Ladung und war daher für die Flößer mit Risiken verbunden. Das kaiserliche Salz ist von den Flößern als ein wenig interessanter Transportartikel betrachtet worden, weshalb sie trachteten, sich der Verpflichtung, dieses von Moldautein nach Prag zu bringen, nach Möglichkeit zu entziehen. Die von Budweis nach Moldautein ankommenden Salzschiffe konnten aber angesichts der ungenügenden Regulierung des Flußbettes und der unsicheren Wasserführung der Moldau nur in Ausnahmefällen ihre Fahrt weiter flußabwärts fortsetzen. Nach Beginn der Schifffahrt an der mittleren Moldau ist solch ein Fall erst für den 28. September 1550 belegt, als ein Schiff mit einer Ladung von 125 Kufen Salz nach Prag abgefertigt wird²⁹.

Dies soll aber keinesfalls bedeuten, daß von Budweis keine weiteren Schiffe nach Prag abgefertigt worden wären. Die Zeitgenossen waren sich offensichtlich der Vorteile des Wassertransportes wohl bewußt, weshalb einzelne Kaufleute gelegentlich ihre Waren doch auf der Moldau weitertransportierten. So brachte im Jahre 1562 der Freistädter Bürger und Eisenhändler Eustach Attl eine Ladung Eisen per Schiff von Budweis nach Prag³⁰. Die Ladung im Gewicht von 1.000 Zentner wurde dem Budweiser

28 Zu Beginn des 18. Jahrhunderts wurde für jede von Budweis nach Moldautein per Schiff transportierte Salzkufe 7—8 ½ Kr. bezahlt. Vgl. die Erklärung des J. K. Bořek, zitiert bei C. Straka, wie Anm. 1, S. 57.

29 Angabe bei Vl. Scheufler, wie Anm. 1, S. 20.

30 Den Beleg zitiert Vl. Scheufler, wie Anm. 1, S. 20. Eustach Attl wird hier als Astl angeführt, wie schon in der Gedenkschrift aus dem Jahre 1891, S. 10—11.

Schiffmeister Beneš Erecker anvertraut. Nachdem bekannt ist, daß Attl und andere Freistädter Kaufleute in den Jahren 1560 bis 1568 hunderte Tonnen Eisen verschiedener Art aus Steyr dem Budweiser Kaufmann Nikolaus Bartholomäus, genannt Weinpreuner, geliefert haben (Freistadt gehörte zu den Städten mit Niederlagsrecht für das steirische Eisen)³¹, ist mit Recht anzunehmen, daß der Wassertransport moldauabwärts viel häufiger benutzt wurde, als es auf Grund der Analyse des Registers der Budweiser Salzhändler den Anschein hat. Der Freistädter Kaufmann Paul Geissenheimer brachte im Jahre 1566 eine Eisenladung ebenfalls auf diese Art nach Prag³². Mit der Hypothese der Ausnützung des Schiffstransportes stimmt auch überein, daß in den Jahren 1581 und 1582, als wegen des günstigen Wasserstandes die Moldau auch im Abschnitt zwischen Moldautein und Prag für Schiffe befahrbar gewesen ist, insgesamt 23 Schiffe an Klingenberg vorbeifuhren und der Herrschaft entsprechende Mautgebühren entrichteten³³. Das Bedürfnis, auch andere Waren als Salz auf dem Wasserweg zwischen Budweis und Moldautein zu transportieren, können wir als gegeben voraussetzen. Es wird sich aber kaum um Viktualien (Getreide, Butter, Hafer) gehandelt haben, die auf Flößen belegt sind, welche an Klingenberg vorbei nach Prag fuhren, denn das Budweiser Becken gehörte zu jenem Gebiet, aus dem die landwirtschaftlichen Überschußgüter vor allem an österreichische Städte, insbesondere an die der Bergbau- und Salzregion geliefert wurden³⁴.

Übrigens muß auch auf einen Beleg über den Transport von Personen auf Schiffen aufmerksam gemacht werden, der bei günstigem Wasserstand nach Moldautein und bis nach Prag führte. Im Budweiser Relationsbuch über die städtischen Gesandtschaften erfahren wir, daß am 26. Juni 1582 eine Gesandtschaft per Schiff nach Prag entsandt wurde³⁵. Dort kam sie am folgenden Tag, d. h. am Mittwoch, um ein Uhr nachmittags an. Diese

31 Das Geschäftsbuch des Nikolaus Bartholomäus ist im Bezirksarchiv Budweis, Bestand MA Č. Budějovice, Abt. Knihy, Sign. II b 13 hinterlegt. Über den Handel mit steirischem Eisen vgl. W. Krenn, Steyr als Mittelpunkt des oberösterreichischen Eisenwesens bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts Diss. Graz 1951 und J. Ofner, Zur Geschichte des Stahlhandels der Steyrer Eisenkompanie nach Regensburg und Nürnberg. In: Veröffentlichungen des Kulturamtes der Stadt Steyr 32 (1975), S. 3—27.

32 Geschäftsbuch des Nikolaus Bartholomäus, f.66.

33 Die Zahlen zitiert Vl. Scheufler, wie Anm. 1, S. 20. Die Quellen charakterisiert präzise F. Holec, wie Anm. 1, S. 37ff.

34 Vgl. Z. Šimeček, Obchod jižních Čech s Rakousy v 2. polovině 15. a na počátku 16. století (Der Handel Südböhmens mit Österreich in der 2. Hälfte des 15. und zu Beginn des 16. Jahrhunderts). In: Československý časopis historický 19 (1971), S. 683—710; hier ist auch die entsprechenden Literatur angeführt.

35 Die Gesandtschaft bestand aus drei Personen. Es beteiligten sich Wenzel Wels, der als Vertreter des Stadtrates im Budweiser Salzamt beim Salztransport auf der Moldau in den Jahren 1571—1572 große Erfahrungen hatte, weiters Jan Hyř und der Stadtratschreiber Florian Bydžovský. Angaben nach den Budweiser Relationsbüchern der Stadtbotschaften aus den Jahren 1574—1584, hinterlegt im Bezirksarchiv Budweis, Bestand MA Č. Budějovice, Abt. Knihy, Sign. XVII a10.

Angabe bezeugt weitere Vorteile des Schiffstransportes: er ermöglichte nicht nur den Transport von Waren, sondern auch von Personen und übertraf darüber hinaus mit seiner Schnelligkeit das Reisen zu Pferd oder mit einem Schlitten auf der Straße bei weitem. Per Schiff konnte man Prag schon am nächsten Tag mittags erreichen, wogegen man mit dem Fuhrwerk drei und im Winter mit dem Schlitten sogar vier Tage benötigte³⁶.

Die Verlässlichkeit des Schiffsverkehrs von Budweis nach Moldautein ist anhand von Belegen nachzuweisen, die eine regelmäßige Verbindung bezeugen. Als indirekten Beweis läßt sich außerdem die Tatsache anführen, daß es den drei Schiffsbesatzungen stets gelang, am nächsten Tag mit den leeren Booten nach Budweis zurückzukehren. Dies bedeutet, daß auch die Fahrt flußaufwärts gut organisiert war und daß der Pferdezug sowie die Fahrten durch die Durchlässe verlässlich funktionierten. Die Stadtgemeinde sicherte sich dazu die Mitarbeit der Untertanen und besorgte sowohl die Instandhaltung der Treppelwege längs des Flusses als auch die Reparatur der Durchlässe.

Zum Schluß soll die Frage aufgeworfen werden, welche Art von Schiffen für den Salztransport auf der Strecke Budweis—Moldautein benützt wurde.

In den Budweiser Quellen werden die Wasserfahrzeuge als »Schiff« oder »Boot« bezeichnet. Der im Bereich der oberen Donau übliche Terminus »Zille« wurde dagegen nicht verwendet. Dies ist freilich kein Beweis, daß es sich um Schiffe handelte, die sich von jenen Salzschiffen unterschieden hätten, die an der Donau und an ihren von den Alpen kommenden Zuflüssen in Verwendung standen. Wir wissen, daß die Naufergen in Übereinkunft mit den Salzhändlern in Gmunden nach Budweis kamen. Sie wurden in Gmunden und in Ischl gedungen und nicht direkt in den Städten an der Donau³⁷. Es ist anzunehmen, daß den Budweisern der Salztransport mit Schiffen, wie er an der Traun üblich war, zum Vorbild diente. Gmunden war auch das Zentrum des Schiffbaus für diese Transporte³⁸. Über die Typen dieser Salzschiffe und ihre Verwendung gibt das vorhandene ikonographische Material beredete Auskunft, so z. B. die Abbildung eines mit Salz beladenen Schiffszuges auf einem Schrank aus Weyer vom Jahre

36 Die Eintragung über die Reise »na šyffu« (= »zu Schiff«) und weitere Angaben habe ich publiziert in meiner Abhandlung *Dva příspěvky k poznání českobudějovického zpravodajství v 16. a 17. století* (Zwei Beiträge zur Erkenntnis der Budweiser Berichterstattung). In: *Novinářský sborník 2* (1957), S. 532—549.

37 Die Namen der in den Jahren 1571—1572 nach Budweis kommenden Schiffleute sind in dem Verzeichnis der Schiffleute und Schiffe auf der Donau aus dem Jahre 1566, das im Zusammenhang mit der Türkengefahr vom Obersten Schiffmeisteramt erstellt wurde, nicht enthalten. Das Verzeichnis publizierte H.-H. Vangerow, *Schiffleute und Schiffbestand an der Donau von Passau bis Wien anno 1566*. In: *Historisches Jahrbuch der Stadt Linz 1985, Linz 1986*, S. 481—504. Auch diese Tatsache belegt indirekt eine unmittelbare Verbindung zwischen der Schifffahrt an der Traun und der Moldau; keinesfalls bezeugt sie eine Vermittlerrolle der Donaustädte.

38 Vgl. E. Hietzger, *Der Handel der Doppelstadt Krems-Stein von seinen Anfängen bis zum Ende des Dreißigjährigen Krieges*. Diss. Wien 1967, S. 21.

1699³⁹. Man erkennt hier die Art des Schiffes, die Lagerung des Salzes in der Mitte des Bootes, die Schiffsbesatzung von sieben Mann und die Art des Schiffszuges mit Pferden. Wir wissen, daß die Schiffe im Donaauraum überwiegend eine fünf- bzw. siebenköpfige Besatzung hatten; diese Erkenntnis entspricht den Quellen über die Budweiser Salzschiffe. Auch hier handelt es sich um Schiffe mit einer siebenköpfigen Besatzung. Im Vergleich zu den bekannten Verhältnissen auf südböhmischen Flüssen waren es ohne Zweifel Schiffe mit relativ hoher Tragfähigkeit. Im archäologischen Material aus Südböhmen ist nur ein einziges Boot belegt; es handelt sich um ein sogenanntes Monoxyl (Einbaum). Der Fund stammt aus dem Fluß Naser in Wesseli⁴⁰. Belege über die ersten Erfahrungen mit dem Schiffbau entnehmen wir den Rechnungen des Abtes von Strahov Krispin Fuk, der Schiffbauer aus dem Raum der oberen Donau nach Moldautein berufen hat, nachdem ihm vom Landesherren die Schiffbarmachung der Moldau aufgetragen wurde. Die ersten Schiffe erbaute ein Schiffmeister aus Linz gemeinsam mit drei in Salzburg aufgedungenen Gesellen. Wir wissen, daß der Abt sie von Freistadt abholen ließ und daß sie von April bis Juni 1641 vier große Schiffe in der Länge von 9, 10, 11 und 12 Klaftern gebaut haben⁴¹.

Über die Beladung der Schiffe in Budweis für jede einzelne Fahrt informiert uns für die Jahre 1571 bis 1572 das Budweiser Salzregister recht genau. Die Tragfähigkeit der Schiffe erreichte maximal 170 Kufen Salz⁴², das heißt, daß ein einziges Schiff die Fracht von 17 bis 21 Pferdefuhrwerken aufnehmen konnte, die das Salz von Freistadt brachten. Es gibt Nachrichten, daß auch die in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts in der Budweiser Werft erbauten Schiffe eine ähnliche Tragfähigkeit hatten, welche allerdings schon in Zentnern ausgedrückt wurde. Sie konnten mit 280 Zentnern Salz beladen werden. Zu einer Erhöhung der Tragfähigkeit kam es erst bei Schiffen, die die Werft seit Beginn des 19. Jahrhunderts verließen; bei diesen wird sie mit 340 Zentnern angeführt. Das ganze 18. Jahrhundert hindurch besorgte den Schiffsverkehr noch eine siebenköpfige Besatzung, so wie wir es in den Jahren 1571 und 1572 kennengelernt haben⁴³.

In meinem Beitrag habe ich versucht, auf eine Problematik aufmerksam zu machen, die mit dem täglichen Leben in Budweis zusammenhängt. Es

39 Reproduktion im Buch Tausend Jahre Oberösterreich. Das Werden eines Landes. Ausstellung des Landes Oberösterreich 29. April bis 26. Oktober 1983 in der Burg zu Wels. Beitragsteil, Linz 1983, S. 167. Diese Abbildung präzisiert das Moldaupanorama des Malers David Altmann aus dem Jahre 1640 (Original im Kloster Strahov in Prag).

40 Vgl. J. Fröhlich, Monoxily z našich vod (Einbäume aus unseren Flüssen). In: Vodní revue 16 (1979) Nr. 2, S. 6.

41 C. Straka, wie Anm. 1, S. 25–26.

42 Die Tragfähigkeit ähnelt jener, wie sie im Raum der oberen Donau bekannt ist. Vgl. E. Neweklowsky, wie Anm. 4, Bd. 1, S. 511.

war gezeichnet durch rege Handelsbeziehungen zwischen Südböhmen und Oberösterreich. Auf dem Gebiete des Fuhrwesens handelte es sich um Kontakte auf einer breiten Grundlage, welche das Leben und die Existenz von hunderten Menschen mitbestimmte, die in irgendeiner Form mit dem Transport von Salz und anderer Waren von Freistadt nach Budweis befaßt waren⁴⁴. Dutzende von Fuhrleuten stammten aus Orten an der österreichischen und böhmischen Seite der Grenze. Infolge der Entfaltung des Handels und des Verkehrs blühte eine ganze Reihe von südböhmischen Märkten und Dörfern auf. Dieser Tatsache verdanken wir auch das Entstehen von Bau- und Kunstdenkmälern, insbesondere der kirchlichen. Es wäre auch verdienstvoll, sich die Frage zu stellen, wodurch das Leben der im böhmisch-österreichischen Grenzraum und in der gemischten deutsch-tschechischen Region wohnenden Salzbauern und Fuhrleute gekennzeichnet war. Wurde etwa durch dieses Milieu in der Zeit des erwachenden Nationalismus Verbindendes geschaffen oder die mit dem nationalen Bewußtsein oft verbundenen Emotionen gedämpft? Kamen beim Entstehen der Pferdeisenbahn Budweis—Linz einige Spezifika des Fuhrverkehrs zum Tragen⁴⁵?

Soferne es sich um die enge und isolierte Gruppe der aus dem oberösterreichischen Städten kommenden Schiffbauer und Naufergen in der Budweiser Werft und beim Schiffsverkehr auf der Moldau handelt, so läßt sich von allen Anfang an voraussetzen, daß diese Personengruppe nicht nur ihre professionellen, speziellen Kenntnisse nach Südböhmen brachte, son-

43 Angaben im Buch Th. Žákavec, Lanna. Příspěvek k dějinám hospodářského vývoje v Čechách a v Československu (Lanna. Beitrag zur Geschichte der Wirtschaftsentwicklung in Böhmen und in der Tschechoslowakei). Praha 1936, S. 10—11. Ergänzungen bei F. V. Vondrášek, Lanna. Založení i rozvoj podniku firmy »Lanna« a její styky s panstvím knížat ze Schwarzenberku (Gründung und Entwicklung der Unternehmungen der Firma »Lanna« und ihre Beziehungen zu Domänen der Fürsten von Schwarzenberg). In: Tradice 5 (1938), S. 93—96. Nach dem Muster der Schiffe aus der Budweiser Schiffswerft wurden zu Beginn des 19. Jahrhunderts auch Schiffe in Tetschen gebaut. Vgl. A. Červinka, Z. dějin stavby říčních plavidel u nás (Aus der Geschichte des Flußschiffbaues bei uns). In: Plavba a obchod na Labi. Sborník příspěvků z 1. mezinárodního symposia o dějích labské plavby v Děčíně 1960 (Schiffahrt und Handel an der Elbe. Sammelband des 1. internationalen Symposiums über die Geschichte der Elbeschiffahrt in Tetschen 1960), Praha 1971, S. 95—103.

44 Dies gilt selbstverständlich auch umgekehrt für die Warenausfuhr von Böhmen nach Österreich.

45 Thematisch hängt mit dieser Frage auch der Aufsatz von M. Svoboda, O zaměstnancích koněspřežní železnice Budějovice—Linec (Über die Bediensteten der Pferdeisenbahn Budweis—Linz), In: Jihočeský sborník historický 26 (1957), S. 85—90 zusammen; dessen Basis ist jedoch deutlich eingeeengt. Aus der Literatur zur Pferdeisenbahn vgl. F. C. Weidmann, Die Budweis—Linz—Gmunden Eisenbahn, Wien 1842; V. Ambrož, Koňská dráha z Českých Budějovic do Gmundenu (Die Pferdeisenbahn von Budweis nach Gmunden). Budweis o. J.; J. Scheidl, Die Linz—Budweiser Bahn. In: V. Jahresbericht der Handelsakademie in Linz 1887; R. Huyer, Die Budweis—Linzer Pferdeisenbahn. In: Mitteilungen des Vereins für Geschichte der Deutschen in Böhmen 31 (1893), S. 75—92, 157—183, 32 (1894), S. 77—88, 170—193; M. Svoboda, Začalo to koněspřežkou (Es begann mit der Pferdeisenbahn). Praha 1968; F. Pfeffer — G. Kleinhanns, Budweis—Linz—Gmunden. Pferdeisenbahn und Dampfbetrieb auf 1106 mm Spurweite. Wien 1982.

dem sich auch unter den einheimischen Handwerkern in der Form auswirkte, daß sich diese einige neue Kunstfertigkeiten aneigneten. Denn es war unbedingt notwendig, die Erzeugung von speziellen Schiffbauwerkzeugen und von speziellem Pferdezuggeschirr zu sichern. Im Laufe der Zeit konnten sich auch Einheimische aus Budweis Schiffbau- und Schifffahrtskenntnisse aneignen und bereits im 18. Jahrhundert finden wir bei den Bediensteten der Schiffswerft überwiegend tschechische Namen. Die ursprünglich ärarische Schiffswerft ist mittlerweile in den Besitz der Schwarzenberger und schließlich in den der Budweiser Unternehmerfamilie Lanna übergegangen.

Die Analyse der Quellen Budweiser Provenienz aus dem 16. Jahrhundert beleuchtet die Anfänge der Moldauschiffahrt wesentlich genauer als etwa das Schriftgut der Hofkammer, der Böhmisches Kammer oder des Gmündener Salzamtes. Die historischen Erkenntnisse sind adäquat der Entfaltung der Schiffbauindustrie, der Wasserbaukunst und des Schiffsverkehrs in Budweis in der Zeit des beginnenden Kapitalismus. Dieses Kapitel ist mit dem unternehmerischen Wirken der Familie Lanna eng verbunden⁴⁶.

Namen der Schifffleute in Budweis in den Jahren 1571 bis 1572

Bruesch Nicolasch. Bruesch ließ sich in Budweis nieder. Er erwarb hier ein Haus (Konskr. Nr. 201) und verkaufte es 1588 um 220 Schock an Mathias Berchsmann. Vgl. J. Kubák, *Staré domy v Českých Budějovicích v 16. a počátku 17. století* (Alte Häuser in Budweis im 16. und zu Beginn des 17. Jahrhunderts), *Jihočeský sborník historický* 34, 1965, S. 151.

Gag (Goagch, Gaag, Gagkh, Gaack) Lionhart. In der Gedenkschrift: Leonhard Gacken

Hegner Bastl

Hüllibrandt (Huliprant) Hans

Huebner Anderl

Kindler Steffl

Kuönig David

Macherndl (Mecherndl) Lionhart.

In der Gedenkschrift:

Leonard Machora

Melzner Wenzl

Millauer Hans

Mitterdorffer Wolf

Paittinger (Painttinger) Wolf

Pauttner Wolf

Prantstetter Melchart

Rainstainer Hans

Ridler Steffan

Sebaldner Mertl

Seiml Hans

Schenk Hans

Sprunger (Sprungster, Sprungser) Mert

Stainer Adam

Tischler Wolf

46 Th. Žákavec, wie Anm. 43. Über den Schiffstransport im 19. Jahrhundert M. Halačka, *Schiffahrt und Handel auf den böhmischen Flüssen in der Epoche der industriellen Revolution*. In: *Hospodářské dějin* 15 (1986), S. 321–376.

**Im Text vorkommende topographische Namen und ihre offiziellen
Bezeichnungen**

Altreich	Stará Říše
Beneschau	Benešov
Brünn	Brno
Budweis	České Budějovice
Chlum	Chlum
Elbe	Labe
Frauenberg	Hluboká
Hardowitz	Hrdějovice
Heraletz	Herálec
Hlinsko	Hlinsko
Horaschdowitz	Horažďovice
Kadau	Kadov
Kalischt	Kaliště
Klingenberg	Zvíkov
Krems	Kremže
Lainsitz	Lužnice
Leitmeritz	Litoměřice
Maltsch	Malše
Moldau	Vltava
Moldautein	Týn nad Vltavou
Naser	Nežárka
Neuhaus	Jindřichův Hradec
Pilgram	Pelhřimov
Pisek	Písek
Plan	Planá nad Lužnicí
Politschka	Polička
Potschatek	Počátky
Prachatitz	Prachatice
Prag	Praha
Skutsch	Skuteč
Sobieslau	Soběslav
Strakonitz	Strakonice
Tabor	Tábor
Tetschen	Děčín
Trebitsch	Třebíč
Tschernowitz	Černovice
Vierhöf	Čtyři Dvory
Wesetz	Vesce
Wesseli	Veselí nad Lužnicí
Wodnian	Vodňany

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Jahrbuch des Oberösterreichischen Musealvereines](#)

Jahr/Year: 1991

Band/Volume: [136a](#)

Autor(en)/Author(s): Simecek Zdenek

Artikel/Article: [Der Salztransport auf der Moldau von Budweis nach Moldautein im 16. Jahrhundert. 223-238](#)