

# Die Salzachtschiffahrt und die Stadt Laufen

Von Franz Heffeter

## 2. Teil\*

### Die Rückkäufe der Schiffahrtsrechte in den Jahren 1389–1417

Eine „Enteignung“ war bei der 1267 und 1343 betonten Unantastbarkeit der Rechte nicht denkbar. Nur wenn ein Schiffherr ohne Erben starb, konnte sein Schiffahrtsrecht an den Erzbischof zurückfallen. Und auch dann hatten die Schiffherren die Möglichkeit, dieses ledig gewordene Recht gemeinsam zurückzukaufen, um eine Weiterverleihung an eine ihnen nicht genehme Person zu verhindern<sup>335</sup>.

Die meisten Schiffahrtsrechte waren aber im Lauf des 14. Jahrhunderts in den Besitz von erzbischöflichen Ministerialen und Rittern gelangt, die ohnedies mit dem Erzstift eng verbunden waren. Der Erzbischof konnte auf sie eher politischen Druck ausüben, um sie zum Verkauf ihrer Rechte zu bewegen. Das wurde noch dadurch erleichtert, daß die wichtigsten vom Erzbischof begünstigten Familien wie Kuchler, Gransen und Weisenecker nie das Laufener Bürgerrecht besaßen<sup>336</sup>. Die Tatsache, daß gerade diese Familien die ersten waren, die sogar gemeinsam ihre Schiffahrtsrechte an den Erzbischof verkauften, zeigt jedenfalls, daß von erzbischöflicher Seite konsequent vorgegangen wurde, um die Schiffahrt vollkommen an das Erzstift zu bringen. Damit gelang es, eine sehr einträgliche Erwerbsquelle zu übernehmen und vielleicht neu aufgeflamnte Konflikte zwischen den Schiffherren zu beenden.

Möglicherweise sollte auch eine stärkere Position gegenüber der Wirtschaftspolitik Österreichs und Bayerns geschaffen werden, da damals die Habsburger begannen, ihr Territorium für die Einfuhr Halleiner Salzes zu sperren<sup>337</sup>. Erreicht wurde auf jeden Fall innerhalb von 30 Jahren die

\* 1. Teil in MGSL 129 (1989), S. 5–60, im folgenden zit. als „Teil 1“, mit Seitenangabe.

335 Auch noch 1343 betont. SUB IV, n 389; *August Loehr*, Beiträge zur Geschichte des mittelalterlichen Donauhandels, in: Oberbayerisches Archiv f. vaterländische Geschichte 60 (1916), Beilage 2, S. 252.

336 Vgl. jetzt *Heinz Dopsch*, Die soziale Entwicklung, in: Geschichte Salzburgs – Stadt und Land I/1, hg. v. *dems. u. Hans Spatzenegger* (Salzburg 1981), S. 367–414.

337 *Herbert Klein*, Salzburgs Handel im Wandel der Zeiten, in: MGSL, 5. Erg.-Bd. (1965) (= FS. Herbert Klein), S. 576.

vollständige Übernahme der Schiffe der Schiffherren und damit die alleinige Beherrschung der Salzschifffahrt durch den Erzbischof von Salzburg.

Die Rückkäufe begannen mit Ende der schiffbaren Saison des Jahres 1389. Am 4. November kaufte Erzbischof Pilgrim die meisten Schifffahrtsrechte der Kuchler, der Gransen, die nur 19 Jahre unter den Schiffherren gewesen waren<sup>338</sup>, des Gamaret Weissenecker und des Friedrich Feuersinger, der als einziger aus einer Laufener Familie stammte<sup>339</sup>. Dafür mußte die gewaltige Summe von insgesamt 3332 Pfund Salzburger Pfennig aufgebracht werden. Davon entfielen auf Hertneid von Kuchl und Eberhard, seinen Sohn, 500 Pfund Pfennig, auf Konrad, Hertneid, Eberhard, Konrad und Ulrich von Kuchl 1200 Pfund Pfennig, auf Konrad, Ulrich, Otto und Matthäus Grans 1032 Pfund Pfennig und auf Gamaret Weissenecker und Friedrich Feuersinger zusammen 600 Pfund Pfennig<sup>340</sup>.

Nimmt man an, daß der Erzbischof von jedem der Genannten jeweils ein Schifffahrtsrecht erwarb, so erhielten Hertneid und Eberhard jeweils 250, Konrad, Hertneid, Eberhard, Konrad und Ulrich von Kuchl 240, Konrad, Ulrich, Otto und Matthäus Grans 258 und Gamaret Weissenecker sowie Friedrich Feuersinger die höchste Summe von jeweils 300 Pfund Pfennig. Der Kaufpreis war also nicht einheitlich, er hing anscheinend vom Geschick der einzelnen Verkäufer ab, möglicherweise auch vom Zustand der Schiffe, die ja im Kaufpreis eingeschlossen waren. Alle angegebenen Summen liegen aber wesentlich höher als der Kaufpreis, den Ekhard von Tann 1370 für den Erhalt eines Schifffahrtsrechts bezahlen mußte<sup>341</sup>, was zeigt, daß der Erzbischof an einer einvernehmlichen Lösung interessiert war.

Bezahlen konnte der Erzbischof, der auch Schulden beim Bischof von Passau hatte<sup>342</sup>, die Beträge nicht sofort, es wurde vielmehr eine gemeinsame Schuldverschreibung aufgestellt<sup>343</sup>. Erst nahezu ein Jahr später folgte die Bezahlung der Kuchler und des Friedrich Feuersinger mit dem

338 Seit 1370. HHStA, AUR 1370 III 8.

339 Orig. HHStA, AUR 1389 XI 4; entsprechende Eintragung KB II, S. 654 (fol. 317v–318r), n 812.

340 Vgl. Schuldbrief als Beilage im Karton AUR 1389 XI 4; zur Veranschaulichung der Summe sei genannt: Die Pacht einer Salzpflanze in Hallein betrug im 13. Jh. etwa 200 Pfund Pfennig (vgl. *Fritz Koller*, Hallein im frühen und hohen Mittelalter, in: MGSL 116 [1976], S. 105–106). Ein Haus konnte zu Beginn der Rückkäufe um 20 Pfund Pfennig erstanden werden (HHStA, AUR 1390 X 11, nennt 18 Pfund Pfennig). Konrad und Hartneid von Kuchl konnten 1330 den Anteil des Friedrich von Goldeck am Halleiner Salzsieden um 1500 (!) Pfund Pfennig erwerben, wovon allerdings auch diese reiche Familie nur 500 Pfund Pfennig sofort erlegen konnte (SUB IV, n 336). Einen Wert von ebenfalls 1500 Pfund Pfennig repräsentierte 1325 die gesamte Burg Staufeneck mit allen dazugehörenden Gütern (SUB IV, n 315).

341 HHStA, AUR 1370 I 5.

342 HHStA, AUR 1390 X 6.

343 Beigelegt im Karton HHStA, AUR 1389 XI 4.

gesamten für diese bestimmten Betrag von 2000 Pfund Pfennig<sup>344</sup> und dann in einzelnen Raten jene der Gransen<sup>345</sup>. Der Kaufpreis an Gamaret Weissenecker wurde gleichzeitig mit den Kuchlern und Friedrich Feuer-singer bezahlt, jedoch von diesen getrennt und mit dem oben errechneten Betrag von 300 Pfund Pfennig<sup>346</sup>.

Durch den Ankauf dieser insgesamt 13 Schiffherrenrechte war Erzbischof Pilgrim schlagartig in den Besitz von knapp der Hälfte aller Schifffahrtsrechte gelangt. Er hatte sich so ein wichtiges Mitspracherecht und eine entsprechende Machtposition in der Gemeinschaft der Schiffherren gesichert, da nicht nur die Schifffahrtsrechte verkauft worden waren, sondern sich der Erzbischof jedesmal bestätigen ließ, daß damit auch das „Schiffherrenwahlrecht“, das Vorschlagsrecht für ein neu zu vergebendes Schifffahrtsrecht, abgetreten war<sup>347</sup>.

Noch 1390 wurden die Rückkäufe fortgesetzt mit der Erwerbung des Schifffahrtsrechtes von Bertl Frischer<sup>348</sup>, wodurch Erzbischof Pilgrim bereits die Mehrheit bei einer etwaigen Abstimmung über einen Bewerber für ein ledig gewordenes Schifffahrtsrecht hatte.

Von den Schiffherren, die das Laufener Bürgerrecht besaßen, schloß sich Jakob Trutan an und verkaufte ebenfalls noch 1390<sup>349</sup>. Er konnte für sein Schifffahrtsrecht aber nur noch 240 Pfund Wiener Pfennig erzielen, die er zu Pfingsten 1391 erhielt<sup>350</sup>. In diesem Jahr trat eine gewisse Beruhigung der Lage ein. Nur ein Schifffahrtsrecht, aber wieder von einem Laufener Bürger, nämlich Jakob Scheffherr, wurde an den Erzbischof verkauft<sup>351</sup>.

Hierzu kommt noch ein Anteil an einem Schifffahrtsrecht, ein Asch, den Ursel, die Witwe des Michael Scheffherr, besaß<sup>352</sup>. Damit ist erstmals ein interessantes Gewohnheitsrecht der Laufener<sup>353</sup> Schiffherren belegt,

344 KB II, n 813.

345 Beginnend am 2. 2. 1390 (Eintragung KB II, n 817); KB II, n 816, n 815 u. n 814.

346 KB II, n 819 u. 820 (Bestätigung des Gamaret Weissenecker über Erhalt des Geldes).

347 KB II, n 812 betont die Schiffherrenwahl ausdrückl. als Recht; ebenso KB II, n 821.

348 KB II, n 821 (1390 I 6). Der Zeitpunkt dieses Verkaufs ist jedoch nicht eindeutig festlegbar, da das Datum erst später nachgetragen ist. Eine Eintragung betreffend eines Belegs über eine vom Erzbischof noch zu begleichende Restschuld (KB II, n 822) ist 1389 XII 29 datiert, was jedenfalls unrichtig ist, da zu diesem Zeitpunkt auch die Bezahlung der erzbischöflichen Ministerialen noch nicht begonnen hatte.

349 KB II, n 829 (1390 XII 29).

350 KB II, n 830 (1391 V 13).

351 KB II, n 826 (1391 I 7).

352 KB II, n 827 (1391 XI 19). Es ist zugleich der erste Verkauf, den eine Frau tätigt. 1267 wird freie Vererblichkeit der Rechte zugesichert, was zumindest gewohnheitsmäßig in der Folge nur für Söhne galt. Frauen konnten das ganze Schifffahrtsrecht ihres verstorbenen Mannes anscheinend nie behalten.

353 Alle genannten Geschlechter, aus denen eine Frau ein solches Witwenteil besaß, gehörten zu den letzten Schiffherrenfamilien, die Laufener Bürgerrecht hatten und auch ständig in der Stadt wohnten.

durch das die Witwe eines Schiffbesitzers eine Art von Altersversorgung aus dem Ertrag eines Schiffes erhielt. Außer Ursel, „der Scheffffrau“, hatten noch Hiltgart Panicher und Agnes Scheller einen solchen Witwenanteil<sup>354</sup>.

Die letzte Besitzerin eines solchen Ausgedinges, das immer ein Asch war, also ein größeres Schiff, war Anna Schilcher, die ihr Schiff noch nach den letzten Verkäufen von 1417 besaß<sup>355</sup>. Rechtlich scheinen diese Anteile gemäß dem Sonderpassus für zusätzliche Schifffahrtsrechte von 1267 und 1343 behandelt worden sein, das heißt, die bestehenden Schifffahrtsrechte wurden durch sie nicht beeinträchtigt. Die Witwen konnten die Schiffe auf Lebenszeit nutzen. Sie waren nicht weiter vererbbar.

Nicht zu klären ist, ob alle Witwen nach Schiffherren ein solches Schiff besitzen durften oder ob nur bedürftige dieses Recht erhielten. Die Erzbischöfe haben jedenfalls nie ordnend eingegriffen, diese Sonderrechte aber ebenfalls zurückgekauft.

Die Sonderrechte für Witwen erhellen auch die praktische Seite der Salzschiffahrt. Sie zeigen, daß bis 1417 gemäß den Vorschriften der ersten Ordnung<sup>356</sup> noch auf Aschen und Sechsern gefahren wurde. Auch 1426 werden noch sowohl Aschen und Sechser in der Aufstellung der Schiffsmieten angeführt. Erst später<sup>357</sup>, wahrscheinlich im Zusammenhang mit dem Aufkommen der Verschiffung in ganzen Zügen von Salzschiffen, die aneinandergebunden waren, kam es zur Spezialisierung auf eine Größe<sup>358</sup>. Aber auch dann wurden Ausnahmestimmungen für kleinere Schiffe getroffen<sup>359</sup>.

1392 wurden wieder auf einen Schlag vier Schifffahrtsrechte verkauft. Am 28. Jänner 1392 konnte Erzbischof Pilgrim die Schifffahrtsrechte von Wernhart Werlich, Seibot von Nußdorf, dessen Sohn Ulrich und Zacharias Panicher erwerben. Panicher und Nußdorfer waren Ritter<sup>360</sup>, über die Werlich, ein ziemlich unbedeutendes Geschlecht, liegen keine genauen Nachrichten vor. Am selben Tag mußte auch Jakob<sup>361</sup> Frischer das zweite und zugleich letzte Schifffahrtsrecht der Familie verkaufen<sup>362</sup>.

354 Verkauft 1399 VI 27 u. 1398 VII 19 (Orig. HHStA).

355 HHStA, AUR 1417 I 14.

356 SUB IV, n 58 u. n 389; *Loehr* (wie Anm. 335), Beilagen 1, 2; Unterscheidung in „große“ u. „kleine“ Schiffe; vgl. Teil 1, S. 49.

357 Vgl. Teil 1, S. 49.

358 Möglicherweise bereits 1441. *Johann Georg Lori*, Sammlung des bayerischen Bergrechts. Mit einer Einleitung in die bayerische Bergrechtsgeschichte (München 1764), n 33 (Orig. HHStA, AUR 1441 VI 26).

359 *Lori* (wie Anm. 358), n 43 (Nota).

360 *Wilhelm Erben*, Mühldorfer Ritterweihen der Jahre 1319 und 1322, in: Veröffentl. d. Hist. Seminars d. Universität Graz 12 (1932), S. 82, n 32, S. 85, n 78 (aus dem Jahr 1322).

361 *Loehr* (wie Anm. 335), Beilage 5, S. 359 unrichtig „Johann“.

362 KB II, n 823.

Für jede Familie wurden anscheinend eigene Verkaufsbriefe ausgestellt<sup>363</sup>. Preise werden nicht genannt, doch werden sie im bisherigen Rahmen von 240 bis 300 Pfund Pfennig gelegen haben.

Drei Monate später verkaufte ein weiterer „Scheffherr“, Henssel, sein Recht<sup>364</sup>, womit diese Familie noch im Besitz eines weiteren Schiffrechts verblieb<sup>365</sup>.

Mit der umfangreichsten Serie von Rückkäufen seit 1389 besaß Erzbischof Pilgrim schon Anfang der Schifffahrtssaison 1392<sup>366</sup> 22 Schiffherrenrechte und damit knapp 82% aller Schifffahrtsrechte. Seine Machtstellung in der Schifffahrt war damit nahezu unbeschränkt. Die verbliebenen fünf Schiffherren hatten gegen diese übermächtige Konkurrenz – Salzproduktion, Salzschiffe und die Transportorganisation waren jetzt vereint in erzbischöflichem Besitz – auf längere Zeit keine Möglichkeit, ihre Stellung zu behalten. Albrecht Scheller, Stefan von Lampoting, Michael Haunsberger, Chunzel Scheffherr und Martin (?) Schilcher setzten dem erzbischöflichen Expansionsstreben jedoch hartnäckigen Widerstand entgegen. Erst 1397 mußte der letzte „Scheffherr“ verkaufen<sup>367</sup>, und 1398 trat Stefan von Lampoting dem Erzbischof sein Schifffahrtsrecht ab. Er tat das erst vier Tage nach Beginn der vorgeschriebenen Winterpause<sup>368</sup>, womit er jeden möglichen Ertrag der abgelaufenen Saison einstreichen konnte und dem Erzbischof durch den Zeitpunkt des Verkaufs die Kosten für die Überwinterung der Schiffe aufbürdete<sup>369</sup>.

Erzbischof Gregor Schenk war damit nur 10 Jahre nach Beginn der Rückkäufe bereits im Besitz von 24 der 27 Schifffahrtsrechte und verlangte 1399 vom Sachwalter der Schiffherren, Albrecht Scheller<sup>370</sup>, die Herausgabe der Privilegien. Daraufhin verkauften Michael Haunsberger<sup>371</sup> und Anfang des nächsten Jahres der bedrängte Albrecht Scheller<sup>372</sup>. Der letztgenannte war einer der wenigen Schiffherren, die auch nach den Rückkäufen eine bedeutende Stellung in Laufen bewahren konnten<sup>373</sup>. Daß er unter den Schiffherren eine führende Position eingenommen hatte, zeigt sein Amt als Bewahrer und Verwalter der Schifffahrtsrechte.

363 Jeweils getrennte Eintragungen im KB. In dieser Reihenfolge KB II, n 824, n 825 u. n 831.

364 KB II, n 828 v. 1392 IV 29.

365 Verkauft 1397 II 10 (Orig. HHStA, AUR).

366 Der Zeitpunkt der Verkäufe deutet an, daß wiederum Druck angewendet wurde. Kein Schiffherr hätte freiwillig die Erträge einer erst beginnenden Saison vergeben, nachdem er die Schiffe über den Winter erhalten hatte, dagegen war der Zeitpunkt für den Erzbischof am günstigsten.

367 HHStA, AUR 1397 II 10.

368 *Heinrich Siegel* u. *Karl Tomaschke*, Die salzburgischen Taidinge (Wien 1870), S. 89; Nota, vgl. *Lori* (wie Anm. 358), n 43 (Anhang).

369 HHStA, AUR 1398 II 28 (Verkaufsbrief).

370 KB III (fol. 206–208), n 179; *Loehr* (wie Anm. 335), S. 187 unrichtig „Martin“.

371 HHStA, AUR 1399 VI 15.

372 HHStA, AUR 1400 II 7.

373 StiftsA Urk. n 78, n 144, n 177 zeigten seine Stellung nach dem Verkauf.

Ein einziger Schiffherr konnte sich noch 17 Jahre halten, ebensolange, wie der Erzbischof gebraucht hatte, um alle übrigen 26 Schiffahrtsrechte zurückzukaufen. Da die Familie auch 1417, nach dem Tod Martin Schilchers, noch nicht verkaufswillig war, wurde dessen Schiffahrtsrecht vom Erzbischof einbehalten. Sein gleichnamiger Sohn mußte zur Kenntnis nehmen, daß es nicht mehr erblich sei<sup>374</sup>. Seiner Mutter Anna wurde ihr Witwenteil jedoch nicht vorenthalten, sie durfte es bis zu ihrem Tod nutzen. Anna Schilcher war damit die letzte freie Schiffahrtsunternehmerin in Laufen<sup>375</sup>.

Die Rückkäufe der Schiffahrtsrechte lösten die stärkste und einschneidendste Veränderung aus, die es in der Salzschiffahrt bis zur Auflösung der Ausfergengemeinschaft im Jahr 1808 gab. Der Erzbischof war zwar in den Besitz aller Laufener Schiffahrtsrechte gekommen, jetzt mußte aber die Aufgabe der Schiffherren, die Salzschiffe zu betreuen und in gutem Zustand zu halten, von einem anderen Personenkreis wahrgenommen werden. Dafür gab es keine besonders privilegierten erzbischöflichen Bediensteten. Erst spät, in der Schiffahrtsordnung von 1426, wurden durch einen geschickten Schachzug die Fertiger, die diese Schiffe mieten mußten, dazu verpflichtet, die Wartung – zumindest während der Fahrt – zu übernehmen. Die Kontrolle des Zustandes der Schiffe bei der Rückgabe durch die Fertiger oblag den „Schoppnern“, also den Schiffsbaumeistern von Laufen<sup>376</sup>.

Verändert hat sich durch die Rückkäufe aber auch die Stellung der Ausfergen. Diese oberste Schicht der erzbischöflichen Schiffleute erreichte nach den Verkäufen der Schiffherrn eine nahezu uneingeschränkte Position. Als „Kapitäne“ der Salzschiffe stießen sie in jene soziale Lücke vor, die in Laufen von den Schiffherren hinterlassen worden war. Die Ausfergen trachteten nunmehr in zunehmendem Maß, ihre Geschäfte vom Land aus zu führen und die Schiffe nicht mehr selbst zu leiten, sondern gesamte Schiffsmannschaften an die Fertiger zu vermitteln. Sie selbst trugen dann nur die Verantwortung und nahmen die Oberaufsicht über die Schifffahrt wahr<sup>377</sup>.

Der soziale Aufstieg der Ausfergen erreichte seinen Höhepunkt in der Erbausfergenordnung von 1531, die eine deutliche Bestätigung ihrer hohen Stellung enthielt<sup>378</sup>. Nur noch Begünstigte des Erzbischofs,

374 HHStA, AUR 1417 I 14.

375 Ebd.

376 *Siegel/Tomaschek* (wie Anm. 368), S. 89. Diese Regelung galt bis ins 16. Jh. Wenn der Fertiger die Schiffe nicht in ordnungsgemäßem Zustand zurückgab, hatte er sie zu ersetzen oder von den Laufener Schoppnern reparieren zu lassen.

377 *Lori* (wie Anm. 358), n 147, n 229; vgl. „Aufzeichnungen der Bruderschaft der Schefleuts St. Peters Püchsen und Gotshaus selbiges zu Obslauffen 1581“ (Orig. Stadtarchiv Laufen).

378 Ausführl. Darstellung bei *Fritz Koller*, Die Ausfergenurkunde des Jahres 1531. Ein Beitrag zum Ausfergenjubiläum, in: MGSL 118 (1978), S. 69–87.

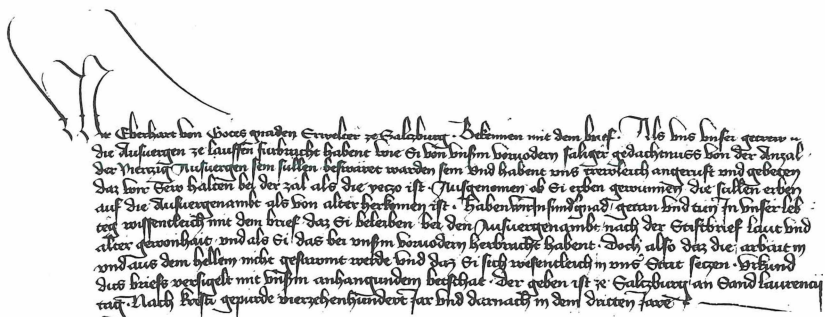


Abb. 1 Bestätigung der alten Rechte der Ausfergen von 1403  
(Foto SLA).

für die das Erbausfergenamt eine einträgliche Pfründe darstellte, erhielten freiwerdende Erbausfergenstellen<sup>379</sup>.

Dieser einschneidende Wandel in der Tätigkeit der Ausfergen vollzieht sich im 15. Jahrhundert, beginnt aber sicher schon im 14. Jahrhundert, also bereits vor dem Rückkauf der Rechte. Denn nur mit der Unterstützung einer starken Ausfergenorganisation war dem Erzbischof nach dem Wegfall der Schifffherren die reibungslose Durchführung der Salzverschiffung möglich.

Zunächst ist aber das Bemühen der Erzbischöfe unübersehbar, die Erreichung größerer Freiheiten durch die Ausfergen zu unterbinden<sup>380</sup>. Diesen wurde 1403 ihre alte Ordnung und damit ihre hergebrachte Stellung bestätigt (Abb. 1)<sup>381</sup>. Auch die Neubesetzung von freien Ausfergenstellen soll zunächst Machtakкумуляtion verhindern: Gleichzeitig mit der Bestätigung der Rechte wird ein Ausfergenamt an Johann Skötel vergeben<sup>382</sup>, der die geschrumpfte Zahl der Ausfergen vergrößern soll. Von Johann Skötel ist aber nicht bekannt, daß er eine höhere Position im Erzstift bekleidete<sup>383</sup>. Der neue Ausferge ist vielmehr der niederen Schicht der Ausfergen zuzurechnen, die der Erzbischof stärken wollte.

379 So im Fall des erzbischöflichen Rates und Kammersekretärs Christoph Perner. Verleihung 1532 II 22 (Orig. SLA); vgl. *Koller* (wie Anm. 378), S. 56.

380 *Siegel/Tomaschek* (wie Anm. 368), S. 86, u. *Lori* (wie Anm. 358), n 43 (Nota), betonen ausdrücklich, daß der Ausferge selbst mitfahren müsse, sonst haftet er im Unglücksfall; in Anbetracht der hohen Kosten für Schiff und Fracht eine äußerst kostspielige Strafe.

381 Orig. im SLA, Urk. 1403 VIII 10; Abschrift in: Das Register Erzbischof Eberhards III. von Salzburg (1403–1427), ed. v. *Fritz Koller* (masch.) (Wien 1974), n 276 v. 1424 V 3 (Handelsordnung für Tittmoning und Laufen; im folgenden zit. *Registrum Eberhardi*), unter gleichem Datum.

382 HHStA, AUR 1403 VIII 13 in Salzburg (!) (Revers des Johann Skötel).

383 Es sind von Johann Skötel keine anderen Urkundennennungen bekannt, der Revers ist anscheinend vom Aussteller selbst in grober Handschrift verfaßt, ein durchaus unansehnliches Dokument, zu dessen flüchtigem Erscheinungsbild auch das Fehlen jeglicher Kapitalien paßt.

Die Erreichung größerer Macht durch die Ausfergen konnte schließlich doch nicht verhindert werden. Sie übernahmen bereits im 15. Jahrhundert soziale Aufgaben und Ämter im Bereich der Stadt Laufen, welche früher oftmals die Schiffherren innegehabt hatten. Die Ausfergen wurden zu den „Erbausfergen“ der Urkunde von 1531, über die Fritz Koller in den „Mitteilungen“ bereits ausführlich berichtet hat<sup>384</sup>.

## Die Quellen in den ersten Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts

Bis heute ist es schwierig festzustellen, wie die Salzverschiffung wirklich durchgeführt wurde. Die ältesten Rechtsquellen setzen die betroffenen Tätigkeiten, etwa das Ausfergenamt im Jahr 1278, als bekannt voraus. Die Bilder des Fürstenzimmers im heutigen Keltenmuseum Hallein und das Lünettenbild im Kreuzgang der Stiftskirche Laufen stammen erst aus viel späterer Zeit. Als einzige zeitgenössische Darstellung ist das Bild im Passauer Schiffleutzezbuch von etwa 1420, das die Naufahrt und den Gegenzug nach Laufen darstellt, erhalten<sup>385</sup>.

Etwa gleichzeitig datieren Rechtsaufstellungen, aus denen die praktische Seite der Schifffahrt besser faßbar wird. Eine knappe Aufstellung dieser Quellen soll helfen, die Organisation der Salzschifffahrt nach den Rückkäufen der Schiffherrenrechte deutlicher zu machen.

### Die Schifffahrtsordnung von 1426

Sie bildet die erste große Rechtsaufstellung für die Salzachschißfahrt, besonders für die Salzverfrachtung. Geregelt werden die Bemannung der Salzschiße, die Tätigkeit der Fertiger im Bereich der Schifffahrt, und vor allem werden die Mietsätze für die Salzschiße festgesetzt. Der Inhalt dieser Ordnung wird im folgenden zur Darstellung der Schifffahrt im 15. Jahrhundert noch genau dargestellt.

#### *Die „Nota de Iuribus in Lauffen“ (Abb. 2)*

Im Gegensatz zu den Schifffahrtsrechten von 1426 teilt die Nota die Schifffahrt in zwei Bereiche. Der erste, teilweise wörtlich mit den ersten Abschnitten von 1426 übereinstimmend, behandelt die Strecke von Hallein bis Laufen, der zweite, von Laufen abwärts, ist gekennzeichnet durch die Überschrift *Nu volgen nach dy allten recht vnd gewonhait wie man das saltz*

<sup>384</sup> Wie Anm. 378, S. 69 ff.

<sup>385</sup> Druck bei Ernst Neweklowsky, Die Schifffahrt und Flößerei im Raume der oberen Donau 1 (Linz 1952), Bilderatlas Abb. 3; auch Heinz Dopsch, Die erzbischöflichen Ordnungen für die Salzachschißfahrt (1267 und 1278) und die Anfänge der Schifferschützen von Laufen-Oberndorf, in: Das Salzfaß, NF, 12. Jg., H. 2 (1978), S. 73.





  
 Das sind dy Recht dar nach  
 und arbeitw sol das Saltz  
 von dem hellein auf dem  
 wasser dy aufverg und  
 dy verziger.  
 Es ist recht und auch alte  
 gewonhait das auf dem  
 wasser sol nyemal Saltz fur  
 von dem hellein oder wo dem  
 Sandt dan aufverg an d  
 stehender stoff. dan alsail  
 das sol d aufverg stoff  
 sol von dem hellein hirtz der  
 püch an den schiff dy  
 darzu geschent

Abb. 2 Die „Nota de Iuribus in Lauffen“.  
Ausschnitt von fol. 5<sup>r</sup> der Urkunde im HHStA.

*arbeiten sol aus der alltach gein passau*<sup>386</sup>. Angeführt werden vor allem Rechte und Pflichten der „Fertiger“<sup>387</sup>. Die Zerteilung der Strecke der Schifffahrt und die Bestimmungen dieses zweiten Teils, die nur für Fertiger und Naufergen<sup>388</sup> Geltung hatten, zeigen, daß diese die Schifffahrt von Laufen abwärts durchführten. Separatrechte für diese zweite Strecke werden aber nicht aufgestellt, wie das die Überschrift andeuten könnte. Auch später, vor allem in den detaillierten Aufstellungen von 1581 und 1616<sup>389</sup>, wird rechtlich nie zwischen den beiden Abschnitten unterschieden.

386 Auf p. 6<sup>r</sup> des Orig. HHStA, AUR 1431 s. d. (Abb. 3).

387 Zu dieser Personengruppe und ihrer Tätigkeit vgl. S. 329–332.

388 Vgl. *Siegel/Tomaschek* (wie Anm. 368), S. 87.

389 *Lori* (wie Anm. 358), n 147 (S. 307–335), n 229 (S. 484–510).

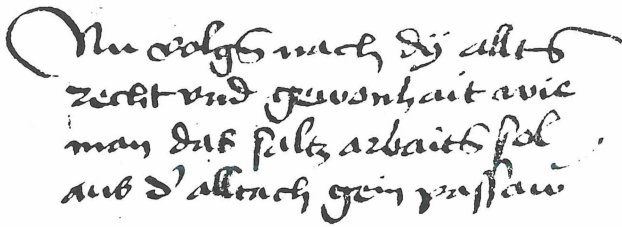


Abb. 3 Ausschnitt von fol. 6<sup>r</sup> der „Nota de Iuribus in Lauffen“.

Durch die Auslassung fast aller Artikel, die in den Schifffahrtsrechten von 1426 die zu entrichtende Abgaben regeln, so des wichtigen abschließenden Teils über die Schifffsmieten, ist der Gesamteindruck der Nota völlig anders als jener der Schifffahrtsrechte von 1426. Vor allem die Regelung des Transports steht in der Nota im Vordergrund.

Obwohl die einzige erhaltene Aufzeichnung der Nota im Haus-, Hof- und Staatsarchiv in Wien unter dem Datum 1431 abgelegt ist, weisen mehrere Indizien auf einen wesentlich früheren Rechtsbestand<sup>390</sup>. So ist die Bezahlung für die Ausfergen um 15 Pfennig niedriger als in den Schifffahrtsrechten. Die Besitzverhältnisse in der Schifffahrt werden ganz anders dargelegt als 1426. Während es dort sorgfältig vermieden wird, Schifffherren als Besitzer der Salzschiffe zu nennen<sup>391</sup>, werden in der Nota, völlig ungeachtet der wirklichen Situation um die Mitte des 15. Jahrhunderts, stets die „Schifffherren“ genannt. Der an einem Schifffunglück schuldige Ausferge wird einmal sogar zur Buße an den Schifffherrn und den Erzbischof veranlagt, obwohl der Erzbischof damals bereits der einzige Schifffsbesitzer war.

Außerdem gibt es noch einen anderen, sehr eindeutigen Beweis, daß die Nota eine ältere Rechtssituation aufzeichnet als die Schifffahrtsrechte: Die erlaubte Höchstdauer für die Fahrt nach Hallein, das Beladen des Schifffes und die Rückfahrt wieder nach Laufen wird in den Schifffahrtsrechten mit drei, in der Nota jedoch mit vier Tagen angegeben. Eine solche Erhöhung der Fahrdauer würde aber der wirtschaftlichen Notwendigkeit widersprechen. Das Gegenteil war der Fall: Um den ständig erhöhten Anforderungen Genüge leisten zu können, mußte rascher transportiert werden.

Die angeführten Punkte, vor allem die starke Betonung der Schifffherren, lassen annehmen, daß die Nota die Situation um die Mitte oder in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts darlegt<sup>392</sup>. Eine weitere Bedeutung

<sup>390</sup> Eine Datierung mit 1431 ist auf jeden Fall unrichtig, da im Rahmen der Aufstellung, in der die Nota enthalten ist, Halleiner Rechte mit 1455 datiert sind, aber auch dieses Datum Teil eines Inserts ist. Die ganze Handschrift ist eine nach 1455 entstandene Abschrift.

<sup>391</sup> Vgl. Siegel/Tomaschek (wie Anm. 368), S. 86. Statt *schefherren* wie in der Nota heißt es 1426: die, den die *schefrecht* von meinem gnädigen herren von Salzcburg enpholchen sind.

<sup>392</sup> Fritz Koller, Die Salzachschißfahrt bis zu den erzbischoßlichen Privilegien der Jahre 1267 und 1278, in: Das Salzfaß, NF, 12. Jg, H. 2 (1978), S. 55, Anm. 35.

der Nota liegt darin, daß sie zeigt, wie langlebig die Organisationsformen in der Salzschiifahrt waren. Die Besitzverhältnisse änderten sich, die praktische Seite der Schiifahrt blieb über 100 Jahre unverändert.

Aus diesem Denkansatz wird auch deutlich, warum man in der Nota einen alten Rechtsbestand auflistet: Im Zusammenhang mit der hier nicht gesondert angeführten Bestätigung der alten Rechte der Ausfergen aus dem Jahr 1403 (vgl. oben S. 303) sollte – vergeblich – verhindert werden, daß die Ausfergen eine freiere Stellung erlangten und ihre aktive Teilnahme an der Salzschiifahrt aufgaben.

## Die Gäuhandelsordnung

Durch den Aufschwung zu Beginn des 15. Jahrhunderts kam es entlang der Salzach besonders durch Zuzug zu einem starken Anwachsen der Bevölkerung und in größeren Orten wie der Salzbergwerksstadt Hallein zu einer Verknappung von Grundnahrungsmitteln<sup>393</sup>. Andere ungünstige Folgen des Wachstums waren Bettelei in den Städten, Überschreitung der Bestimmungen zur Marktabhaltung und spekulativer Handel. Zusätzlich entwickelten sich unkontrolliert Schankstätten und Weinhandel. Die Erzbischöfe waren aus eigenem Interesse bestrebt, diesen unrechtmäßigen „Gäuhandel“ abseits der Märkte zu unterbinden<sup>394</sup>.

Erzbischof Eberhard III. erließ daher am 3. Mai 1424 eine Handelsordnung zugunsten der Städte Tittmoning und Laufen. Daß Schwierigkeiten den Anstoß dazu gaben, zeigt die Überschrift *Littera domini E(berhardi) archiepiscopi super certis indultis et statutis, oppidis in Lauffen et Tittmaning datur*<sup>395</sup>. Die Handelsordnung versucht, die genannten Schwierigkeiten zu beheben und besonders den Handel mit Wein und den Ausschank zu regeln. Ihr Entstehen hängt daher sicher mit dem Gegenzug von Wein auf Donau, Inn und Salzach und den daraus entstandenen Schwierigkeiten des Erzstifts mit der Stadt Linz zusammen<sup>396</sup>.

## Die Verwaltung der Stadt Laufen im 15. Jahrhundert

Es gibt kaum Quellen über die Verfassung und Verwaltung der Stadt Laufen. Wie die anderen Salzburger Städte konnte Laufen keine bedeutenden Freiheitsrechte erlangen<sup>397</sup>, es erhielt auch kein eigenes Stadtrecht.

393 Zur Situation in Hallein vgl. ebd., S. 46.

394 Vgl. jetzt Fritz Koller, Die innere Entwicklung, in: Geschichte Salzburgs I/1 (wie Anm. 336), bes. S. 611.

395 *Registrum Eberhardi* (wie Anm. 381), n 276.

396 Dazu Ernst Neweklowsky, Linz und die Salzburger Weinfuhren, in: MGSL 96 (1956), S. 179–191.

397 Helga Schedl, Gericht, Verwaltung und Grundherrschaft im bayerischen Salzach-Saalach-Grenzland unter der Herrschaft der Salzburger Erzbischöfe. Phil. Diss. (masch.) (München 1956), S. 210–212; Klein (wie Anm. 337), S. 561–562.

Gültigkeit hatte, wie für die meisten Salzburger Städte, das Stadtrecht mit den ersten Aufzeichnungen von 1287<sup>398</sup>, das nicht nur für die Hauptstadt angewendet wurde<sup>399</sup>.

Die städtische Selbstverwaltung von Laufen war gering. Der Erwählte Philipp hatte sich bei der Belehnung der Grafen Otto und Konrad von Plain 1250 ausdrücklich die Vogtei- und Gerichtsrechte vorbehalten<sup>400</sup>. Das Gebiet war seit der Grenzziehung im ersten Vertrag von Erharting endgültig für Salzburg gesichert<sup>401</sup>. Schon vor dem Aussterben der Grafen von Plain<sup>402</sup> nahm damit der Erzbischof durch seinen Richter die Gerichts- und Vogteirechte selbst wahr<sup>403</sup>. Der erzbischöfliche Richter war seither die oberste Verwaltungsinstanz von Laufen. Für die Verkündung und Vollstreckung von Urteilen selbst in Hochgerichtsfällen brauchte er nur den Vizedom oder Hauptmann von Salzburg beiziehen<sup>404</sup>. Der Richter, später unterstützt von den obersten für die Schifffahrt zuständigen Beamten wie Umgeher, Schifffschreiber und bevollmächtigten Ausfergen<sup>405</sup>, stellte die Vertretung der erzbischöflichen Macht dar. Dementsprechend waren auch der Gerichts- und der Marktzoll bereits in den ältesten Urbaren wichtige Abgaben in Laufen<sup>406</sup>.

Schon im sogenannten „Sühnebrief“ von 1287 wird betont, daß vier Personen gemeinsam mit dem Richter für die Verwaltung der Stadt Salzburg verantwortlich sein sollten<sup>407</sup>. Diese Regelung galt auch in Laufen und wurde tatsächlich angewendet. 1444 wird der Stadt bestätigt, daß *vier ratsam und erbar Burger mit Rath und Wissen eines jeden Pflegers zu Laufen gemeinen Nutz und Notdurft fürnehmen*<sup>408</sup>. Damit ist eine eindeutige Anweisung zur Wahrnehmung der Verwaltung gegeben. Die Regel hatte aber bereits früher Geltung. Das zeigt eine Erwähnung von *consules*, ebenfalls

398 SUB IV, n 141.

399 SUB IV, n 152; vgl. als Darstellung nun *Dopsch* (wie Anm. 336), S. 409.

400 SUB IV, n 12 *indicio et avocacias in nostris possessionibus et Loufense similiter civitate*. – *Helga Reindel-Schedl*, Laufen an der Salzach. Die alt-salzburgischen Pfleggerichte Laufen, Staufeneck, Teisendorf, Tittmoning und Waging = Historischer Atlas von Bayern, Teil Altbayern, H. 55 (1989), S. 228 m. Anm. 21.

401 SUB IV, n 29; dazu jetzt auch *Schedl* (wie Anm. 397).

402 SUB IV, n 120, n 125a. Vgl. *Reindel-Schedl* (wie Anm. 400), S. 228 f. u. 416.

403 Zu den Aufgaben des erzbischöflichen Richters vgl. *Josef Klemens Stadler*, Rechtsgeschichte der Stadt Salzburg im Mittelalter, in: *Südostbayerische Heimatstudien* 9 (1934), S. 3. – *Heinz Dopsch* u. *Peter M. Lipburger*, Die rechtliche Entwicklung der Stadt Salzburg, in: *Geschichte Salzburgs – Stadt und Land I/2*, hg. v. *Heinz Dopsch* u. *Hans Spatzenegger* (Salzburg 1984), S. 706 ff.

404 Vgl. *Judas Thaddäus Zauner*, Neue Chronik von Salzburg 5 (Salzburg 1803), S. 158–194, Ordnung der Hauptmannschaft aus dem Jahr 1533; *Schedl* (wie Anm. 397), S. 210 f.

405 *Lori* (wie Anm. 358), n 147, S. 307–308.

406 Vgl. *Herbert Klein*, Die ältesten urbarialen Aufzeichnungen des Erzstifts Salzburg, in: *MGSL* 75 (1935), S. 133–200.

407 SUB IV, n 141. Das Stadtsiegel sollte von vier „Genannten“ und dem Richter gemeinsam aufbewahrt werden; vgl. auch *Schedl* (wie Anm. 397), S. 211–212.

408 Stadtarchiv Laufen, Urk. n 9.

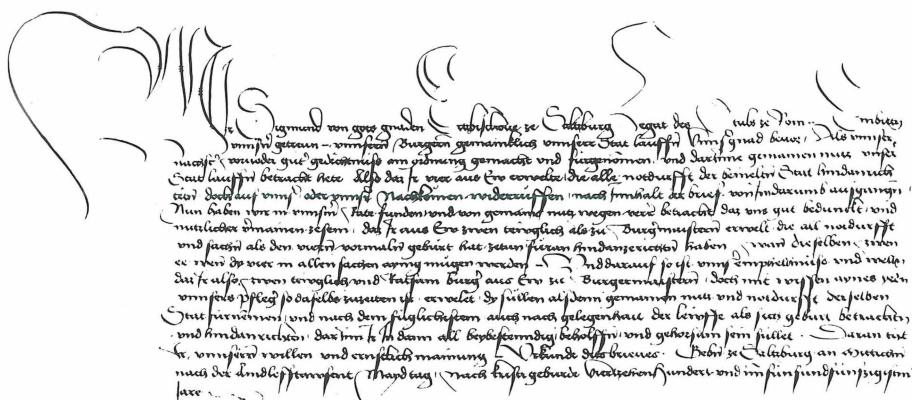


Abb. 4 Urkunde von Erzbischof Sigmund I. von Volkersdorf (1452–1461) über die Anzahl der Laufener Bürgermeister (Foto Anrather).

eine Bezeichnung von Bürgermeistern<sup>409</sup>. Dahingestellt bleibt, ob es sich bei diesen vier Verwaltern um „Viertelmeister“ für die Verwaltung einzelner Stadtteile gehandelt hat. Laufen war nie groß genug, um ein so gegliedertes Gremium von vier Personen zu rechtfertigen.

Die Zahl der Bürgermeister wurde denn auch 1455 auf zwei beschränkt, die für das gesamte Stadtgebiet zuständig waren<sup>410</sup>. Die Urkunden des Stiftsarchivs zeigen, daß gerade dieses Amt von den sozial höherstehenden Bürgern wahrgenommen wurde, also zuerst von den Schiffherren und, als Ergebnis eines langfristigen Umschichtungsprozesses nach dem Rückkauf der Schifffrechte, von den bedeutendsten Ausfergenfamilien.

#### Editionslage und Literatur zu den Quellen des 15. Jahrhunderts

Erstmals finden sich im 15. Jahrhundert in sehr kurzem Zeitabstand mehrere einander gegenseitig ergänzende Quellen, die gemeinsam einen wichtigen Aufschluß über die Salzschiifahrt geben. Ihre Zugänglichkeit soll hier kurz aufgezeigt werden.

Neben guten Quelleneditionen der Ordnungen für die Schiffherren und Ausfergen versucht der Aufsatz von Loehr über den mittelalterlichen Donauhandel die Zuordnung der einzelnen Schifffahrtsrechte in einem Entwicklungsschema von 1267 bis 1417<sup>411</sup>. Die Aufstellung endet mit den letzten Rückkäufen zu Beginn des 15. Jahrhunderts, weshalb sie, abgesehen von dem interessanten Versuch einer Zuordnung, hier genannt wird. Der Aufsatz von Loehr bietet außerdem eine sorgfältige Untersuchung über den Handel und die Rechtsstatuten in der Schifffahrt

409 Martin, Reg. 3, n 878 v. 1333 VII 18.

410 Stadtarchiv Laufen, Urk. n 13 v. 1455 X 22 (Abb. 4).

411 Loehr (wie Anm. 335), Beilage 5.

für unseren Raum. Er ist eine wesentliche Vorarbeit für die modernen Untersuchungen und ohne weiteres neben diese zu stellen.

Die „Gäuhandelsordnung“ ist durch die Veröffentlichung des Registrum Eberhardi als Institutsarbeit von Fritz Koller gut zugänglich<sup>412</sup>. Sie muß aber durch eingehende Untersuchung erst in einen größeren Rahmen gestellt werden. Koller selbst hat in seinem Aufsatz über die Salzschiffahrt durch die Darstellung der Situation in Hallein Anregungen gegeben<sup>413</sup>. Hier soll die Gäuhandelsordnung nur in ihrer Beziehung zum Weinhandel des Erzstifts und der wirtschaftlichen Situation im Bereich des Unterlaufs der Salzach während des 15. Jahrhunderts betrachtet werden.

Die beiden angeführten Rechtsaufstellungen zur Laufener Schiffahrt sind lange bekannt, ihre Verwendung in der Forschung war jedoch unterschiedlich. Während die Rechtsaufstellung von 1426 durch den Abdruck in den „Salzburger Taidingen“<sup>414</sup> gut zugänglich ist, wurde die Nota zwar schon früh veröffentlicht, jedoch an sehr entlegener Stelle und auch nicht sehr sorgfältig<sup>415</sup>. Sie wird in der Literatur des 18. Jahrhunderts noch einmal in einem Ausschnitt zitiert<sup>416</sup>, ist dann der Forschung jedoch vollständig entgangen. Das einzige Exemplar der Ordnung konnte der Verfasser 1978 im Haus-, Hof- und Staatsarchiv Wien auffinden<sup>417</sup>. In den neueren Untersuchungen von Koller und Dopsch wird die Nota wieder berücksichtigt.

Die frühesten Arbeiten, die sich mit der Schiffahrt beschäftigen und in denen auch die Nota wie die meisten anderen wesentlichen Urkunden und Rechtsaufzeichnungen veröffentlicht wurden, entstanden aus dem jahrhundertelangen Streit zwischen Salzburg und Bayern wegen der Salzproduktion und der Gebiete, für deren Belieferung entweder das Erzbistum oder das Herzogtum Bayern Vorrechte beanspruchten<sup>418</sup>. Der Gipfel der Auseinandersetzungen wurde in den sogenannten Salzcompromißschriften erreicht<sup>419</sup>. Vorwürfe und Gegenvorwürfe zwischen Salzburg und Bayern werden darin behandelt – unter Anführung einer ungeheuren

412 *Registrum Eberhardi* (wie Anm. 381).

413 Koller (wie Anm. 392), S. 46–47.

414 *Siegel/Tomaschek* (wie Anm. 368), S. 85–90.

415 *Lori* (wie Anm. 358), S. 42–43 im Rahmen v. n 43.

416 *Franz Thaddäus von Kleimayr*, Unpartheiische Abhandlung von dem Staate des hohen Erzstifts Salzburg und dessen Grundverfassung mit Urkunden begleitet (Salzburg 1770), S. 287.

417 HHStA, AUR 1431 s. d. (s. auch Abb. 2).

418 Etwa SUB IV, n 34; *Lori* (wie Anm. 358), S. XII; *Herbert Klein*, Zur älteren Geschichte der Salinen Hallein und Reichenhall, in: VSWG 38 (1952), S. 326–328; „Salzcompromißschriften“ (Salzburg 1761), Chur-Bayerische Quadruplic und Conclusionsschrift mit Karte im Anhang, die die Salzausfuhrgebiete nach den Salinen aufschlüsselt.

419 Beginnend mit: *Kurz gefaßt, doch gründlich und Actenmäßige Geschichtserzählung von der ursprünglichen Beschaffenheit des altbefreyten Halleinischen Salzweesens . . . Hochfürstlich-Salzburgische erste und respective Klag-Schrift*. Es gibt insgesamt je drei Schriften von Salzburg und Bayern (alle Salzburg 1761).

Menge von Quellen, die als Beweismittel für historisch oder gewohnheitsrechtlich begründete Ansprüche dienen sollten.

Neben den vielfach ungenauen Urkundeneditionen tragen diese Werke eindeutig tendenziösen Charakter. Sie sind für politischen Gebrauch geschrieben und für das Erfassen der dargelegten historischen Situation nur in sehr geringem Maß geeignet. Auch die Untersuchung von Lori über die Bergrechte im bayerischen und Salzburger Raum, die gewissenhaft alle Ordnungen darzubieten sucht, die mit dem Salzbergbau und der Salzschiifahrt in Zusammenhang stehen, muß unter diesem Gesichtspunkt betrachtet werden<sup>420</sup>.

Die starke Hinwendung zur Landesgeschichte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts führte zu einer Anzahl von Publikationen<sup>421</sup>, die teilweise noch heute kritiklos übernommen werden<sup>422</sup>. Die wichtigste Stadtgeschichte von Laufen stammt ebenfalls aus dieser Zeit<sup>423</sup>. Die Arbeiten von Loehr und Siegel/Tomaschek, die durch ihre Sachlichkeit auch als Quellenpublikationen Bedeutung haben, heben sich davon wohltuend ab.

Karl Adrian untersuchte vor allem die volkstümliche Seite der Schiifahrt<sup>424</sup>. Im Jubiläumsjahr 1978 sind erstmals moderne wissenschaftliche Publikationen zur Salzachschiifahrt erschienen, die sich vor allem mit dem 13. und 14. Jahrhundert auseinandersetzen<sup>425</sup>. Die Technik des Schiffsbaus, von der wir ebenfalls erst aus dem 15. Jahrhundert Zeugnisse haben, hat schon früher Ernst Neweklowsky untersucht<sup>426</sup>. Neweklowskys Erfahrung trägt zum Verständnis der Schiifahrtsordnungen des 15. und 16. Jahrhunderts wesentlich bei, da diese Aufstellungen aus der Praxis der an der Salzschiifahrt Beteiligten erwachsen sind und in den Quellen daher oftmals wesentliche, jedoch als selbstverständlich erachtete Details fehlen.

Ein Teil der hier angeführten Literatur betrifft gerade das 15. Jahrhundert nur mittelbar. Durch die enge Verwobenheit der einzelnen Aspekte der Salzschiifahrt erschien die Darlegung gerade für einen Zeitraum mit zahlreichen, jedoch aus verschiedensten Teilbereichen stammenden Quellen als besonders wichtig.

420 Lori (wie Anm. 358). Zur Tendenz bes. S. I–XXV.

421 Etwa Josef Ritter von Koch-Sternfeld, Rückblick auf die Geschichte der Stadt Laufen an der Salzach und auf die Rechte und Geschehnisse der dortigen Schiffergemeinde bis zu ihrer neuen Begründung durch König Maximilian von Bayern (Burghausen 1860). Der Autor war damals der profundeste Kenner des Rupertiwinkels.

422 Karl Zinnburg, Salzschiffer und Schifferschützen von Laufen-Oberndorf (Salzburg 1977); vgl. dazu die Rezension von Heinz Dopsch, in: MGSL 118 (1978), S. 382–386.

423 Heinrich Gentner, Topographische Geschichte der Stadt Laufen, ed. v. Joseph Gentner, in: Oberbayer. Archiv 22 (1863), S. 217–334.

424 Karl Adrian, Der Laufener Schiffer, in: MGSL 50 (1910); ders., Die Salzachschiifahrt der Laufener Schiffer, in: MGSL 51 (1911).

425 Dopsch (wie Anm. 385); Koller (wie Anm. 392).

426 Neweklowsky (wie Anm. 385), bes. S. 161–277; Erläuterungen und neuere Forschungsergebnisse in dem posthum herausgegebenen Bd. 3.



## Der Salzburger Weinhandel über Donau, Inn und Salzach

Ein besonderes Gut, das auf der Salzach transportiert wurde, war der Wein. Eine Verbindung bestand zur SalzschiFFahrt, da die leeren SalzschiFFe mit Wein beladen gegen den Strom nach Salzburg gezogen wurden.

Die Gäuhandelsordnung Erzbischof Eberhards III. hat ein zentrales Thema: den Weinhandel und den Ausschank von Wein in den Landgerichten Lebenau, Tittmoning und Haunsberg<sup>427</sup>. Gleich zu Beginn der Verordnung wird betont, diese werde erlassen, weil sich die Städte Laufen und Tittmoning beklagt hätten, daß im Gau um die betreffenden Städte neue Gaststätten und Tavernen eröffnet worden seien. Der Erzbischof nimmt das zum Anlaß, den gesamten Handel mit Wein, der zuerst auf Donau und Inn und dann auf der Salzach zumindest teilweise im Gegenzug auf SalzachschiFFen erfolgte, genauer zu ordnen.

Eine Gesamtregelung wurde auch durch den starken Bevölkerungszuwachs und den Zuzug in die blühenden Wirtschaftsgebiete notwendig. Die neuen Tavernen, deretwegen sich die Bürger von Laufen und Tittmoning beschwerten, können nur entstanden sein, wenn erhöhter Bedarf vorhanden war und im Weinausschank eine einträgliche Erwerbsquelle gesehen wurde. Herbert Klein führt an, daß viele Salzburger Städte das Schankmonopol für die umliegenden Landgerichte gehabt haben<sup>428</sup>. Die Errichtung der umstrittenen Tavernen beeinträchtigte also die überkommenen Rechte der genannten Städte. Der wirtschaftliche Aufschwung mit der dadurch bedingten rechtlichen Unsicherheit machte ihre Einrichtung allerdings leichter, gerade in den Zentren der Salzburger Salz- und HandelsschiFFahrt. Die Lokale konnten aber wegen ihrer unrechtmäßigen Errichtung vom Erzbischof genauso leicht wieder verboten und ihre Auflösung gefordert werden. Dies geschieht dann auch in der Gäuhandelsordnung von 1424.

Durch die Reduzierung auf die alteingesessenen Weinschenken wird aber auch die Kontrolle über den Weinhandel erleichtert. Die Wirte erhalten vom Erzbischof vorgeschrieben, ihren Bedarf nur in den beiden Städten Laufen und Tittmoning zu decken. Die Bestimmung im Registrum Eberhardi schränkt noch weiter ein, daß sie dort einkaufen sollen, wo sie näher wohnen<sup>429</sup>. Eine Bestimmung also, die wie die Ordnung für die SchiFFherren<sup>430</sup> auf die Konkurrenz dämpfend wirken und Schwarzhandel möglichst ausschalten sollte.

Der Wein, um den es hier geht, kam ausschließlich aus Österreich, vor allem aus der Wachau. Die Stadt Linz hemmte allerdings den Weinhandel des Erzstifts. Salzburg und Österreich befanden sich wegen der Salzaus-

427 *Registrum Eberhardi* (wie Anm. 381), n 276.

428 Klein (wie Anm. 337), S. 562.

429 *Registrum Eberhardi* (wie Anm. 381), n 276, Absatz 8.

430 SUB IV, n 58; *Loehr* (wie Anm. 335), Beilage 1.



fuhr in einem „kalten Krieg“, da Österreich seine eigenen Salinen ausbaute und daraus traditionelle Salzburger Gebiete belieferte<sup>431</sup>. Die Salzburger Weinkontingente, die auch auf Salzschiffen im Gegenzug donauaufwärts gelangten, wurden in Linz gesperrt. Aufgrund alter Linzer Handelsprivilegien mußte der Wein auf Karren, die mit Salz beladen nach Linz kamen, nach Salzburg transportiert werden<sup>432</sup>. So wurde – unfreiwillig – der Linzer Salzhandel auf der Straße durch das Erzstift unterstützt. Außerdem gestaltete sich der Salztransport für Salzburg teurer, da die Schiffe leer zurückgeführt werden mußten. Noch dazu waren die Einnahmen aus dem Gegenzug von Wein beträchtlich, und Salzburg suchte sich durch Zölle Gewinn zu sichern<sup>433</sup>.

Die Blockadeversuche für Salzburger Wein beginnen ab der Mitte des 14. Jahrhunderts, gleichlaufend mit dem Ausbau der österreichischen Salinen. Noch 1359 bestätigte Herzog Rudolf IV. eine Urkunde von 1293, worin dem Erzstift freier Durchgang durch Linz für alle Wein- und Warentransporte zugesichert wurde<sup>434</sup>. Bereits kurz darauf mußte der Wein, der für das Stift bestimmt war, in Niederlagen des Erzstifts gelagert und, wie oben erwähnt, auf Karren weitertransportiert werden. Ausgenommen war nur der Eigenbedarf der Städte Hallein und Laufen. Diese Unterscheidung zwischen Halleiner/Laufener Wein und der restlichen für das Erzbistum bestimmten Menge galt ab dem ersten Jahrzehnt des 15. Jahrhunderts<sup>435</sup>.

Natürlich versuchten die Laufener, auch Wein für das Erzstift mitzunehmen. In den Jahren 1416 bis 1418 hatte das keine Folgen. Die Wein-fuhren, die für Laufen und Hallein bestimmt waren, durften Linz ungehindert passieren; daß wesentlich mehr transportiert wurde, bemerkte man entweder nicht, oder es wurde nicht beanstandet. Im folgenden Jahr 1419 wurde dann allerdings auch der Eigenbedarf dieser beiden Städte in Linz zurückgehalten. In den Jahren bis 1422 konnte letztlich überhaupt kein Wein zu Wasser über Linz in das Erzbistum gebracht werden<sup>436</sup>.

Nur zwei Jahre nach diesen harten Sanktionen gegen den Salzburger Weintransport entstand die Verordnung des Erzbischofs Eberhard III. Sie bestimmt gleich im ersten Absatz, daß niemand aus den Landgerichten Tittmoning, Lebenau und Haunsberg um „Osterwein“ (Wein aus Österreich) fahren und diesen zu Wasser oder zu Land nach Laufen oder

431 *Klein* (wie Anm. 418), bes. S. 328, Anm. 90; vgl. dazu auch *Koller* (wie Anm. 394), S. 651–652.

432 *Ernst Neweklowsky*, Linz und die Salzburger Weinfuhren, in: MGSL 96 (1956), S. 179.

433 *Siegel/Tomaschek* (wie Anm. 368).

434 *Neweklowsky* (wie Anm. 432), S. 279; LR C III A 1, n 59.

435 Ebd.

436 Stiftsarchiv St. Peter, Hs. A 643, fol. 285–292; *Neweklowsky* (wie Anm. 432), S. 180.

Tittmoning bringen solle<sup>437</sup>. Jeder dürfe aber ungehindert von auswärtigen Händlern kaufen und diesen Wein auch weiterverkaufen.

Diese überregionale Versorgung durch Händler gehörte neben dem jetzt behinderten Eigenimport des Erzstifts zur normalen Versorgung. Durch das Verbot, ohne Berechtigung des Erzbischofs nach Österreich um Wein zu fahren, wurde einerseits unrechtmäßiger Handel eingeschränkt und größere Kontrolle über die neuerrichteten Schankstätten erreicht und gleichzeitig ein geschickter Schachzug des Erzbischofs eingeleitet. Durch die Bestimmung, daß jeglicher Wein in den beiden Städten Laufen und Tittmoning gekauft werden sollte, erhöhte sich der Bedarf dieser Städte auf legitime Weise. Ein Teil der Salzausfuhr nach Linz konnte eingestellt werden, da der Weinbedarf für Salzburg gleichblieb oder sogar abgesenkt werden konnte, der zusätzliche Bedarf der Landgerichte Tittmoning, Lebenau und Haunsberg war aber jetzt im Kontingent der Städte Laufen und Tittmoning enthalten. Der Weinbedarf der drei Landgerichte brauchte so nicht mehr auf dem Landweg gedeckt zu werden.

Wenn aber versucht wurde, durch diese Regelung wirtschaftlichen Druck auf Linz auszuüben, so ist das nicht gelungen. Der Weitertransport Salzburger Weins wurde noch im 16. Jahrhundert in Linz gesperrt. Das Problem löste sich dann von selbst, da in Hallein der gesamte Salzausgang zu Wasser an Bayern verkauft werden mußte und keine leeren Salzschiffe mehr für den Gegenzug zur Verfügung des Erzstifts standen<sup>438</sup>.

## Die Schiffsfahrtsrechte von Laufen aus dem Jahr 1426 – Ein Spiegel der Schiffsfahrtspraxis

In den Schiffsfahrtsrechten von 1426<sup>439</sup> werden genauso wie in der „Nota de Iuribus in Lauffen“<sup>440</sup> präzise Rechtsvorschriften wiedergegeben. In beiden Fällen wird betont, daß diese Rechte von alters her gekommen sind, 1426 jedoch mit dem Zusatz, daß man sich auch zum Zeitpunkt der Abfassung danach richtete<sup>441</sup>. Die Betonung, daß diese Rechte für das 15. Jahrhundert Geltung haben, war deshalb so wichtig, da die Nota ja eine bedeutend ältere Rechtssituation wiedergab<sup>442</sup>.

437 *Registrum Eberhardi* (wie Anm. 381), n 276, Absatz 1.

438 Vgl. das Kapitel „Die Salzschiffahrt am Ende des 16. Jahrhunderts . . .“, S. 332 ff.; erste Vereinbarung über den Verkauf des gesamten Salzausgangs bei *Lori* (wie Anm. 358), n 161, S. 359.

439 *Siegel/Tomaschek* (wie Anm. 368), S. 85–90.

440 *Lori* (wie Anm. 358), n 43, S. 42–44; s. auch die Abb. 2, 3, 5 u. 6.

441 *Siegel/Tomaschek* (wie Anm. 368), S. 85.

442 Vgl. S. 304.

Ohne Einleitung wird gleich im ersten Absatz der Schifffahrtsrechte festgestellt, daß nur Ausfergen auf den Schiffen der Schifffherren Salz transportieren sollen, von Hallein weg und von dem *stadel* (Rif bei Hallein für Schellenberger Salz, vgl. Abb. 2)<sup>443</sup>. Die Ausfergen als Leiter der Schiffe – sie werden erstmals deutlich von den einfachen Schifffleuten unterschieden – müssen für einen Aschen neun Mann und für einen Sechser<sup>444</sup> sechs Mann als Besatzung haben. Der Ausferge muß selbst auf dem Schiff sein und die Fahrt persönlich leiten. Erfüllt er diese Bedingung nicht, so hat er bei einem Unfall sowohl das Schiff als auch die Salzladung zu bezahlen (Abb. 5). Genauso ist er zum gesamten Ersatz von Schiff und Ladung verpflichtet, wenn er weniger als die geforderte Besatzung beige stellt hat, offensichtlich eine beliebte Art, Kosten zu sparen und den Gewinn zu erhöhen<sup>445</sup>.

Auf die bereits erwähnten<sup>446</sup> Bestrebungen der Ausfergen, nur noch als Vermittler für Schiffe und Besatzungen aufzutreten, weist auch der folgende Punkt: Jeder Ausferge solle nur jeweils ein Schiff übernehmen, erst wenn dieses zurückgekehrt ist, solle er sich ein neues Kommando übertragen lassen<sup>447</sup>. Ein übernommenes Schiff solle er *umbführen*<sup>448</sup>, das heißt durch den Laufen, der ein schweres Schifffahrtshindernis darstellte, nach Hallein bringen und beladen damit innerhalb von drei Tagen<sup>449</sup> wieder in Laufen eintreffen<sup>450</sup>.

Diese Regelung birgt eine äußerst wichtige Aussage für das Problem der Aufgabenteilung in Ausfergen und Naufergen. Ursprünglich, also nach der Ordnung von 1278, werden nur Ausfergen genannt, die für die gesamte Schifffahrt zuständig waren. Der Zeitpunkt der Abfassung der Ordnung ist der Terminus ante quem für die Teilung der Salzschifffahrt in zwei Streckenabschnitte, von denen jeder von einer bestimmten Personengruppe geleitet wurde. Eine bewußte Trennung in Ausfergen und Naufergen erscheint 1426 vorgenommen zu sein, wobei aber nicht außer acht gelassen werden darf, daß die Naufergen nie die gleiche soziale Position wie die Ausfergen erreichten<sup>451</sup>. Noch in der Nota

443 Salzniederlage seit 1252. Vgl. SUB IV, n 21, n 153; der Anteil der Schellenberger Saline war genau geregelt. *Lori* (wie Anm. 358), S. XXV, § 15; auch SUB IV, n 277; vgl. Teil 1, S. 50 f.

444 Zur Größe der Schiffe *Neweklowsky* (wie Anm. 385), S. 171–176.

445 *Siegel/Tomaschek* (wie Anm. 368).

446 Vgl. S. 302.

447 *Siegel/Tomaschek* (wie Anm. 368), S. 86.

448 Ebd. Für die Umschiffung des Laufens gab es eine speziell ausgebildete Personengruppe von Lotsen, die vor allem von den „Gästen“, von auswärtigen Unternehmern, verpflichtet worden sein dürfte; vgl. *Siegel/Tomaschek* (wie Anm. 368), S. 90.

449 *Lori* (wie Anm. 358), n 43, gibt noch vier Tage an; vgl. oben S. 306. Siehe dazu auch die Abb. auf S. 9 im 1. Teil. Die Stromschnellen wurden erst 1773 durch Sprengung beseitigt (*Neweklowsky* [wie Anm. 385], S. 459).

450 *Siegel/Tomaschek* (wie Anm. 368), S. 86.

451 Urk., Stadtarchiv Laufen; vgl. auch Teil 1, S. 54 f. Zum Unterschied zu den Ausfergen blieben die Naufergen immer Schifffleute; vgl. *Lori* (wie Anm. 358), n 147 u. n 229.

Es ist auch recht und alle  
 gewonheit das der aufuerz  
 zu einem, acht sol hab, vñ  
 neun und er sol her an der  
 zehnt sein und zu einem  
 sechser sol er vi und hab  
 und hñ an sol er selbs der  
 stut sein Biengd in, der  
 selbs lewt icht ab oder dar  
 er onit sein selbs leib enau  
 pey dem stieff war Gestalt  
 dy wil dem gut icht schads,  
 So much der aufuerz das  
 gut und stieff bezalt, Ist  
 aber das er sein lewt hat  
 und selbs da pey ist So ist  
 dem vertritt das gut gelagt  
 und dem aufuerz das stieff  
 und vberfür das gemad das  
 das saltz anders geführt wurde  
 dan vorgeschribt stet das still  
 dy stieffherrn weren

Abb. 5 Ausschnitt von fol. 6<sup>v</sup> der „Nota de Iuribus in Lauffen“.

werden die Naufergen nicht extra genannt, wohl aber die Strecken deutlich unterschieden<sup>452</sup>. In den Schifffahrtsrechten von 1426 sind „Naufergen“ aber die Leiter der Salzschiffe von Laufen abwärts<sup>453</sup>. Die personelle Trennung wurde also Anfang des 15. Jahrhunderts anerkannt, wenn sie auch de facto bereits wesentlich länger existierte.

Für die beförderte Salzmenge wird bestimmt, daß in Hallein nur die vorgeschriebene Menge geladen werden solle, das sind 186 Kufen<sup>454</sup>. Wen man beim *zustaussen*<sup>455</sup> ertappt, der wird vom Erzbischof bestraft<sup>456</sup>.

Von besonderem Interesse ist der folgende Punkt: Es wird vorgeschrieben, daß der Gegenzug der Salzschiffe mit Menschen durchgeführt werden müsse. Das „Rossen“, der Gegenzug mit Pferden, wird zumindest zwischen Hallein und Laufen verboten, *damit sich die armen laut zu Lauffen generen mügen und die stet gefuedert werden*<sup>457</sup>. Eine etwa gleichzeitig entstandene Darstellung im Passauer Schifflautzschbuch demonstriert die praktische Durchführung des Gegenzugs durch Menschen<sup>458</sup>. Erst 1497 zeigt ein Bild, daß sich der Gegenzug mit Pferden durchgesetzt hatte<sup>459</sup>.

In der Gäuhandelsordnung ist eine ähnliche Bestimmung enthalten, die den Armen eine Möglichkeit zu Botendiensten verschafft<sup>460</sup>. Beide Artikel weisen auf die Verarmung einzelner Bevölkerungsschichten in der Schifferstadt und auch im Umland. Durch solche „soziale“ Leistungen sollte dann für die Betroffenen zumindest die Möglichkeit zum Erwerb eines Existenzminimums geschaffen werden, um Unruhen und Ländstreicherei zu vermeiden.

Die Aufstellung in den Schifffahrtsrechten ist in der Folge stellenweise unübersichtlich und wirr. Es folgen Bestimmungen, die das Erneuern von schlecht gewordenen Schiffen betreffen, Punkte also, die direkt im Interesse des Erzbischofs als nunmehr einzigem Schifffahrtsunternehmer liegen.

Wenn ein Schiff beanstandet wird, weil es leck ist oder nicht mehr stabil genug erscheint, muß es von den Laufener Schoppnern, den Schiffsbaumeistern von Laufen, beschaut werden<sup>461</sup>. Diese müssen gemeinsam

452 Die Zwischenüberschrift der Nota trennt die Strecken.

453 Siegel/Tomaschek (wie Anm. 368), S. 87 . . . *wann er nu faren wil nach des naufergen rat*.

454 Ernst Penninger, Über die Gewährlichkeit der Salzlieferungen vom Erzstift Salzburg an Churbayern, in: MGSL 110/111 (1970/ 1971), S. 280.

455 Siegel/Tomaschek (wie Anm. 368), S. 86.

456 Ebd.

457 Ebd.

458 Vgl. die Abb. bei Neweklowsky (wie Anm. 385), Bilderatlas, u. bei Dopsch (wie Anm. 385), S. 73.

459 Nach: Ernst Neweklowsky, Die Salzachtschiffe und ihre Erbauer, in: MGSL 100 (1960), S. 276. Zum Gegenzug der Hohenauen durch Pferde vgl. Loehr (wie Anm. 335), Beilage 6.

460 Registrum Eberhardi (wie Anm. 381), n 276, Absatz 5.

461 Siegel/Tomaschek (wie Anm. 368), S. 86.

erklären, ob das Schiff zu erneuern ist oder nicht. Durch eine solche Regelung sollte vermieden werden, daß ein einzelner Schopper trotz guten Zustandes des Schiffs versuchen könnte, einen Auftrag zur Erneuerung oder Reparatur des Salzschiffs an sich zu ziehen.

Anschließend, jedoch nicht wie in der Nota durch eine Zwischenüberschrift getrennt, werden die Rechte der Fertiger und deren Pflichten behandelt<sup>462</sup>. Die Beschreibung bezieht sich aber nicht auf ihre Tätigkeit – die ist dem Aussteller der Rechte sowieso selbstverständlich –, sondern auf die für den Erzbischof wichtige Anzahl der Schiffe, die ein Salzhändler ausführen durfte, und auf Angelegenheiten, die die Ausfuhr betreffen<sup>463</sup>. Die Fertiger dürfen eine eigene Zille haben und mit dieser nicht nur *wassersehen* (die schiffbare Rinne prüfen und markieren)<sup>464</sup>, sondern auch Salz transportieren<sup>465</sup>. Bei der ersten Fahrt wird jedem die Führung von zwei Aschen zugestanden, dann jeweils nur von einem, dem er nau- und gegenwärts zu Wasser folgen solle. Wenn aber ein Fremder mit eigenen Schiffen gegenwärts kommt, so muß er zu jedem eigenen Schiff, das er mit Salz beladen abwärts führen will, ein Schiff des Erzbischofs dazu mieten. Auf diese Weise verdient der Landesfürst und behält außerdem die Kontrolle über die Schifffahrt.

Zur Feststellung der schiffbaren Rinne mußte vor dem Schiffszug oder den im Konvoi fahrenden Salzschiffen ein sogenannter „Wasserseher“ mit einer eigens zu diesem Zweck hergestellten Zille die Strecke abfahren und die schiffbare Rinne – sie verändert sich in der Salzach durch die große Menge mitgeführten Geschiebes dauernd – mit Stöcken, den „Marchen“, ausstecken. Die Ordnung weist darauf hin, daß der, der das Wassersehen erledigte – von Laufen abwärts waren das die Fertiger selbst oder die Naufergen<sup>466</sup> –, dem Schiffschreiber und dem Umgeher melden müsse, wo die Schiffe geführt werden können<sup>467</sup>.

Der Schiffschreiber führte Buch über alle Schiffe, die Laufen passierten. Er und der Umgeher, nach Einrichtung des Schiffgerichts dann auch der Schiffrichter, waren die geeigneten offiziellen Stellen zur Weitergabe solcher Informationen.

462 Ebd., S. 86–88.

463 Vgl. dazu auch das Kapitel „Fertiger und Naufergen“ unter Berücksichtigung der Aufgabenteilung zwischen diesen Gruppen.

464 *Siegel/Tomaschek* (wie Anm. 368), S. 87.

465 Ebd., S. 86 f. Der Besitz einer eigenen Zille ist aber nur den Laufener Fertigern gestattet, vgl. *Siegel/Tomaschek* (wie Anm. 368), S. 86, von denen die auswärtigen unterschieden werden. Diese Laufener Fertiger können zum Zeitpunkt der Abfassung der Rechte aber nur noch eine untergeordnete Rolle im Salzhandel eingenommen haben, was einen zusätzlichen Hinweis dafür darstellt, daß 1426 ältere Rechtsbestände aufgezeichnet wurden.

466 Zu den Wassersehern vgl. *Lori* (wie Anm. 358), n 147 u. n 229; dort auch die Unterscheidung in die zwei Abschnitte der Strecke.

467 *Siegel/Tomaschek* (wie Anm. 368), S. 87.

Die schiffbare Saison war rechtlich beschränkt. Zwischen Weihnachten und Maria Lichtmeß (2. Februar) sollte nicht Salz gefertigt werden<sup>468</sup>. In diese Zeit fällt der niedrigste Wasserstand der Salzach. Die Gefahr, auf Untiefen aufzulaufen, war wesentlich größer. Daher trug der Fertiger, der dennoch die Ausfuhr fortsetzen wollte, die volle Verantwortung für den Transport. Das war aber überhaupt nur möglich, wenn das Schiff vor Weihnachten von Laufen aus nach Hallein geführt und dort beladen worden war<sup>469</sup>. Ansonsten mußten die Schiffe in der Altsch, einem Ortsteil von Oberndorf, der als Landestelle fungierte, überwintern.

Wer ein Schiff nach Hallein führte, mußte es beladen wieder zurückbringen, sonst zahlte er Strafe, außer wenn dieses Schiff dringend für den Weitertransport übrigen Salzes benötigt wurde. Die vorhandenen „Schiffungen“ wurden in der Saison so dringend benötigt, daß ein Ausfall an Transportraum nicht hingenommen werden konnte. Die Fülle von Details zeigt, wie wichtig die rasche und reibungslose Salzverschiffung für das Erzstift war.

Schiffe, die von Fertigern gebracht wurden und für die üblichen 186 Kufen (Salzfässer) zu klein waren, sollten nur mit einer festgesetzten geringeren Menge beladen werden, wenn die „Fasser“, die Belader der Schiffe, meinten, daß das Schiff diese Menge tragen könne<sup>470</sup>. An diesem Punkt ist aber der Nebensatz von Bedeutung, daß der Fertiger selbst wassersehen mußte<sup>471</sup>. Zwischen Hallein und Laufen gab es noch 1581 und 1616 einen eigens dafür bestellten Wasserseher<sup>472</sup>, von Laufen abwärts mußten diese Aufgabe gemäß den Ordnungen die Naufergen versehen, die den Fertiger vertraten.

Wenn trotz der ausgesteckten Fahrtrinne ein Schiff auf Grund lief, was oft genug geschah, sollte man nach Laufen um Hilfe schicken<sup>473</sup>. Die Vormachtstellung der Stadt auf dem Sektor der Schifffahrt wird so betont.

Wie die Naufahrt sollte auch der Gegenzug von Gütern mit genormten Schiffen durchgeführt werden. Die wesentlichsten transportierten Güter der Ordnung sind Getreide und Wein, das eine ein dringend benötigtes Grundnahrungsmittel, für das in Salzburg große Importe nötig waren, der Wein wiederum war – wie gezeigt – ein handelspolitisch umstrittenes Gut<sup>474</sup>. Wenn eine Salzburger Zille mit *prot* und *befen* heraufgeführt wird, muß sie drei Tage an der Brücke in Laufen liegen bleiben. Nachkommen-Schiffe müssen diese Frist ebenfalls einhalten. Dadurch sollte den Lau-

468 Ebd.

469 Ebd.

470 Ebd.

471 Ebd., . . . *wann er* (der Fertiger, Anm. d. Verf.) *dann aus dem wassersehen kümpt so sol er sich schiffen nach seiner notdurft an meins herrn scheffen.*

472 *Lori* (wie Anm. 358), n 147, S. 318, n 229, S. 498.

473 *Siegel/Tomaschek* (wie Anm. 368), S. 87.

474 Vgl. das Kapitel „Der Salzburger Weinhandel über Donau, Inn und Salzach“, S. 312 ff.

fener Bürgern die Möglichkeit zum Kauf gegeben werden. Bezeichnen- derweise wurde auch an der Stelle der alten Brücke der Markt abgehalten. Die Möglichkeit zum Kauf hatte vor allem für die Kaufmannschaft Bedeutung.

Die ausgedienten Schiffe mußten durch neue ersetzt werden. Gebaut wurden sie von den Schiffsbaumeistern, den Schoppnern. Solche gab es nicht nur in Laufen, sondern entlang der ganzen Salzach. Gerade die Halleiner und Salzburger Schopper erlangten später eine weit größere Bedeutung als jene in Laufen<sup>475</sup>, die sicher auf die Herstellung von Salzschiffen spezialisiert waren. Durch die Neuordnung des Ersetzens der Salzschiffe in der Ordnung von 1616 verloren sie daher einen beträchtlichen Teil ihrer Einnahmen<sup>476</sup>. Vor der Fertigstellung der Schiffe, das heißt vor der Aufbringung des Bodens, mußte dieser vom Umgeher abgemessen werden<sup>477</sup>. Auf diese Weise konnte am einfachsten festgestellt werden, ob das Schiff Normgröße hatte. Die Wände ragten von diesem Boden ja senkrecht oder nahezu vertikal auf. Erst ein vom Umgeher – der Name bezeichnet die Art seiner Tätigkeit – derart vermessenenes Schiff durfte zu Wasser gebracht und gegen ein altes ausgetauscht werden. Durch das gleichzeitige Ausscheiden und Ersetzen der Schiffe war immer ein gleich hoher Schiffsbestand gegeben. Das neue Schiff wurde dann mit der March des alten gekennzeichnet, auf dem alten Schiff wurde dieses Zeichen ausgehackt oder ausgebrannt, um es aus der Verwendung für den Salztransport zu ziehen.

Bei der Schiffserzeugung wurde ein sowohl praktisches als auch ästhetisches Moment verfolgt. Die Schiffe sollten einander möglichst gleichen<sup>478</sup>, also nicht etwa bei einem der Bug hochgezogen und bei dem nächsten flach.

Die Frist zur Rückgabe für die von den Fertigern gemieteten Schiffe wird ebenfalls geregelt. Wenn ein Schiff von Hallein nach Passau geht, so soll es innerhalb von 14 Tagen zurückgegeben werden, oder der Fertiger muß dafür ein neues stellen. Vier Tage dauerten maximal der Gegenzug nach Hallein, das Beladen und die Fahrt nach Laufen. Dann hatte der Fertiger noch 10 Tage Zeit, nach Passau zu fahren, die Ladung zu verkaufen und das Schiff gegenwärts ziehen zu lassen. Die Frist war ausreichend bemessen, Überschreitungen kaum zu befürchten. Wenn der Fertiger die Zeit aber dennoch überzog, mußte er die Schiffsmiete von Hallein weg so lange bezahlen, bis er das Schiff wiederbrachte oder ein neues kaufte<sup>479</sup>.

---

475 Aufstellung der gebauten Schiffe, allerdings nur für den Zeitraum 1790–1801 nach Orten und Betrieben bei *Neweklowsky* (wie Anm. 459), S. 289, Tab. II. Damals wurden die meisten Schiffe in Hallein und Salzburg gebaut, die wichtigsten Ausgangspunkte für Salz- und Warenschiffahrt hatten sich auch in der Schiffsherstellung die erste Stelle gesichert.

476 *Lori* (wie Anm. 358), n 229, S. 484–510, bes. S. 488.

477 *Siegel/Tomaschek* (wie Anm. 368), S. 88.

478 Ebd.

479 Ebd.



Wenn ein Salzhändler in Passau auf die erzbischöflichen Zillen Wein lädt, muß er Abgaben entrichten. Wenn er dagegen Getreide für den Gegenzug laden läßt, bezahlt er nichts. Die Einfuhr von Getreide, die wegen der gebirgigen Lage weiter Teile des Erzstifts bereits früh notwendig war, wurde also im Gegensatz zum Import von Wein begünstigt<sup>480</sup>. Zollsenkungen oder überhaupt die Gewährung von Zollfreiheit wie in diesem Fall sind auch heute noch Maßnahmen, die den Anreiz zum Import durch die Erwartung höherer Gewinne und verbesserter Konkurrenzfähigkeit erhöhen.

Auf die Erneuerung der Schiffe gehen die Schiffsfahrtsrechte von 1426 mehrmals ein. In Zusammenhang mit den Fertigern wird betont, daß jedes Schiff, das ein Salzhändler zurückbringt, auf seinen Zustand untersucht werden soll. Für Schäden haftet der Händler. So wird größtmögliche Sorgfalt während des Transports und eine zwangsläufige Erneuerung der Schiffe erreicht, und die Kosten für den Erzbischof als Halter bleiben möglichst gering.

Die Erzbischöfe waren immer darauf bedacht, kostengünstigen Transport zu gewährleisten und so die Konkurrenzfähigkeit der Halleiner Saline noch zu verbessern. Daher wird ein Höchstlohn für die Ausfergen festgelegt. Sie dürfen für das Führen eines Schiffes von Laufen nach Hallein und wieder zurück nicht mehr verlangen als 135 Pfennig<sup>481</sup>, also um 15 Pfennig mehr als in der Nota. Es darf aber jeder Fertiger einen Ausfergen in Dienst nehmen, der die Fahrt billiger durchführt.

Die Mietsätze für die erzbischöflichen Zillen waren dagegen nicht erhöht worden<sup>482</sup>. Wie groß ihre Bedeutung für die Einkünfte des Erzstifts war, geht aus den detaillierten Aufstellungen in den Schiffsfahrtsrechten hervor. Die größte Bedeutung im Rahmen der Salzschiffahrt kam der Strecke bis Burghausen zu. Insgesamt wurde die Flußstrecke in vier Abschnitte unterteilt: 1. Von Hallein bis Laufen und bis Burghausen, 2. von Salzburg nach Laufen und Burghausen, 3. von Laufen nach Burghausen und die flußabwärts liegende Strecke bis Obernberg, 4. schließlich bis in den „Tümpfel“ (Schiffslandestelle) der Stadt Passau<sup>483</sup>.


Am Ende der Aufstellung wird noch eine ökonomische Regelung für die Erneuerung der Schiffe getroffen. Die Schiffe, die ersetzt werden müssen, dürfen ein letztes Mal die Salzach hinabgeführt werden, dafür ist auch die normale Schiffsmiete zu entrichten. Das betreffende Schiff darf aber nicht mehr gegenwärts nach Laufen gezogen werden, außer das neue Schiff, gegen das es ausgetauscht werden soll, ist noch nicht fertig. Dabei darf aber kein anderer Vorteil erzielt werden. Ein Ausferge, Schopper

480 Koller (wie Anm. 392), S. 46–47; Klein (wie Anm. 337), S. 562.

481 Siegel/Tomaschek (wie Anm. 368), S. 89, gibt den Betrag an als *den. β 4 den. 15* (4 Schilling 15 Pfennig).

482 Vgl. Lori (wie Anm. 358), n 43, S. 43; fol. 6<sup>r</sup> des Orig. (s. Abb. 6).

483 Siegel/Tomaschek (wie Anm. 368), S. 89. Bis zum Tümpfel von Passau als Endpunkt der Salzach-Inn-Schiffahrt war das Laufener Schifffgericht zuständig.



In man erst wer d'igt und d'  
 burg ist der sol ain zull habn  
 Und sol dy vassn ind altach  
 ontzt an das gewecht an alls  
 geuar und wenn er dan himaw  
 vart wil so sol er schiffe an d'  
 stueckerz schef an alles geuar.  
 Und an chaim ander und sol er  
 eine stueckerz aus d' altach  
 geib gein purkhauß wo ain asth  
 d' p m und wo eine sechser d' l p  
 Bein obzng wo eine asth d' p m  
 und an eine sechser d' p m  
 und gein passaw wo eine asth  
 d' p m und wo eine sechser d' p m

Abb. 6 Ausschnitt von fol. 6<sup>r</sup> der „Nota de Iuribus in Lauffen“.

oder Fertiger, der ausgediente Schiffe für den Salztransport verwendet, wird bestraft<sup>484</sup>. Zur Überprüfung der rechtmäßigen Anzahl der Schiffe – es gibt noch bis zum Ende des 16. Jahrhunderts etwa die gleiche Zahl an *ordinarii* Schiffungen wie Aschen zur Zeit der Schiffherren<sup>485</sup> – dienen die Marchen, die von den alten Schiffen ausgehackt werden.

In einem Punkt beschäftigt sich die Ordnung auch mit der Salzverladung in Hallein. Es wurde festgesetzt, wer das Einfüllen des Salzes in die Kufen und dann die Verladung der gefüllten Salzfässer überwachen mußte<sup>486</sup>. Vor dem Beladen der Salzzillen mußten 212 in den Pfieseln gedörnte Fuder zuerst zerkleinert und dann in 186 Kufen gefüllt werden. Um Fe-

484 Siegel/Tomaschek (wie Anm. 368), S. 90.

485 Lori (wie Anm. 358), n 229.

486 Siegel/Tomaschek (wie Anm. 368), S. 89.

stigkeit zu erreichen, wurde das Salz mit Stampfern eingestoßen<sup>487</sup>. Beim Stoßen wurde oft versucht, den Händler zu betrügen. Um solche Unrechtmäßigkeiten zu vermeiden, mußten der Stadtrichter von Hallein, zwei beeidete „Messer“ und der Ausferge, der das Schiff für den Transport leitete, anwesend sein<sup>488</sup>. Der Ausferge war hierbei Vertreter des Fertigers. Salz, das gestoßen wurde, ohne daß diese Personen dabei waren, sollte nicht auf die Schiffe getragen werden<sup>489</sup>, um Beschwerden von seiten der Fertiger zu vermeiden. Man sollte dem Erzstift keine Vorwürfe machen können, Unrechtmäßigkeiten im Salzhandel zu tolerieren.

Tatsächlich war Betrug beim Stoßen jedoch an der Tagesordnung. Ansonsten hätte es dieser Vorbeugungsmaßnahmen nicht bedurft. Die Verwendung von zu kleinen Kufen, die selbst bei festestem Einstoßen nicht mit der vorgeschriebenen Menge gefüllt werden konnten, war eher selten. Da die Kufen mit einem eigenen Maß gemessen wurden, war die Gefahr der Entdeckung groß. Am üblichsten war daher die ungenügende Zerkleinerung der harten Fuder, so daß durch das Einfüllen Hohlräume zwischen den Salzbrocken entstanden, die erst durch die Erschütterungen während der Fahrt ausgefüllt und so bemerkt wurden. Ähnlich war zu geringes Stoßen, also ungenügende Komprimierung des Inhalts der Kufen, oft Ursache des Betrugs. Um hohes Gewicht zu erzielen, wurden gern auch „grüne“ Fuder, die zu früh in noch feuchtem Zustand aus den Pfieseln genommen wurden, eingestoßen<sup>490</sup>.

Dieser Bereich hat mit der Schifffahrt nur mittelbar zu tun. Da die Schifffahrtsrechte jedoch auch darauf eingehen, betreffen sie, zumindest aus erzbischöflicher Sicht, alle wesentlichen Belange des Salztransports.

## Ausfergen als „Unternehmer“ – Die Neuorganisation der Salzschifffahrt im 15. und 16. Jahrhundert

Die Rückkäufe der Schifffahrtsrechte hatten die Situation in der Salzschifffahrt völlig verändert. Die Aufgabe der Ausfergen bestand seit Anfang des 15. Jahrhunderts vor allem in der Überwachung des Transports. Dennoch sollten sie dabei auf den Schiffen mitfahren, um ihre Aufgabe als „Lotsen“ zu erfüllen<sup>491</sup>. Das Amt trug aber schon 1278 Komponenten in sich, die eine Entwicklung zu hoher Selbständigkeit begünstigten und

487 Vgl. *Penninger* (wie Anm. 454), S. 277–295; *Koller* (wie Anm. 392), S. 52; jetzt vor allem *Koller* (wie Anm. 378) mit genauer Darstellung des Vorgangs; Geräte im Keltenmuseum Hallein.

488 *Siegel/Tomaschek* (wie Anm. 368), S. 89.

489 Ebd.

490 Dazu vor allem *Koller* (wie Anm. 378).

491 *Lori* (wie Anm. 356), n 43, S. 42–43; *Siegel/Tomaschek* (wie Anm. 368), S. 86.

damals notwendig gewesen waren, um ein Gegengewicht zur Stellung der Schiffherren zu schaffen. Es war außerdem einträglich, wie der weiterhin unveränderte und schon 1278 hohe Steuersatz zeigt<sup>492</sup>, den die Ausfergen entrichten mußten. Das Ausfergenamt war durch das Ausscheiden der Schiffsbesitzer zur höchsten Tätigkeit in der Salzverschiffung geworden; es wurde damit für dieselben Schichten interessant, die früher als Gunsterweise Schiffherrenpatente erhalten hatten. Noch wichtiger für die starke Aufwärtsentwicklung, die das Ausfergenamt in den ersten Jahrzehnten des 15. und dann des 16. Jahrhunderts durchmachte, war aber die Lücke, die von den Schiffherren im sozialen Gefüge von Laufen hinterlassen worden war. Alle wichtigen Funktionen in der blühenden Stadt waren durch Angehörige von Schiffherrenfamilien ausgefüllt worden; kaum eine dieser Familien konnte oder wollte nach den Verkäufen ihre Stellung in Laufen bewahren<sup>493</sup>.

Ein anderes Betätigungsfeld für das städtische Patriziat und besonders für die aufstrebenden Ritterbürger war aber kaum gegeben. Da Laufen aber im Warenhandel keine besondere Stellung aufzuweisen hatte, war die wichtigste Einkommensquelle des Stadtpatriziats nahezu nicht vorhanden und eine Konkurrenz mit der übermächtigen Stadt Salzburg in nächster Nähe von vornherein ausgeschlossen. Es blieb also das Ausfergenamt, das sich vor allem Vertretern des niederen Adels anbot<sup>494</sup>. Diese trachteten aber sofort, Unternehmerstatus zu erlangen.

Einerseits konnte diese Entwicklung, die durch Verleihung an höherstehende Personen zu einer Verbesserung des sozialen Status der Ausfergen führen mußte, dem Erzbischof nicht unangenehm sein, wurde doch seine eigene Stellung gegenüber den Fertigern gestärkt. Gleichzeitig war man aber auch an der Sicherung und ordnungsgemäßen Durchführung der Schifffahrt interessiert, wie es die Urkunde des Jahres 1403 deutlich zeigt. Die Ausfergen stellten bislang das einzige Personal in der Salzschifffahrt dar, das in einem direkten Dienstverhältnis zum Erzbischof stand<sup>495</sup>. Diese Kontrolle über die praktischen Bereiche der Schifffahrt sollte nicht aufgegeben werden. Die Ausfergen mußten also gezwungen werden, auch weiterhin selbst die Schiffe zu führen und nicht statt dessen mehrere Schiffe gleichzeitig zu übernehmen und den eigentlichen Transport nur zu organisieren<sup>496</sup>.

492 Zum Wertvergleich *Koller* (wie Anm. 378), S. 79, Anm. 46; hier S. 298 m. Anm. 340.

493 So das Richteramt und die Stelle des Pflegers; auch die ersten genannten *consules* (bei *Martin*, Reg. 3, n 878); zu den wichtigen Ämtern für sozialen Status vgl. S. 308 f.

494 Die Guttrater, erstmals 1404 unter den Ausfergen genannt (StiftsA Urk. n 91), sind jedoch nicht mit der gleichnamigen Ministerialenfamilie ident, wie *Dopsch* (wie Anm. 336), S. 392–393, zeigen kann. Diese waren bereits Anfang des 14. Jh. ausgestorben.

495 Das erste schriftliche Zeichen einer zusätzlichen Einung ist erst das Gildenbuch „Aufzeichnungen der Bruderschaft der Schefleuts . . .“ (wie Anm. 377); etwa gleichzeitig Epitaph der Bruderschaft an der Stiftskirche Laufen.

496 Jeweils erste Bestimmungen, dafür sehr eindringlich, in *Nota und Schifffahrtsrechten*, vgl. S. 315.

Als tatsächliche Aufwertung ihres Amtes wurde ihnen daher die Vertretung der Fertiger übertragen<sup>497</sup> und so praktisch ein zusätzliches Einkommen aus den Schwarzgeldern beim Salzstoßen in Hallein gegeben<sup>498</sup>. Die Fertiger durften selbst nicht mehr nach Hallein kommen, sondern mußten gänzlich dem Ausfergen, der ihr Schiff führte, vertrauen.

Der Grund für diese befremdliche Regelung wird erst 1515 dargelegt. Es ging darum, den Schwarzhandel mit Salz möglichst zu verhindern. Es hatte sich eingebürgert, daß die Pächter der neun Salzpflanzen<sup>499</sup> den Fertigern bereits vor deren Ankunft in Hallein Angebote machten und so trachteten, ihren Anteil zuerst und zu möglichst hohen Preisen abzusetzen<sup>500</sup>. Die Ordnung von 1515 spricht zwar davon, daß diese Handlungen nur deshalb abzuschaffen seien, weil dadurch sowohl „Hällinger“ (Pächter) als auch Fertiger in den Ruin getrieben würden<sup>501</sup>. In Wirklichkeit ging es dem Erzbischof aber nur darum, auch langfristig die gute Absatzlage des Halleiner Salzes zu wahren. Das konnte nur geschehen, indem ein günstiger Preis durch direkten Wettbewerb gewährleistet wurde.

Der „Vorkauf“<sup>502</sup>, mit dem einzelne Händler ein großes oder vielleicht überhaupt das ganze Kontingent erwarben, um es, solcherart in eine Monopolstellung gelangt, zu überhöhten Preisen weiterzuverkaufen, stellte damals nicht nur im Salzhandel ein wirtschaftliches Problem dar. Auch die Preise für Grundnahrungsmittel wurden so in die Höhe getrieben<sup>503</sup>.

Die 1426 nur in einem Nebensatz erwähnte Aufgabe der Ausfergen, das Salzstoßen in Hallein im Namen der Fertiger zu überwachen, stellte also eine neue und wichtige Tätigkeit im Dienst sowohl der Fertiger als auch des Erzbischofs dar. Neben diesem Zuwachs an Verantwortung wird sich auch das Einkommen der Ausfergen wesentlich erhöht haben. Rückzug aus der Schifffahrt und der Tätigkeit in der städtischen Verwaltung dürften damit begünstigt worden sein.

Den größten sozialen Aufstieg konnten zunächst die mit Schiffherren verwandten oder verschwägerten Ausfergen erreichen. Die Strudel etwa besaßen zum Beginn der Rückkäufe 1389 zwar kein Schifffahrtsrecht mehr, hatten ihre Recht aber nicht allzu lange vorher verkauft<sup>504</sup>. Mögli-

497 Das spätere Entstehen dieses Passus zeigt die Aufnahme nur in die Schifffahrtsrechte, *Siegel/Tomaschke* (wie Anm. 368), S. 89, nicht aber in die *Nota*.

498 Zu den Unregelmäßigkeiten *Koller* (wie Anm. 378), S. 73–74.

499 *Koller* (wie Anm. 340), S. 47, S. 58–59.

500 *Lori* (wie Anm. 358), n 106, S. 151.

501 Ebd., . . . *sye ziehen ihnen entgegen und machen Unkauf und Unwert im Salz, . . . daraus sye dann in Armuth fallen . . .*

502 Dazu allgemein *Haberkorn/Wallach*, Handwörterbuch für Historiker (Berlin 1964).

503 *Registrum Eberhardi* (wie Anm. 381), n 276 versucht, durch eingehende Bestimmungen diesen Wucherhandel einzuschränken; gelingt aber bis ins 16. Jh. kaum. Vgl. schlechte Edition einer Ordnung bei *Zauner* (wie Anm. 404), S. 152.

504 Noch 1406 wird Sophie, die Mutter des Seibot Strudel, als *schiffrinn* genannt (StiftsA, Urk. n 96). Da sie eine Schenkung an die Kirche allein durchführt, ist sie Witwe, und zwar schon länger, da sonst ihr verstorbener Gatte auch genannt wäre.

cherweise waren sie die früheren Inhaber des Schiffahrtsrechts der Weisenecker, das diese vor 1390 erhalten hatten<sup>505</sup>. Die Familie gehörte aber an der Wende vom 14. zum 15. Jahrhundert zu den reichsten und einflußreichsten Bürgerfamilien von Laufen, der Verlust ihres Schiffahrtsrechts hatte ihre Position nicht beeinträchtigt<sup>506</sup>. 1391 erreichte Hans Strudel als erster Ausferge<sup>507</sup> das Richteramt in Laufen<sup>508</sup>, noch 1426 wird er als Pfleger und Richter genannt<sup>509</sup>. Er ist ein direkter Nachkomme des Siegfried Strudel aus der Reihe der ersten Ausfergen von 1278<sup>510</sup>. In der Gemeinschaft der Ausfergen nahm er eine entsprechende Vorrangstellung ein<sup>511</sup>.

Andere Ausfergen konnten so früh an die soziale Position des Hans Strudel nicht anschließen, sie erreichten ähnliche Stellungen erst um die Mitte des 15. Jahrhunderts<sup>512</sup>. Gerade Hans Strudel ist jedoch ein ausgezeichnetes Beispiel für die oben dargestellte Entwicklung, die um die Wende zum 15. Jahrhundert begann. In seiner Position als Richter und dann auch als Pfleger konnte er unmöglich auf Salzschiffen Dienst getan haben; er war vielmehr der erste, der einen eigenen „Betrieb“ in erzbischöflichem Dienst eingerichtet hat und die Mannschaften unter der Leitung des *Seßtalers*<sup>513</sup>, der später die Stelle des Ausfergen vertrat, vermittelte. Bei Hans Strudel scheint diese Vorgangsweise geduldet worden zu sein; gegen alle anderen, die die Teilnahme an der Schifffahrt vernachlässigen wollten, richteten sich die eindringlichen Einleitungen von Nota und Schiffahrtsrechten.

Alle Ausfergen übernahmen aber nur noch die Verantwortung für die Strecke Laufen–Hallein–Laufen. In Laufen wurden dann die Schiffe vom Ausfergen oder dem Seßtaler den Naufergen, die im Dienst der Fertiger standen, oder den Fertigern selbst übergeben, die sie dann weiter salzabwärts transportierten<sup>514</sup>.

Für die soziale Differenzierung zwischen den Ausfergen als Unternehmer und den Naufergen, die stets Schiffleute blieben und die ihnen übertragenen Schiffe – später vor allem Schiffszüge – selbst leiteten, war also in besonderem Maß die Aufwertung der Tätigkeit der Ausfergen in Hallein verantwortlich. Die Schifffahrt von Laufen abwärts brauchte hinge-

505 HHStA, AUR 1390 IV 11; vgl. Aufstellung IV im Anhang.

506 StiftsA, Urk. n 71, n 78, n 96, n 115, n 119, n 128, n 132 u. n 148 (zuletzt v. 1443).

507 Als solcher zuletzt 1417 (StiftsA, Urk. n 114, n 115) genannt.

508 StiftsA, Urk. n 77 von 1391 VI 13.

509 StiftsA, Urk. n 128; *Schedl* (wie Anm. 397), S. 211–214.

510 StiftsA, Urk. n 114. Der hier als Vater genannte Siegfried kann zwar nicht der von 1278 sein, aber dessen gleichnamiger Sohn.

511 Vgl. StiftsA, Urk. n 119.

512 StiftsA, Urk. n 220, n 227, n 289.

513 Schiffsführer; Bezeichnung von „Seßtal“, das ist die „Bilge“, der tiefste Teil des Schiffes, in dem sich eingedrungenes Wasser sammelt und ausgeschöpft wird. Die dazu benötigte Pfanne muß vom *Lebsalzger* geborgt werden. *Lori* (wie Anm. 358), n 147 (zu den Lebsalzern); ebd., Lexikon II, S. 645.

514 Vgl. S. 315 u. das Kapitel „Naufergen und Fertiger“.

gen weiterhin nur fähige Schiffer, die die Untiefen kannten, diese umgehen konnten und deren einzige Aufgabe die Leitung der Schiffe war. Dazu kommt noch die enge Bindung des Naufergen an die Fertiger, die gleichzeitig auf den Salzschiffen mitfahren<sup>515</sup>.

Die Anzahl der Ausfergen verringerte sich schon vor dem Beginn der Rückkäufe von Schiffahrtsrechten durch das Aussterben einiger Familien. Freigewordene Stellen wurden durch Angehörige anderer Ausfergenfamilien aufgefüllt, vor allem Angehörige der sechs Mitglieder des „Rates“<sup>516</sup>, sofern diese erwachsene Söhne hatten, die noch keine Ausfergenstellen innehatten. Sonst wurden diese Posten überhaupt nicht neu besetzt, so daß um die Wende zum 16. Jahrhundert nur noch vier Familien das Ausfergenamt ausübten<sup>517</sup>. Wenn vorher neue Ausfergen bestellt worden waren, so waren diese entweder vom Erzbischof ausgewählt oder zumindest in Übereinstimmung mit der Ausfergenurkunde von 1278<sup>518</sup> genau kontrolliert worden<sup>519</sup>. Damit war die Voraussetzung dafür geschaffen, das aufgewertete Amt nur durch entsprechende Personen aus den verdienten Schichten des Erzbistums ausüben zu lassen<sup>520</sup>.

1513 wurde den verbliebenen Ausfergen der Titel „Erbausfergen“ verliehen<sup>521</sup>. Die Erstellung der Liste wurde anders vorgenommen als 1278. Nicht mehr einzelne „Erbausfergen“ werden genannt, sondern die männlichen Mitglieder von vier Familien haben das Amt auszuüben<sup>522</sup>. Die Zahl der Personen richtet sich also nach den Bedürfnissen und der Größe der genannten Familien. Da ihre Aufgabe nur noch die Organisation der Salzverschiffung war, brauchte man nicht mehr eine bestimmte Anzahl, um alle Schiffe tatsächlich zu besetzen. Ein Ausferge konnte leicht die Besatzung für mehrere Schiffe zusammenstellen.

Anders liegt der Fall bei den Naufergen, deren Tätigkeit ebenfalls nur noch von zwei Familien ausgeübt wurde<sup>523</sup>. Diese Einschränkung führte zu einem Mangel an Schiffleuten und zu einem Protest der Fertiger<sup>524</sup>.

Die Beschränkung der Ausfergen auf einige Familien bestand schon länger; ursprünglich habe es sich um acht Geschlechter gehandelt, näm-

515 Bereits 1301 in der Lebsalzerurkunde scheinen die Fertiger Auftraggeber der Naufergen zu sein (SUB IV, n 223); Verpflichtung zum Mitfahren vgl. *Lori* (wie Anm. 358), n 43, S. 42–43; *Siegel/Tomaschek* (wie Anm. 368), S. 88–89.

516 SUB IV, n 94; *Loehr* (wie Anm. 335), Beilage 4.

517 Vgl. *Koller* (wie Anm. 378); *Neweklowsky* (wie Anm. 385), S. 459–461, jedoch mit Fehler über die Gutrater (übernommen aus *Lorenz Hübner*, Beschreibung der hochfürstlichen Haupt- und Residenzstadt Salzburg [Salzburg 1793], S. 318).

518 SUB IV, n 94; vgl. Teil 1, S. 45–48.

519 So HHStA, AUR 1403 VIII 13.

520 *Koller* (wie Anm. 378), S. 79, über die Stellung des Christoph Perner.

521 Edition *Koller* (wie Anm. 378), S. 84–87.

522 Gold, Gutrater, Pötl und – neu hinzugekommen – die Perner. Ausgestorben sind die Gänsel. *Koller* (wie Anm. 378), S. 84–85.

523 *Lori* (wie Anm. 358), n 147, S. 314–315, auch noch n 229.

524 Abschrift im „Protocollum der bürgerlichen Erbnaufergen“ (Orig. Stadtarchiv Laufen).

lich um die Gold, Gutrater, Guträtel, Frauendienst, Strudel, Talk, Pötl und Gänsel<sup>525</sup>, was jedoch unrichtig ist. Zunächst gehörten die 40 Ausfergen des Jahres 1278 zumindest 30 verschiedenen Familien an<sup>526</sup>, außerdem waren die (jüngeren) Gutrater nicht unter den ersten Ausfergen<sup>527</sup>. Sie scheinen erst mit Hans Gutrat 1404 als Ausfergen auf<sup>528</sup>. Kuno von Gutrat, einer der bedeutendsten Adligen unter den Erzbischöfen Wlodziłaus und Friedrich von Walchen, war zwar unter den Zeugen des Ausfergenprivilegs<sup>529</sup>. Sein Geschlecht ist aber schon 1304 erloschen, die meisten Güter fielen an den Erzbischof. Die Gutrater von Laufen, die mit diesem Geschlecht nicht verwandt waren<sup>530</sup>, scheinen ihren Ursprung aber fälschlich von dieser Nennung abgeleitet<sup>531</sup> und deshalb die Aufnahme in die Liste der vermeintlich ursprünglichen Familien veranlaßt zu haben. Das Privileg von 1278 scheint für die Erstellung des Erbausfergenpatents nicht vorgelegt worden zu sein, der Irrtum wäre sonst sofort bemerkt worden.

Interessant ist, daß in der Liste der angeblich ersten Ausfergenfamilien auch ein Geschlecht „Guträtl“ genannt wird; der Name ist ein Diminutiv von „Gutrat“. Da in den Laufener Quellen von zwei Familien „Gutrater“ und „Guträtl“ sonst nie die Rede ist, scheint es, daß diese Familie in die Urkunde von 1531 nur zur Sicherung der Genealogie der Laufener Gutrater aufgenommen wurde. Wäre die Abkunft von dem alten Ministerialengeschlecht der Gutrater angezweifelt worden, hätte man immer noch auf die zweite genannte Familie gleichen Namens verweisen und so eine Abkunft von den ersten Ausfergen unter Beweis stellen können.

Auch alle anderen drei Ausfergengeschlechter, die es bis 1530 gab, werden unter den ersten acht Familien angeführt. Tatsächlich gehörten nur die Gänsel den Ausfergen von 1278 sicher an. Die Pötl stammten wahrscheinlich von dem Heinrich Potmir der ersten Ausfergenurkunde ab<sup>532</sup>. Die Gold kamen wie die Gutrater jedenfalls erst nach 1400 zu den Ausfergen. Sie gehörten zu den vornehmeren Salzburger Ritterfamilien und faßten ihr Amt als einträgliche Pfründe auf, deren Genuß nicht mehr an die ständige Anwesenheit in Laufen gebunden war<sup>533</sup>.

525 Koller (wie Anm. 378), S. 84.

526 Vgl. Aufstellung V im Anhang; ebenso zit. Neweklowsky (wie Anm. 385), Bd. 3, S. 201, die mündl. Auskunft von Herbert Klein.

527 Vgl. S. 324, Anm. 494.

528 StiftsA, Urk. n 91.

529 SUB IV, n 94; Loehr (wie Anm. 335), Beilage 4, S. 257.

530 Vgl. jetzt Dopsch (wie Anm. 336), S. 390–393, der auch die Genealogie der Familie untersucht.

531 Vgl. S. 327, Anm. 517; anscheinend im Vertrauen auf diese Urkunde, die für die Angaben Hübners ausschlaggebend gewesen sein mußte, außer den bereits genannten Werken auch Ernst Neweklowsky, Bausteine zu einer Geschichte der Laufen-Oberndorfer Schiffer, in: MGS L 102 (1962).

532 SUB IV, n 94. Eine andere Zuordnung ist kaum denkbar; vgl. Aufstellung V im Anhang.

533 Zu den Familien vgl. Dopsch (wie Anm. 336).



Anlaß zur Ausstellung der Urkunde und zu der damit verbundenen Neuordnung war das Aussterben der „Gänsel“ mit Warmund Gänsel im Jahr 1530<sup>534</sup>. Mit Christoph Perner, der 1532 zur Ergänzung der bislang und in der Folge unveränderten Zahl von vier Erbausfergenfamilien sein Amt verliehen bekam, wurde ebenfalls eine bedeutende Salzburger Familie in die Reihe der Ausfergen aufgenommen. Nachkommen einfacher Schiffeleute waren tatsächlich nur noch die Angehörigen des Geschlechts der Pötl. Auch diese Familie schied bald aus. Bereits 1581 sind die Pötl nicht mehr unter den Erbausfergen, das ausgestorbene Geschlecht ersetzen die Höflinger, eine Familie, die wie die Perner nicht aus Laufen, sondern aus Salzburg stammte<sup>535</sup>. Auch diese konnten auf Dauer keine Nachkommenschaft bilden, 1616 sind an ihre Stelle die Gülsen getreten, während die älteren Familien, Gutrater, Gold und auch Perner, ihre Stellung halten konnten<sup>536</sup>.

Die Umwandlung des alten Laufener Ausfergenamts in eine Unternehmerrposition war damit abgeschlossen. Auch die damit verbundene Verwaltungs- und Organisationstätigkeit wurde nicht mehr von den Inhabern des Amtes, die ja zumeist nicht mehr in Laufen wohnten<sup>537</sup>, sondern von deren Beauftragten<sup>538</sup> wahrgenommen.

## Naufergen und Fertiger

Die Personengruppen der Schiffherren und der Ausfergen sind in ihrer Bedeutung für die Salzverschiffung stets richtig erkannt und eingeordnet worden. Einer Erklärung bedarf aber die Stellung der Naufergen<sup>539</sup>. Ihre Tätigkeit kann nur gemeinsam mit der Tätigkeit der Fertiger erfaßt werden. Die Salzhändler hatten zwar keine gemeinschaftliche Organisation, einzelne Gruppen traten aber geschlossen auf, wenn es ihre Interessen erforderten<sup>540</sup>. Genau beschrieben wird ihre Tätigkeit erst um die Wende zum 17. Jahrhundert<sup>541</sup>, das Recht zu fertigen wurde aber auch in den Schifffahrtsrechten von 1426 betont<sup>542</sup>. Der Salzhandel steht dort jedem frei. Erst nach 1594, als schließlich die gesamte Halleiner Salzproduktion

534 In der Urk. wird das Aussterben der Gänsel ausdrücklich als Anlaß der Ausstellung genannt. Vgl. *Koller* (wie Anm. 378), S. 84–85; die Gänsel gehörten zu den ältesten Ausfergenfamilien.

535 *Lori* (wie Anm. 358), n 147, S. 313.

536 Ebd., n 229, S. 492.

537 Allein die Gutrater treten weiterhin in Laufener Urkunden auf, die anderen genannten Familien hatten nie das Laufener Bürgerrecht.

538 Die Seßtaler, vgl. *Lori* (wie Anm. 358), n 147, n 229; zur neuen Aufgabenteilung auch das Kapitel „Die Salzschiffahrt am Ende des 16. Jahrhunderts . . .“

539 Zu ihrem Verhältnis zu den Ausfergen vgl. S. 326.

540 SUB IV, n 223.

541 *Lori* (wie Anm. 358), n 147, n 229 mit eigenen Kapiteln zur Aufgabe der Fertiger in der Schifffahrt.

542 *Siegel/Tomaschek* (wie Anm. 368), S. 86–87.

an das Herzogtum Bayern verkauft werden mußte, fand das freie Salzhandlertum der Fertiger ein Ende<sup>543</sup>.

Die *Nota de Iuribus* zeigt deutlich, daß die Fertiger auch eine Bedeutung in der praktischen Durchführung der Salzverschiffung hatten, die eng verbunden mit den Naufergen war. Die Artikel, die in dieser Rechtsaufstellung für den Bereich von Laufen abwärts gelten, sind bekanntlich durch eine Zwischenüberschrift gekennzeichnet (vgl. S. 304 f.). Dem Naufergen wird aber, wie auch 1426<sup>544</sup>, nur die Aufgabe zugewiesen, den Fertiger bei der Schifffahrt zu beraten<sup>545</sup>. Die Verantwortung für alle Bereiche des Transports trägt aber der Fertiger allein.

Vergleicht man nun die beiden Abschnitte der Schifffahrt, so nimmt der Fertiger – und nicht der Nauferge! – von Laufen abwärts eine ähnliche Stellung ein wie der Ausferge für den oberen Bereich. Der Hinweis, daß die Fertiger auch das Wassersehen, das Bestimmen und Kennzeichnen der schiffbaren Stromrinne, selbst durchführten<sup>546</sup>, zeigt, daß sie die Leitung der Schiffe persönlich übernahmen und diese zwischen den Untiefen hindurchmanövierten. Dabei werden sie durch die Naufergen unterstützt, wohl auch, um die Schiffe, die ja erzbischöfliches Gut waren, zu schützen. Die Schiffe für diese untere Teilstrecke sind ursprünglich jedenfalls dieselben wie für den oberen Teilbereich. Dazu kam eine Zille, die Eigentum des Fertigers war<sup>547</sup> und von diesem wohl auch für das Wassersehen verwendet wurde. Sie durfte in Laufen, wo der Fertiger die Schiffe vom Ausfergen übernimmt, mit Salz beladen werden<sup>548</sup>. Von einem Entladen der Schiffe bei der Umfahrung des Laufens wird in den Quellen nichts berichtet. Auch ein Bild im Kreuzgang der Laufener Stiftskirche<sup>549</sup> zeigt keine Anzeichen, daß die Schiffe vor dem Hindernis entladen wurden.

Dem Händler, der ja nicht in einem Dienstverhältnis zum Erzbischof stand, konnte natürlich nicht wie dem Ausfergen eine Buße für einen selbstverschuldeten Unglücksfall auferlegt werden. Es wurde jedoch geregelt, daß er ein kaputtes Schiff ersetzen mußte<sup>550</sup>. Die Ladung zu retten, lag in seinem eigenen Interesse.

Fertiger konnten die Schiffe also selbständig von Laufen weiterführen oder waren für die Weiterfahrt verantwortlich. Sie hatten daher eine

543 Vgl. *Lori* (wie Anm. 358), n 161, n 229.

544 Ebd., n 147, S. 314–315. Überschrift jedoch (auch 1616) unrichtig „Von den Erbausfergen“.

545 *Siegel/Tomaschek* (wie Anm. 368), S. 87.

546 Ebd.

547 Ebd., S. 86; *Lori* (wie Anm. 358), n 43, S. 42.

548 . . . *und sol dy vassen in der altach* . . . (zit. nach fol. 6<sup>r</sup> des Orig., s. Abb. 6); vgl. *Lori* (wie Anm. 358), n 43, S. 42.

549 Vgl. die Abb. im Beitrag v. *Walter Brugger*, Das Leben Johann Michael Rottmayrs, in: *Das Salzfaß*, NF, 14. Jg., H. 3 (1980), S. 107; s. auch Anm. 449.

550 *Siegel/Tomaschek* (wie Anm. 368), S. 88–89.

denkbar ungünstige Doppelfunktion. Den Weiterverkauf und auch den Transport des Nachschubs gleichzeitig zu besorgen, war schwierig. Eine Vereinigung dieser beiden Aufgaben ist nur auf einer niederen Stufe der Entwicklung möglich, wenn nämlich ein Fertiger wirklich nur ein Schiff besaß und mit diesem zur Produktionsstätte (Hallein) oder zu einer Lagerstelle (Schellenberger Salzstadel bei Rif) kam und dieses dann beladen in die Absatzgebiete oder als Zwischenhändler zum Weiterverkauf an einen anderen Händler brachte, der das Salz dann auf dem Landweg, etwa über den „Goldenen Steig“ von Passau aus nach Böhmen, weiterverfrachtete. Auf dieser Entwicklungsstufe ist der Händler durchaus auch als nautisch erfahren zu denken. Solchen Verhältnissen tragen die Schiffsfahrtsrechte und die Nota durch die Gewährung einer Zille als Eigentum des Salzfertigers Rechnung. Der Absatz einer größeren Menge Salzes, die durch den Transport auf mehreren gleichzeitig geführten Schiffen (später „Meistersalz“) zur Verfügung stand, mußte anders bewerkstelligt werden. Waren vorher die Händler vielleicht noch teilweise an der Schifffahrt beteiligt gewesen, wurde ihnen jetzt der eigene Einkauf in Hallein und die Teilnahme an der Schifffahrt auf der oberen Strecke untersagt<sup>551</sup>. Die Fertiger werden so viel stärker an den Weiterhandel gebunden, was ihren eigenen Interessen durchaus entsprach. Bürgerrecht und Wohnstatt nahmen sie dann vor allem in den Städten wahr, die die wichtigsten Umschlagplätze für den Salzhandel darstellten, nämlich Passau und Burghausen<sup>552</sup>.

Die Händler, jetzt vor allem Großhändler, befinden sich nun auch in einer stärkeren Rechtsposition gegenüber dem Erzbischof. Wünsche dieser bayerischen Salzfertiger müssen erfüllt werden, so die 1441 gestellte Forderung nach Vergrößerung der Salzkillen<sup>553</sup>, um gegen Unfälle sicherer zu sein, eigentlich aber, um noch größere Mengen transportieren zu können. Ab dieser Zeit, der Mitte des 15. Jahrhunderts, haben die Salzkillen etwa das von Seethaler beschriebene Maß<sup>554</sup>.

Die praktische Durchführung und Leitung der Salzverschiffung von Laufen abwärts wurde jetzt vollständig den Naufergen anvertraut. Diese sind 1426 die Schiffsführer der Fertiger<sup>555</sup>. Im 16. Jahrhundert aber darf nur noch der Nauferge die Salzschiffe führen, oben auf dem ersten Schiff, der „Naufahrt“<sup>556</sup>, stehen und durch Handzeichen die Schiffszüge leiten. Dieses Vorrecht wird vom Erzbischof energisch betont<sup>557</sup>. Damit erfüllt

551 Ebd., S. 87–89; vgl. *Lori* (wie Anm. 358), n 106, S. 148–151.

552 *Lori* (wie Anm. 358), n 33, S. 30–31; Orig. HHStA, AUR 1441 VI 27.

553 Wie oben.

554 Manuskript im SLA; vgl. Teil 1, S. 49.

555 *Siegel/Tomaschek* (wie Anm. 368), S. 87; *Lori* (wie Anm. 358), n 43.

556 Zu den Begriffen vgl. Teil 1, S. 53 f.

557 *Lori* (wie Anm. 358), n 229, S. 493, . . . und solle durchaus keinem Schiffmann, allein dem Naufergen, von Lauffen aus unter der Brucken hinoben auf dem Salz zu stehen und das Schiff zu regieren vergonnt seyn . . .

der Nauferge Aufgaben vergleichbar denen des Seßtalers<sup>558</sup>, die dieser im Auftrag der Ausfergen „obenher“ (Hallein–Laufen) innehatte.

Die leitende Position des Naufergen zeigt bereits das Passauer Schiffleutzezbuch in einer mit dem in Anm. 557 zitierten Text genau übereinstimmenden Abbildung<sup>559</sup>.

Bereits damals, etwa um die Ausstellung der Schifffahrtsrechte, hatten die Fertiger die Schifffahrt völlig an die Naufergen abgegeben. Die Schifffahrtsrechte von 1426 zeigen hier eine interessante Verquickung von altem und neuem Rechtsbestand. Denn nach den Artikeln, daß die Fertiger (schon hier „Meister“ des Meistersalzes, der damals noch seltenen Schiffszüge) selbst wasserschen würden, wird betont, daß sie ihre Schiffe dahin fahren lassen müssen, wohin der Nauferge will, vor allem, daß auch bis zu diesem Punkt *schefmiet* zu bezahlen sei<sup>560</sup>. Einwände gegen die Fahrt des Naufergen konnte der Fertiger ohnedies kaum vorbringen. Bereits im Schiffleutzezbuch ist der Fertiger nicht abgebildet, sondern nur der Nauferge allein. Im 15. und dann im 16. Jahrhundert wartete der Fertiger in Passau, um den Weitertransport und Verkauf zu organisieren, oder in Burghausen, dem zweiten Endpunkt der Salzschiifffahrt. Die „Naufahrt“ oblag dem Naufergen allein<sup>561</sup>.

## Die Salzachschiifffahrt am Ende des 16. Jahrhunderts – Ein letzter Versuch zur Reorganisation

### Die Salzverträge mit Bayern und die Konsequenzen

Aus dem Jahr 1581 ist die erste, dafür äußerst detaillierte Aufstellung über die genauen Tätigkeiten der einzelnen an der Salzverschiffung beteiligten Personengruppen erhalten<sup>562</sup>. Jeder einzelne Hilfsdienst und sogar die Arbeit der selbständigen Fertiger werden geradezu lexikalisch erläutert. 380 Jahre zuvor war eine solche Aufstellung nicht benötigt worden. In den Rechtsbestimmungen waren die Bereiche der jeweils genannten Aufgaben als bekannt vorausgesetzt worden, ausdrücklich festgehalten wurde nur Neues oder nicht zu Veränderndes. Die Schifffahrtsordnung von 1581 kann dagegen als „Protokoll“ der Salzschiifffahrt angesehen werden. Ein umfangreicher Teil ist darin wie in allen früheren Ordnun-

558 *Lori* (wie Anm. 358) über die Arbeit der Schiffleute in n 229; ebd. S. 645 im „Register sonderbarer baierischer Bergrechtswörter“.

559 Siehe die Abb. bei *Dopsch* (wie Anm. 385), S. 73.

560 *Siegel/Tomaschek* (wie Anm. 368), S. 87; zur Bezahlung *Lori* (wie Anm. 358), n 43, S. 42–43; in der vorliegenden Arbeit S. 306 u. 321.

561 Ebenso bereits *Neweklowsky* (wie Anm. 385), S. 95. Er unterscheidet auch richtig drei Arten des Gebrauchs des Begriffs „Naufahrt“, nämlich die Fahrt in Stromrichtung, die Stromrinne selbst und die Bezeichnung des Schiffs, das stromabwärts geführt wird.

562 *Lori* (wie Anm. 358), n 147 (Orig. im Archiv des Keltenmuseums Hallein).

gen den für den Erzbischof wichtigen Abgaben und Mautsätzen gewidmet, ebenso den zollfrei zu befördernden Mengen.

Die Aufgaben der einzelnen Berufsgruppen sind nach einer bestimmten Rangordnung festgehalten. Auch hier wird die Vorrangstellung der Ausfergen betont. Wie früher unter den Schiffherren werden jetzt unter den Ausfergen Schiffeleute und Treiber, die nunmehr den Gegenzug mit Pferden durchführen<sup>563</sup>, unterschieden<sup>564</sup>, so daß jeder Ausferge etwa über einen gleichen Stock an Leuten verfügen kann. Diese niederen Gruppen des Schiffspersonals werden jeweils nur für eine Fahrt angeworben. Der Ausferge ist aber verpflichtet, gewisse ausgebildete Schiffeleute in einem dauernden Dienstverhältnis zu halten, nämlich die Seßtaler, *Gnossen* und Steuerer<sup>565</sup>.

Diese sind die leitenden Personen beim „Ausführen“ der Salzfahrt von Hallein nach Laufen. Sie sind qualifizierte Schiffeleute wie früher die Ausfergen selbst und mit deren Aufgaben betraut. Je einer aus den drei bezeichneten Berufsgruppen muß auf jedem Salzschiß mitfahren<sup>566</sup>, so wie es in den älteren Bestimmungen den Ausfergen vorgeschrieben war<sup>567</sup>. Jetzt aber übernimmt der Seßtaler die nautische Leitung und Aufsicht über das Schiße<sup>568</sup>, der „Steuerer“ ist der Steuermann, der das Schiße nach den Befehlen des Seßtalers zu lenken hat.

Die wichtigste Aufgabe hat aber der *Gnoss* inne. Die über seine Tätigkeit nichts aussagende Berufsbezeichnung bringt zum Ausdruck, daß er ein Vertrauter, ein „Genosse“ des Ausfergen und dessen Auftraggebers, des Fertigers, ist, stellt ihn also über die anderen Schiffeleute. Der *Gnoss* war auch an der Salzarbeit nicht selbst beteiligt, sondern hatte zunächst die Schiffe im Ortsteil Altach herzurichten<sup>569</sup>. Er war für die Anwerbung aller anderen benötigten Schiffeleute verantwortlich und hatte die finanziellen Belange der Fahrt, das „Ausrichten“, zu erledigen, vor allem die Bezahlung der angeheuerten Schiffer und der Schiffsmitte für den Fertiger. Wenn die leeren Schiffe im Gegenzug nach Hallein gebracht wurden, mußte er während einer Pause in Salzburg ihre ordnungsgemäße Vertäuerung oberhalb der Brücke beaufsichtigen, damit die abwärtsfahrenden, beladenen Salzschiße nicht behindert wurden<sup>570</sup>. Der Seßtaler führte zwar die nautische Aufgabe der Schiffsführung durch, die Oberaufsicht über alle Bereiche des Transports hatte nach diesen Bestimmungen aber der *Gnoss* über. Damit war er das Verbindungsglied zwischen Schiffeleuten,

563 Vgl. *Siegel/Tomaschek* (wie Anm. 368), S. 86.

564 *Lori* (wie Anm. 358), n 147, S. 313.

565 Ebd.; vgl. auch das „Verzeichnis sonderbarer baierischer Bergrechtsausdrücke“.

566 *Lori* (wie Anm. 358), n 147, S. 313.

567 Ebd., n 43, S. 42; *Siegel/Tomaschek* (wie Anm. 368), S. 86.

568 *Lori* (wie Anm. 358), n 147, S. 316, unter dem Zwischentitel „Seßtaler, Steuerer, Gnossen, Schärler obenher vom Hallein auf Laufen“.

569 Ebd., n 147, S. 317.

570 Ebd.

Ausfergen und Fertiger und wegen seiner finanziellen Aufsicht der wichtigste Beteiligte an der Organisation. Die *Gnossen* mußten daher auch an der Fahrt von Hallein nach Laufen teilnehmen, obwohl sie selbst keine Aufgaben als Schiffleute hatten<sup>571</sup>. Sie kontrollierten die niederen Schiffleute, die von ihnen angeworben wurden und so zu ihnen in einem direkten Dienstverhältnis standen<sup>572</sup>. Zusätzlich hatten sie eine eigens ihnen unterstellte Gruppe von Gehilfen, die „Schärler“, um die Schiffe für die Fahrt herzurichten. Diese Schärler hatten auch während der Fahrt Hilfsdienste zu leisten.

Der Gegenzug der Schiffe ist nur für die Strecke zwischen Tittmoning und Laufen genauer geregelt. Die „Schöftreiber“ erledigten diesen mit ihren Pferden<sup>573</sup>. Jeweils zwei Pferde sollten nicht mehr als drei Zillen ziehen, eine Erhöhung auf vier Schiffe ist nur in Einzelfällen gestattet, wenn nämlich ein oder zwei Zillen übrigbleiben sollten, die ebenfalls befördert werden mußten<sup>574</sup>. Es war ein geregelter Kurierdienst eingerichtet, so daß stets eine Mannschaft von Treibern mit Pferden in Tittmoning bereitstehen sollte, diese aber bereits in Laufen geworben werden mußte. Wenn das betreffende Schiff – manchmal auch schon Schiffszüge<sup>575</sup> – aber länger als einen Tag überfällig war, sollten diese ein anderes Schiff übernehmen. Die verspäteten Schiffe wurden dann von einer anderen Mannschaft gegenwärts gezogen<sup>576</sup>.

Die Fahrzeit Laufen–Hallein–Laufen (eingeschlossen die Beladung) wurde weiter verringert, sie betrug jetzt nur noch zwei Tage<sup>577</sup>. Diese Beschleunigung wurde einerseits durch die noch genauere Aussteckung der schiffbaren Stromrinne seitens der Wasserseher<sup>578</sup>, andererseits durch die größeren<sup>579</sup> und schwerer beladenen<sup>580</sup> Salzschiffe ermöglicht. Gerade die Beschleunigung des Transports weist auch auf die Absicht der Ordnung hin. Der Salzausgang von Hallein und Schellenberg<sup>581</sup> sollte beschleunigt werden, um eine noch höhere Auslastung zu erreichen und die bereits angegriffene Stellung des Salzburger Salzes vor allem auf den österreichischen Märkten wiederum zu stärken<sup>582</sup>. Aber auch gegen die

571 Ebd. und vorher S. 312–313 im Abschnitt über die Ausfergen.

572 Ebd., n 147, S. 317.

573 Ebd., n 147, S. 318–319; vgl. *Siegel/Tomaschek* (wie Anm. 368), bes. S. 86; weiter flußabwärts wurde der Gegenzug nicht geregelt, er mußte wohl von bayerischer Seite durchgeführt werden.

574 *Lori* (wie Anm. 358), n 147, S. 318–319.

575 Ebd., n 229, S. 503 (!).

576 Ebd., n 147, S. 319.

577 Ebd. im Abschnitt über Entschädigungen; vgl. dazu auch S. 320.

578 Ebd., n 147, S. 319.

579 Seit der Vereinbarung von 1441. *Lori* (wie Anm. 358), n 33, S. 30–31.

580 *Lori* (wie Anm. 358), n 87, S. 124.

581 Seit der ersten Hälfte des 15. Jh. jedes fünfte Schiff. Nota vom Schellenberg, *Lori* (wie Anm. 358), n 41, S. 43; zur Datierung vgl. *Koller* (wie Anm. 378), Anm. 50.

582 Vgl. *Klein* (wie Anm. 337), S. 564–567.

Anstrengungen Bayerns, den Handel ausschließlich für das Kurfürstentum zu sichern, wollte man sich schützen. Dazu dienten sowohl die Erstellung der sehr genauen Ordnung, mit der demonstriert wurde, daß die Organisation der Salzschiifahrt allein in salzburgischen Händen lag<sup>583</sup>, als auch die ausdrückliche Betonung der Gerichtshoheit der Salzburger Beamten über alle Belange der Salzschiifahrt.

Gleich eingangs wird daher betont, daß der Schiffrichter in Laufen, der gleichzeitig der Pfleger dort ist<sup>584</sup>, für alle Streitfälle im Bereich des Nau- und Gegenfahrens zuständig ist<sup>585</sup>. Damit wird die ältere Aufzeichnung der Schifffahrtsrechte von 1426 dahingehend ergänzt, daß die Gerichtsbarkeit des Schiffrichters bis in den Passauer Tümpfel reiche<sup>586</sup>, also ausdrücklich auch bayerisches Gebiet umfasse. Das „Schiffrichter“ setzt sich nur aus Salzburger Beamten zusammen, nämlich außer dem Schiffrichter noch aus dem Umgeher, der ansonsten Bau und Beladung der Schiffe kontrolliert<sup>587</sup>, und dem Schiff- oder Gegenschreiber, der die Anzahl der Salzschiife und die Rechnungsführung der Schiffleute beobachtet<sup>588</sup>.

Der jährliche Salzausgang wurde damals bereits im voraus vom Erzbischof festgelegt, die Schiffleute hatten genaue Rechnungsbücher über die beförderten Salzmen gen zu führen<sup>589</sup>. Der Schifffschreiber besaß einen eigenen Schlüssel zur Geldlade, in der die Abgaben aufgehoben wurden, und zu den Büchern. Er konnte daher jederzeit Stand und Genauigkeit überprüfen<sup>590</sup> und mit seinen eigenen Aufzeichnungen vergleichen. Auf diese Weise sollten anscheinend ebenfalls Unregelmäßigkeiten verhindert und die Salzverfrachtung gestrafft werden. Zur vollständigen Kontrolle der Schifffahrt hatte dann noch der Salzschireiber oder der Hüttenmeister des Salzstadels in Salzburg, wo je nach Wasserstand zu- oder ausgeladen wurde, den Erbausfergen wöchentlich über die Schifffsbewegungen zu berichten<sup>591</sup>.

Trotz der Neuordnung konnte der wirtschaftliche Druck durch die österreichische Marktpolitik, der bereits 1569 zu einer Regelung über die

583 Erläuterungen der Dienste von Helfern, wie den „Fassern“ von Laufen, *Lori* (wie Anm. 358), n 147, S. 323–325, haben ansonsten überhaupt keine Notwendigkeit in der Ordnung.

584 Das Amt wurde auch von den Ausfergen wahrgenommen; vgl. StifftsA, Urk. n 128.

585 *Lori* (wie Anm. 358), n 147, S. 307.

586 *Siegel/Tomaschek* (wie Anm. 368), S. 85.

587 Ebd., S. 90; *Lori* (wie Anm. 358), n 147, S. 309, dort auch Hinweis, daß der Umgeher darauf achten solle, daß kein Salz heimlich ausgeführt werde.

588 *Lori* (wie Anm. 358), n 147, S. 307–308.

589 Erhalten in der „Aufzeichnungen der Bruderschaft der Schefleuts...“ (wie Anm. 377).

590 *Lori* (wie Anm. 358), n 147, S. 308.

591 Ebd., S. 309.

Lieferung Halleiner Salzes geführt hatte<sup>592</sup>, nicht ausgeglichen werden. Bereits acht Jahre nach der Abfassung der großen Ordnung mußte mit dem Herzogtum Bayern eine Vereinbarung über den Salzverkauf getroffen werden<sup>593</sup>. Weitere 15 Jahre danach, 1594, wurde erstmals ein Vertrag über den Verkauf der gesamten jährlichen Salzproduktion von Hallein an Bayern geschlossen<sup>594</sup>, um das Kontingent überhaupt absetzen zu können.

Jetzt ging es nicht mehr um einen Vertrag zwischen dem Erzbischof und den einzelnen Händlern wie noch 1569<sup>595</sup>. Die bayerische Politik im Zeichen des Merkantilismus drängte die Händlerinteressen zurück und trachtete, den Salzhandel an das Herzogtum Bayern zu binden. Die Verträge wurden deshalb zwischen Erzbischof und Herzog geschlossen, die Salzfertiger vollständig verdrängt. 1611 war es dann gelungen, die selbständigen Händler endgültig auszuschließen. Herzog Maximilian von Bayern übernahm die gesamte Produktion der Halleiner Saline, zum Vertrieb wurden kurfürstliche Beamte eingesetzt<sup>596</sup>.

Die Salzschiffahrt mußte den geänderten Verhältnissen angepaßt werden. 1616 wurde eine Schiffsfahrtsordnung erlassen, die sich in den meisten Punkten mit der Ordnung von 1581 deckt<sup>597</sup>. Dem Erzbistum war es vor allem gelungen, die Gerichtshoheit über die Schiffsahrt zu wahren, ein wichtiger politischer Erfolg, da im Bereich des Handels und der Salzverschiffung selbst jeglicher Einfluß verloren war.

Die einstige Aufgabe der Salzhändler wurde nun von einem einzigen Beauftragten des bayerischen Herzogshauses wahrgenommen. Dieser Salzfertiger – die Bezeichnung für die Tätigkeit war gleichgeblieben – hatte seinen Dienstort zwar in Laufen, war aber jetzt keinesfalls dort Bürger, sondern nur „Gast“, also bayerischer Untertan<sup>598</sup>. Er läßt die Schiffe in der Altach herrichten, erfüllt damit eine wichtige Funktion, die früher der Gnoß innehatte, er leitet die Schiffsahrt von Laufen abwärts, ist damit – wie auch früher die freien Fertiger – Vorgesetzter der Naufergen und hat für diese Strecke auch die Schiffleute zu werben<sup>599</sup>. Die soziale Komponente, die in den Ordnungen für die Schiffsahrt immer wieder zu finden ist und die 1581 in einer Altersversorgung für Schiffleute ihren Höhepunkt gefunden hatte<sup>600</sup>, wird auch hier verfolgt. Der bayerische

592 Ebd., n 143, S. 259–304.

593 Ebd., S. LXII, § XLIV u. n 153, S. 338–340.

594 Ebd., n 161, S. 359.

595 Ebd., S. LXII, § XLIV u. n 153, S. 338–340.

596 Ebd., n 174, n 175.

597 Vgl. *Lori* (wie Anm. 358), n 229, S. 484–510.

598 Ebd., S. 503–504; *Lori* erklärt dessen Stellung und gibt für die Übernahme des Salzhandels durch das Herzogtum den – fadenscheinigen – Grund an, daß die selbständigen Händler dieser Aufgabe nicht gewachsen seien; zur Stellung der „Gäste“ auch *Siegel/Tomaschek* (wie Anm. 368), S. 88.

599 *Lori* (wie Anm. 358), n 229, S. 495–496, 504.

600 Ebd., n 147, S. 334 betreffend das Schifferspital und das dafür freie Salz.



Salzfertiger soll zwar gute, aber auch arme Schiffleute bevorzugt anheuern<sup>601</sup>.

Die Naufergen werden durch den Salzfertiger aus ihrer hergebrachten Position zurückgedrängt, sie sind nicht mehr Schiffsführer, sondern hauptsächlich Lotsen in bayerischem Auftrag.

Die Abschaffung des freien Händlertums sei deshalb vorgenommen worden, da es unter ihnen zu Streitigkeiten und außerdem zu Unregelmäßigkeiten in der Salzversorgung gekommen sei, wird in der Ordnung gleich die offizielle Begründung für die Maßnahmen mitgeliefert<sup>602</sup>. Diese Begründung klingt nicht sehr glaubwürdig. Anders als bei den frühen Ordnungen der Salzburger Erzbischöfe für Schiffherren und Ausfergen waren dafür aber die Monopolisierungsbestrebungen des bayerischen Herzogshauses ausschlaggebend, die der allgemeinen Wirtschaftspolitik dieser Zeit entsprachen.

Von einer Änderung war auch die Durchführung des Salztransports betroffen. Da unterschiedliche Interessen privater Händler ausgeschaltet waren, konnten zur Rationalisierung der Schifffahrt ganze Schiffszüge zusammengestellt werden, die gemeinsam, während der Fahrt auf dem freien Wasser sogar zusammengebunden, geführt wurden. Diese Transportmethode war bis dahin die Ausnahme, war aber bei großen Kontingenten auch schon früher angewendet worden. Ab 1616 ist die Verschiffung in Form von „Meistersalz“ die Regel<sup>603</sup>, bei dem mehrere Schiffe, zumeist zwölf<sup>604</sup>, zu einem Schiffszug zusammengefügt wurden. Als erstes fuhr die „Naufahrt“, auf deren mit Planen gedeckter und mit Seilen verzurrter Ladung der Nauferge stand, der den Verband leitete. Von dieser Form des Versandes, für die nur noch wenige Naufergen benötigt wurden, waren die für Burghausen bestimmten Fahren von „Samscheiben“ ausgenommen, die in Laufen zusammengestellt wurden und die ab der Wende vom 16. zum 17. Jahrhundert zumeist aus dem Rifer Salzstadel der Schellenberger Saline kamen. Für sie ist bereits 1581 der „Stadlschiffer“ zuständig, der, wenn dort genügend Salz gelagert war, dieses nach Laufen brachte, wo dann wiederum größere Züge zusammengestellt wurden<sup>605</sup>.

Das „Zeitalter der Schiffszüge“ beginnt also erst mit der zentralen Lenkung des Salzhandels durch Bayern. Da die bayerischen Herzöge die Pachtverträge trotz der wiederholten Streitigkeiten mit Salzburg<sup>606</sup> stets erneuerten, stellte diese weitestgehend rationalisierte Form der Salzverschiffung die ausschließliche Transportmethode bis ins 19. Jahrhundert

601 Ebd., n 229, S. 504.

602 Ebd., S. 503 über die Ausfertigung der Meistersalze.

603 Ebd., S. 503–504.

604 Ebd.; vgl. *Neweklowsky* (wie Anm. 531), S. 195–204.

605 *Lori* (wie Anm. 3587), n 147, S. 318.

606 Produkt sind die erwähnten „Salzcompromißschriften“ (wie Anm. 418 f.) von über 1200 Seiten.

und bis zum Ende der Salzachschiffahrt um 1860 dar<sup>607</sup>. In diesen letzten 250 Jahren gab es keine weiteren Veränderungen oder Verbesserungen in der Schiffahrt, die Ordnungen wurden nur mehr erneuert<sup>608</sup>.

---

607 Alle späteren und immer neu wiederkehrenden Pläne zur Belebung einer Schiffahrt auf der Salzach wecken zwar wehmütige Gefühle, gerade wenn man weiß, welch profitabler Gewerbezweig diese einmal war; die modernen Massenverkehrsmittel, allen voran die Eisenbahn, haben aber in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts tatsächlich das Ende der gewerblichen Salzachschiffahrt herbeigeführt.

608 Vgl. *Neweklowsky* (wie Anm. 385), S. 561–563.

# Anhang

## Abkürzungsverzeichnis

Abb.	= Abbildung
Anm.	= Anmerkung
AUR	= Allgemeine Urkundenreihe
Bd.	= Band
Ebd.	= Ebenda
ed.	= ediert
fol.	= Folio
FS.	= Festschrift
H.	= Heft
Hg., hg.	= Herausgeber, herausgegeben
HHStA	= Haus-, Hof- u. Staatsarchiv, Wien
Hs.	= Handschrift
Jg.	= Jahrgang
Jh.	= Jahrhundert(s)
KB	= Kammerbuch, Kammerbücher
LR	= Linzer Regesten
<i>Martin, Reg.</i>	= Die Regesten der Erzbischöfe und des Domkapitels von Salzburg, hg. v. <i>Franz Martin</i> (Salzburg 1928–1934)
masch.	= maschinschriftlich
MGSL	= Mitteilungen der Gesellschaft für Salzburger Landeskunde
n	= Nummer
NF	= Neue Folge
Orig.	= Original
r	= recto
s.	= siehe
S.	= Seite
s. d.	= sine dato
SLA	= Salzburger Landesarchiv
StiftsA	= Stiftsarchiv Laufen
SUB	= Salzburger Urkundenbuch, hg. v. <i>Willibald Hautbaler</i> u. <i>Franz Martin</i> (Salzburg 1910–1933)
Urk.	= Urkunde
v	= verso
v.	= von, vom
vgl.	= vergleiche
VSWG	= Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte
zit.	= zitiert

## I

## Die Schiffherrenfamilien von 1267

Familie	Rechte	
I Zufuder	2	Konrad und Sohn Heinrich.
II Portenheimer	2	Lutwin und Sohn Heinrich.
III	6	<i>quinque fratres</i> Wilhelm, Ekhard, Lutwin, Karl, Friedrich; dazu Heinrich, Sohn des Lutwin.
IV Lampoting	1	Seibot.
V Trutan	3	Seibot, Heinrich und Bruder Ekhard.
VI	2	Pertold, <i>fillius domine Wiradis</i> , und Sohn Heinrich.
VII Strudel	2	Ulrich und Bruder Sigloch.
VIII „bei der Kirche“	1	Sigloch.
IX Putzen	1	Friedrich.
X	3	<i>filius Engelschalki</i> Seibot und Söhne Ottokar und Konrad.
XI Gügell	1	Rudolf.
XII Schefherr	1	Heinrich.
XIII Pfaff	1	Sigloch.
XIV Weiß ( <i>Albus</i> )	1	Kuno.

## II

## Die Delegation von 1343

Familie	Mitglieder in der Delegation
I Lampoting	Heinrich
II Chuchel	Konrad und Bruder Hertneid
III Nopping	Seibot
IV Scheller	Konrad
V Teising	Friedrich
VI Feuersinger	Seibot
VII ( <i>an der prukken</i> )	Sigloch
VIII Swind	Gotfried
IX Trutan	Jakob

## III

Andere Schiffherren  
und die Herkunft ihrer Rechte

## HHStA AUR

1294 IV 21	Friedrich Köpfelmann von Lutwin, <i>herrn heinrichs sun.</i>
1295 IV 7	Konrad von Kuchl von Pertold, <i>filius domine Wiradis.</i>
1322 I 5	Zacharias Panicher von Heinrich Weiß.
1322 I 5	Jakob von Thurn von Alber von Nopping.
1330 V 3	Zacharias, Sohn des Z. Panicher, das von Konrad Zufu- der erledigte Recht.
1338 IX 30	Nach dem Tod des Konrad Swind kaufen die Schiffherren gemeinsam dessen Recht zurück.
1370 I 5	Konrad von Tann kauft ein Schiffrecht von Erzbischof Pilgram.
1370 III 8	Die Grans erhalten ihr erstes Schiffrecht.

Dazu die in den Urk. des StiftsA als Schiffherren genannten (jeweils erste Nennung angegeben)

1330 I 10	Urk. n 7	Ernst von Nußdorf
1331 II 2	Urk. n 10	Sigloch <i>an der prukken</i>
1348 XII 27	Urk. n 55	Christian Frischer

Alle anderen Nennungen im StiftsA betreffen in den anderen Statistiken bereits früher genannte Personen und Familien.

## IV

Die Verkäufe der Schiffrechte 1389–1417  
(eigentlich 1400)

HHStA AUR, KB Datum	Familie	verkaufte Rechte	verkaufende Familienmitglieder
1389 XI 4	Kuchler	7	Hertneid, Eberhard, Konrad, Eberhard, Hertneid, Konrad, Ulrich.
	Grans	4	Konrad, Ulrich, Otto, Matthäus.
	Weissenecker	1	Gamaret.
	Feuersinger	1	Friedrich.
1390 I 6	Frischer	1	Bertl.
1390 XII 29	Trutan	1	Jakob.
1391 I 7	Scheffherr	1	Jakob.
1392 I 28	Werlich	1	Wernhart.
	Panicher	1	Zacharias.
	Nußdorf	2	Seibot und Sohn Ulrich.
1392 I 28	Frischer	1	Jakob.
1392 IV 29	Scheffherr	1	Hennsel.
1397 II 10	Scheffherr	1	Künzel.
1398 II 28	Lampoting	1	Stefan.
1399 VI 15	Haunsberger	1	Michael.
1400 II 7	Scheller	1	Albrecht.
(1417 I 14	Schilcher	1	Martin. Dieses Recht wird nicht verkauft, sondern nach dem Tod des Vaters nicht mehr an den gleichnamigen Sohn vergeben.)

---

27

## Witwenteile:

1391 I 1	Scheffherr	Ursel, Witwe des Michael Scheffherr.
1399 VI 27	Panicher	Hiltgart.
1399 VII 19	Scheller	Agnes.
(1417 I 14	Schilcher	Anna. Verkauft nicht, sondern ist letzte Schiffahrtsunternehmerin.)

## V

## Die Ausfergen von 1278

Familie	Zahl der Personen	genannte Mitglieder
I Haller	3	Heinrich,* Rudolf, Konrad.
II „Ausferge“	1	Ulrich.*
III Prunesse	1	Rützo.*
IV Rovtter	1	Dietmar.
V	1	Rützo, <i>filius Wergandi</i> .
VI	2	Wergand, <i>senex</i> und Sohn Wergand.
VII Gigengopf	2	Engelwert und Sohn Siegfried.
VIII	1	Wolfgerus.*
IX Läller	2	Dietrich und Sohn Siegfried.
X Talk	1	Friedrich.*
XI Grätel	1	Konrad.
XII Grabner	1	Heinrich.
XIII Manne	2	Friedrich und Sohn Rudolf.
XIV Zanker	1	Peter.
XV Gäuknecht	1	Heinrich <i>senior</i> .
XVI Schätzel	1	Konrad.
XVII „bei der Kirche“	3	Martin und Konrad, Söhne des Sigloch, Werner, Bruder des Sigloch.
XVIII Strudel	2	Siegfried, Heinrich.
XIX Tannhäuser	1	Heinrich.
XX Lang ( <i>Longus</i> )	1	Peter.
XXI Hoday	1	Heinrich.
XXII Platzmeister	1	Engelschalk.
XXIII Volrer	1	Nikolaus.
XXIV Zant	1	Konrad.
XXV Wälder	1	Konrad.*
XXVI Potmir („Pötl“?)	1	Heinrich.
XXVII Gensel	1	Heinrich.
XXVIII Tötler	1	Seibot.
XXIX Mäusel	1	Heinrich.
XXX	1	Dietmar, Schwiegersohn des Harwato.
XXXI Stroesach	1	Heinrich.

\* bezeichnet die 6 als Gremium hervorgehobenen Personen.

Die unter V und VI getrennt angeführten Personen sind wahrscheinlich verwandt.

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1990

Band/Volume: [130](#)

Autor(en)/Author(s): Heffeter Franz

Artikel/Article: [Die Salzachtschiffahrt und die Stadt Laufen. 297-343](#)