

Universitäts- und Landesbibliothek Tirol

Die tirolische Innschiffahrt. Von Dr. Fritz Plaseller

Die tirolische Innschiffahrt .

Von Dr. Fritz Plaseller

„Gott der allmechtig hat den wasser Ynnstrom
meniglich zu gueter und schleiniger beförderung in
disem Ynnthal erschaffen.“

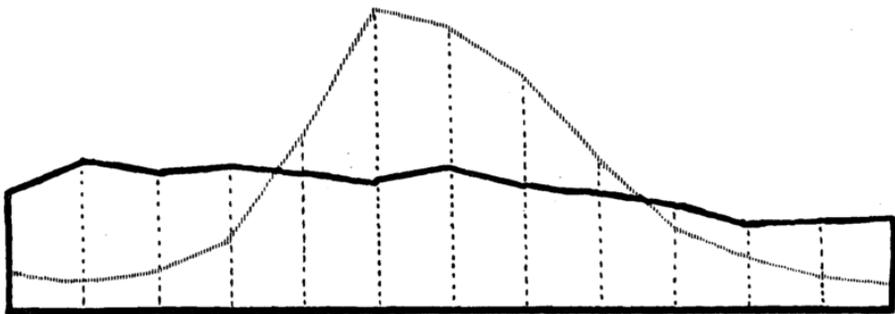
(Sal. Bef. 1590, 296)

I. Der Inn als natürliche Verkehrsader

Die Schiffbarkeit eines Stromes ist im wesentlichen von zwei Faktoren abhängig: von der Wasserführung und vom Gefälle. Nur dann, wenn beide Faktoren günstig zusammenwirken, wird ein Fluß als Wasserstraße benützbar.

Wie jeder Hochgebirgsfluß leidet auch der Inn unter der großen Unregelmäßigkeit der Wasserführung. Im Frühling beginnt mit dem Abrinnen der Schmelzwasser ein gewaltiges Ansteigen des Stromes. Dazu kommt im Frühsommer das Gletscherwasser; dieses verlängert zwar die Dauer des Hochwassers um einige Wochen, doch wirkt es sich insofern sehr ungünstig aus, als alle größeren rechtsseitigen Zuflüsse des Inn aus dem Gletschergebiet genährt werden und daher ihre Wassermengen dem Strom gleichzeitig zuführen. Ein Ausgleich ist unter diesen Umständen im Alpengebiet nicht zu erwarten; er könnte erst im Voralpengebiet eintreten. Aber auch hier liegen die Verhältnisse nicht viel besser. Es fehlen dem Inn in seinem Unterlauf größere Zuflüsse aus Mittelgebirgen, die ihr Hochwasser zu einer andern Zeit als die Alpenflüsse haben.

Dagegen vereinigt zum Beispiel der Rhein eine Reihe von Vorteilen: der junge Alpenfluß muß den ausgleichenden Bodensee durchfließen, die Alpenflüsse, die ihm nachher noch zuströmen, haben das Schweizer Mittelland und seine Seen hinter sich. Die größten Nebenflüsse des Rhein stammen aus Mittelgebirgen. So ergibt sich für ihn eine außerordentlich günstige Wasserverteilung. (Vgl. Skizze.)

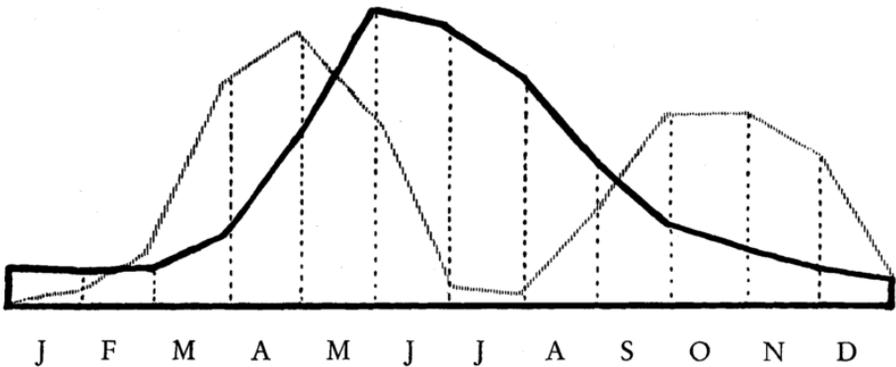


	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
Inn	21	17	20	45	120	230	195	158	100	53	37	26
Rhein	79	100	89	99	93	90	97	89	79	69	67	71

Wasserführung des Inn bei Innsbruck und des Rhein bei Köln: Monatliche Wassermengen in Promillen der jährlichen. (Nach G. Wagner 101.)

Zeigt der Rhein kaum merkbare Schwankungen, so liefert der Inn in der Zeit von Ende Mai bis Anfang August mehr als die Hälfte seiner jährlichen Wassermenge bei Innsbruck vorbei. Demgegenüber steht ein Tiefstand in den Monaten Dezember bis März, in denen nur ein Achtel der jährlichen Menge abfließt.

Die Monate zwischen beiden Extremen sind die Zeit, in der sich die Schifffahrt auf dem Inn abspielte. Abgesehen von dem geringen Wasserstand bildeten auch die Eisschollen ein Hindernis für die winterliche Schifffahrt. In den Passauer Mautbüchern erscheint die Zeit von der zweiten Woche im Dezember an für fast zwei Monate ohne Schiffsverkehr auf dem Inn¹. So waren für die Schifffahrt eigentlich nur je drei Herbst- und Frühlingsmonate geeignet.



Die Abhängigkeit der Bergfahrt von der Wasserführung. Die schraffierte Kurve zeigt die monatliche Menge der flußaufwärts geführten Güter in Tausendteilen der jährlichen. (4, 12, 47, 156, 190, 127, 11, 10, 67, 133, 138, 105².)

Natürlich mußte sich die „Gegenfahrt“, die Bergfahrt, viel strenger an diese jahreszeitliche Begrenzung halten als die „Naufahrt“. Diese wurde nur durch das Wasserstandsminimum im Winter gehindert, während ihr das Hochwasser dank der größeren Belastungsmöglichkeit der Schiffe eher zustatten kam³.

Der zweite Faktor, der bei der Frage nach der Schiffbarkeit eines Flusses in Betracht kommt, ist das Gefälle. Bei einem Vergleich mit andern deutschen Flüssen erscheint der tirolische Inn gerade an der Grenze der Schiffbarkeit. Hat der Main bei Würzburg ein Gefälle von 0.5 Promille, die Donau in Bayern 0.45, der Rhein bei Bingen 0.12⁴, so beträgt das des Inn von Hall bis Kufstein 1 Promille, um erst in Bayern auf 0.7 zu sinken.

In ursächlichem Zusammenhang damit steht die Geschwindigkeit des fließenden Wassers und die Schotterführung. Die Geschwindigkeit beträgt beim Inn 3 Metersekunden, im Rhein bei Köln dagegen nur 1.5 Metersekunden. Über die Schotterführung liegen keine Untersuchungen vor.

¹ Mayer, Pass. Mautb. 126.

² Ermittelt aus den Pflasterzollrechnungen von Rattenberg (L), aus den Jahren 1670—1770. Die Codices enthalten eigene Verrechnungen über die auf der Bergfahrt verzollten Güter.

³ Vgl. Tarife S. 21.

⁴ Wagner 105.

Eine Laufverkürzung durch Stromregulierungen kommt für eine Steigerung des Gefälles und damit für eine Verschlechterung der Wasserstraße kaum in Frage⁵. Eine Verminderung der Wassermenge des Inn infolge der fortgeschrittenen Entwaldung ist vielleicht eingetreten, die Frage müßte jedoch erst näher untersucht werden. Sicher ist, daß Entwaldung, Stromregulierungen, Entschumpfungen usw. die Extreme in der Wasserführung stärker betonen.

Von örtlichen Hindernissen, wie Strudel, Stromschnellen usw., ist der Inn fast ganz frei. In einem ausführlichen Bericht der Haller Schiffmeister von 1773 über den Zustand des Stromes⁶ wird nur über einige Sandbänke und über die Rattenberger Enge geklagt, wo der Inn an einer schmalen Stelle, der sogenannten „Kugel“, unter der Brücke durchfließt.

Aus diesen kurzen Ausführungen mag man ersehen, daß der Inn zwar keinen idealen Wasserweg darstellt, daß er aber bei günstigem Wasserstand durchaus schiffbar ist.

Von größter Bedeutung ist die Frage, wo die Benützbarkeit des Inn für Schiffe, die dem Handel und Verkehr dienen können, beginnt. Unter den Ursachen, die Hall zur *Kopfstation* der Innschiffahrt machten, ist der für den Schiffahrtsbetrieb nötige Wasserstand nicht allein entscheidend; demnach könnte auch Innsbruck diese Stellung eingenommen haben. Es ist vielmehr die Haller Saline, die als wesentliches Moment dazukommt; mit ihr der Holzrechen, der für die durchgehende Schiffahrt ein beinahe absolutes Verkehrshindernis war.

Daß der Inn auch ober Hall, allerdings nur für kleinere Fahrzeuge benutzbar war, beweist das Bestehen eines eigenen Gewerbes, der Salzschiffahrt. Mit ihrem Ende in Telfs hört auch die Möglichkeit, den Inn mit Schiffen zu befahren, auf⁷. — Der schon erwähnte Haller Holzrechen war es, der seit dem Spätmittelalter eine Zweiteilung des Schiffsverkehrs auf dem Inn mit sich brachte: innaufwärts die „obere“ oder Salzschiffahrt, von Hall abwärts die „untere“ oder Nauschiffahrt⁸.

Sieht man von der Salzschiffahrt, die nur von örtlicher Bedeutung war, ab, so haben wir im tirolischen Inn eine für größere Schiffe benutzbare Wasserstraße von 64 Kilometer vor uns, die in ihrer Fortsetzung durch das Alpenvorland bei Passau die Donau erreicht. Die Bedeutung dieses Verkehrsweges hat im Lauf der Geschichte große Wandlungen erlebt. Die geographischen Beziehungen der durch den Inn verbundenen Länder haben sich geändert, die Verkehrstechnik ist von Stufe zu Stufe gestiegen und hat sich neben den alten Wegen und Zielen neue gesucht. Im folgenden soll gezeigt werden, welche Möglichkeiten der schiffbare Inn dem Verkehr bietet. Ob und wann sie der Mensch dann ausgenutzt hat, wird später zu besprechen sein.

Wie jeder schiffbare Fluß hat auch der Inn nicht die Kraft, weiter entfernt gelegene Räume in seinen Verkehrsradius einzubeziehen⁹. Nur die nahe gelegenen Erzeugungspplätze und Handelsmittelpunkte vermag er zu bestimmen, ihre Güter dem Wasser anzuvertrauen. So stellt der Inn in erster Linie die

⁵ Selbst bei den großen Rheinregulierungen ist es fraglich, ob durch sie die Schiffahrt verschlechtert wurde. (F. Metz, Oberrheinlande 163.)

⁶ H. Schiffahrt 1773.

⁷ Die Flößerei, die von Roppen aus betrieben wurde, in Organisation und Technik von der Schiffahrt durchaus abweichend, ist in meiner Arbeit nicht berücksichtigt.

⁸ Nauschiffahrt = die unter Hall betriebene Schiffahrt, sowohl Berg- als auch Talfahrt. (Vgl. dagegen Naufahrt, Beilage 8.)

⁹ Sombart II, 1, 359.

Verbindung des Unterinntales und der bayrischen Innstädte und -märkte dar. Diese Beziehungen waren geradezu das Rückgrat der tirolischen Inn-schiffahrt. Erst durch sie erscheint die Verbindung Brenner—Hall an Bedeutung zu gewinnen. War es doch die kürzeste Strecke, die den Süden über den Brenner mit den tirolischen und bayerischen Innstädten verband. Auch die weitere Zielstreckung tirolischer Innschiffer, Innerösterreich und Wien, darf der Brennerstraße und ihrer Abzweigung nach Hall zugeschrieben werden. Erst im Donaugebiet erreicht die Wasserstraße wichtige Handelsplätze: Passau, damit den Zusammenhang mit Regensburg und mit Böhmen (über den Goldenen Steig), Linz, auch wieder in Verbindung mit den Sudetenländern, und endlich Wien.

Eine gewisse Bedeutung erhielt selbst für den tirolischen Inn seine Verbindung mit der Salzach (Burghausen, Laufen).

Der große nach NNO. ausholende Bogen des Inn in Bayern bedingt für die Richtung nach Innerösterreich einen gewaltigen Umweg; andererseits sind die oberdeutschen Handelsplätze westlich des Inn zu weit entfernt, um noch in seinen Bereich zu fallen. Auch stehen der SW.—O.-Verbindung, die Inn—Donau nach Wien darstellen, große Konkurrenten in den Tauernpässen entgegen. So kann Scheffel die Zielgerechtigkeit des Unterinntales und damit des tirolischen Inn „nichts weniger als hervorragend“ bezeichnen¹⁰. Dazu kommt noch, daß Hall nicht mehr Anteil hatte an den wichtigen Straßen, die nach NW. zogen und somit der Inn nicht einmal am Beginn seiner Schiffbarkeit in den Bereich der bedeutendsten tirolischen Verkehrslinien einbezogen war. Auch die von der Natur vorgezeichnete W.—O.-Richtung (Arlberg und Graubünden) konnte infolge der schlechten Wegverhältnisse nicht befruchtend auf den Innverkehr einwirken.

Das Schwergewicht des Innverkehrs lag immer in der engen Verbindung des tirolischen und bayerischen Inngebietes, im Fernverkehr in der Fortsetzung des Wasserweges nach Linz und Wien. Daneben tritt die kurze Strecke der Salzschiifahrt ganz in den Hintergrund. Sie wäre eigentlich das Bindeglied zwischen Hall und den nach NW. ausgehenden Straßen gewesen. Sie konnte aber diese Funktion infolge der scharfen Trennung, die sie sowohl technisch als auch organisatorisch von der unteren Schifffahrt auseinanderhielt, nicht erfüllen.

II. Die Entwicklung der Schifffahrt und ihre Organisation

Die Anfänge der Schifffahrt auf dem tirolischen Inn lassen sich nicht feststellen. Wenn spätantike Schriftsteller den Fluß schiffbar nennen¹¹, so darf man diese vereinzelt Zeugnisse wohl nur für den Unterlauf gelten lassen. Eine römische Schifffahrt läßt sich überhaupt nicht nachweisen¹². Sichere

¹⁰ Scheffel, Verkehrsgeschichte der Alpen II, 233. — Dieser Umstand läßt es einigermassen erklären, weshalb in einer Arbeit über die Verkehrs- und Handelswege der österreichischen Ostalpen im 16. Jahrhundert (A. Schlesinger in Mitteilg. der Geogr. Gesellschaft Wien 58, 49 ff) der Inn mit keinem Wort erwähnt wird.

¹¹ Flavius Arrianus, Indike 4. 15, 16. — Eugippius, Vita Severini 3, 3. (Bayer. Vorgeschichtsfreund.)

¹² Kriechbaum, Die Städte des Inn-Salzach-Gaues. (Braunauer Heimatkd. 20.)

Nachrichten haben wir erst aus dem 13. Jahrhundert¹³. Bayerische Klöster benützen den tirolischen Inn zum Transport der Erzeugnisse ihrer Güter in Tirol, also hauptsächlich von Wein. Diese Klöster erhalten für ihre bei Rattenberg durchgeführten Güter Zollbefreiung. So das Kloster Scheyern um 1200¹⁴, Frauenschmiedsee 1264¹⁵, 1270 das Kloster Rott für alles „que ad regimen domus sue pertinent“¹⁶, Ebersberg 1281¹⁷, 1280, bzw. 1282 das Kloster Au für Wein aus Mais¹⁸.

Wie aus diesen Belegen zu ersehen ist, handelte es sich um Gütertransporte für eigenen Gebrauch. Den Transport, den die genannten Klöster nicht selbst ausüben konnten, übernahmen bäuerliche Anrainer aus dem Unterinntal, die für jede Fahrt eigene Flöße zimmerten¹⁹. Daß diese Transportarbeiter in irgend einer Form zu einer Einung zusammengeschlossen waren, ist bei dem geringen Verkehr nicht anzunehmen. Für den bloßen Floßverkehr, und mehr dürfen wir nach den aufgezählten Belegen nicht voraussetzen, war eine Organisation auch nicht nötig, besonders da von der Beförderung von Handelsgütern keine Rede ist.

Zu einer ausgebildeten Klosterschiffahrt, wie wir sie an der Donau antreffen²⁰, ist es auf dem tirolischen Inn nicht gekommen. Dagegen nehmen die Klöster die Dienste von Berufsschiffern in Anspruch. So dürfen Abt und Konvent von St. Georgenberg laut einer Zollbefreiungsurkunde von 1347 ihre Schiffe mit den abgabefreien Gütern „an ir stat füren lassen oder haissen“²¹. Das deutet schon auf eine regere Schiffahrt hin, zumal hier das erstemal ein Wassertransport flußaufwärts erwähnt wird.

Die Träger dieser Schiffahrt haben wir in den inzwischen entstandenen Städten und Märkten des Unterinntales zu suchen. Teilweise noch im 13., in größerem Umfang im 14. Jahrhundert entstanden in beiden Teilen des Unterinntales, im bayerischen wie im tirolischen, Handelsmittelpunkte, die neben der günstigen geographischen Lage noch durch zahlreiche Privilegien ausgestattet sind. Ohne auf die ganze Entwicklung dieser Wirtschaftszentren einzugehen, seien hier nur die wichtigsten Tatsachen angeführt, die für den aufstrebenden Handelsverkehr wesentlich waren.

Bereits in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts besitzt Kufstein einen Wochenmarkt, zu dem 1356 zwei Jahrmärkte treten²². Im selben Jahr erhält Hall zwei Jahrmärkte²³, während Rattenberg erst seit 1393 einen Wochen-, 1403 einen Jahrmarkt besitzt²⁴. Schwaz darf seit 1326 alle vierzehn Tage einen Wochenmarkt abhalten²⁵. Zur selben Zeit (1328) erhält Rosenheim das Marktrecht²⁶.

¹³ Die Belege für die Schiffahrt auf der Donau und ihren Nebenflüssen hat Loehr 158 ff. zusammengestellt. — Vgl. auch Stolz, Zollwesen 623, 776.

¹⁴ Urbar d. Kl. Scheyern. (Abhandlg. d. bayer. Akad. d. Wissensch. IX, 333.)

¹⁵ Mon. Boic. II 455.

¹⁶ Mon. Boic. I 402.

¹⁷ Reg. Boic. IV 158.

¹⁸ Mon. Boic. II 228.

¹⁹ Es scheinen, wo Beförderungsmittel überhaupt genannt werden, nur „strues“ auf.

²⁰ Loehr 169 ff.

²¹ Chronik v. Georgenberg, hg. v. Pockstaller, 283.

²² Kogler, Kufsteir 35.

²³ Straganz 362.

²⁴ Kogler, Rattenberg 76, 77.

²⁵ Sammler IV, 299.

²⁶ Chronik v. Rosenheim 28.

Der Marktverkehr, der zunächst für den Austausch der Bodenerzeugnisse der Umgebung zu sorgen hatte, ist ein wesentlicher Faktor für die Entwicklung der Schifffahrt. Besonders im Kufsteiner und Rattenberger Landgericht war er für die Ausbildung einer in der Hauptsache von bäuerlichen Marktfahrern ausgeübten Schifffahrt ausschlaggebend.

Hall, das seit der Verlegung der Saline an den Inn (1300) einen raschen Aufstieg genommen hatte, nahm eine andere Stellung ein. Es erhielt bereits im Jahre 1303 mit dem Innsbrucker Stadtrecht auch das Niederlagsrecht²⁷. In Hall erfolgte für die Waren, die von Süden über den Brenner direkt und von Nordwesten über Innsbruck hieherkamen, eine Unterbrechung der Fahrt; denn soweit sie ihr Ziel im Osten hatten, vertauschten sie Saumtier und Wagen mit dem Schiff. Hier stießen die Erzeugnisse Tirols und des Südens mit denen Bayerns und des Donaugebietes zusammen. So klagten die Bozner Kaufleute 1370, daß sie ihren Wein in Hall nicht anbrächten, da der Markt mit Osterwein überschwemmt sei²⁸.

Bei der bekannten und oft genug besprochenen Tatsache, daß der mittelalterliche Handel, wo es nur anging, die Wasserstraße dem Landweg vorzog²⁹, wurde sicher ein beträchtlicher Teil der Waren bereits im 14. Jahrhundert auf Schiffen verfrachtet. Die Haller Bürger haben diesen Vorteil auch so gut auszunützen verstanden, daß Erzherzog Rudolf IV. ihnen im großen Gnadenbrief von 1363 bestätigte, daß sie von der „koufmanschaft hinab gen Wienn oder von Wienn herauf gen Hall fuerent auf dem wazzer, die ir (der Stadt) alain ist und nieman anders und der si der stat offen brief habend“ weder Zoll noch Maut geben sollen³⁰. Wenn wir uns auch den Fernhandel der Haller nicht so großartig vorstellen dürfen, wie er nach dieser Urkunde erscheint³¹, nimmt er doch die erste Stellung unter dem der genannten Städte ein. Es war in der Hauptsache der Handel mit bayerischen Innstädten, für den die Haller 1348 Sicherheit und Geleit von Markgraf Ludwig erhalten hatten³².

Im Handel mit Bayern spielte das Getreide die Hauptrolle. Seit dem starken Ansteigen der Bevölkerungszahl in den Bergwerksbezirken Tirols war das Land auf die Einfuhr bayerischen und in geringerem Umfang auch österreichischen Getreides angewiesen³³. Für dieses ausschließlich auf dem Wasserweg hereingebrachte Getreide besaß Hall seit der Mitte des 15. Jahrhunderts das Stapelrecht.

Die erste Aufzeichnung dieses Rechtes stammt aus dem Jahre 1452³⁴. Seit

²⁷ Stolz, Niederlagsrecht 161.

²⁸ Böhm, Das Tiroler Landesarchiv. Reg. 6.

²⁹ Inama-Sternegg II 365 ff, Lamprecht II 241 und bes. Sombart II 1, 357 ff.

³⁰ Faksimile bei Straganz 42. — Abgedruckt bei Huber, Vereinigung, Reg. 369.

³¹ Es ist bis jetzt nicht gelungen, eine Handelstätigkeit der Haller vor 1400 in oder unter Passau festzustellen. (Mayer, Pass. Mautb. 158.) Und tatsächlich tauschen sie bereits 1372 die Zollfreiheit bis Wien gegen den Großen Zoll zu Innsbruck ein. (H. Urk. — Arch. Ber. III 436.)

³² H. Urk. — Arch. Ber. III 398.

³³ Wopfner 25.

³⁴ Fischer, Ländstritte 446, erwähnt einen (nicht auffindbaren) Freiheitsbrief von 1321 als Grundlage für das Stapelrecht. Auch Stolz, Niederlagsrecht 167, ist diese Urkunde unbekannt. — Die in den genannten Abhandlungen als nicht sicher behandelte Ländordnung von 1452 konnte ich im Landesregierungsarchiv Innsbruck ermitteln. (Hiemit ist die Annahme Fischers, daß die Ordnung in diesem Jahre aufgezeichnet wurde, richtig.) Eine 1555 vidimierte Abschrift der Ländordnung aus einem alten Libell befindet sich im genannten Archiv in den Älteren Kameralakten nr. 1294. — Als weitere Folge dieser Ländordnung ergibt sich, daß für Hall früher als für Bozen (1474, 1476) ein Stapelrecht nachweisbar

wann das Stapelrecht an der Haller Lände ausgeübt wurde, wissen wir nicht. Wahrscheinlich entwickelte sich, wie Stolz annimmt³⁵, infolge der günstigen Verkehrsverhältnisse, die Hall zum Endpunkt der Schifffahrt machten, aus dem Niederlagsrecht von 1303 das absolute Stapelrecht für Korn, Mehl und Brot. Die Ländordnung von 1452 bestimmt:

„Item die lennt soll also gehalten werden: wann ain gast khumbt, es sey mit waitzen, rogken oder fueter und waß getraid das ist, oder prot, so soll er das auff dem poden verkauffen, darauff er das herpringt unnd kainem andern ubergeben oder von ainem schäff auff das ander tragen oder werffen lassen, wan das nit von alter her khumen ist und macht teurung, es wer dan mit erlauben des rats von not wegenn. Es soll auch niemant nichts fürkauffen oberhalb Ratenberg an kainer kauffmanschaft, sonder man sol das her lassen gehen, so geit ainer desto pesser pfenning wert, besonder auf dem wasser. Es ist auch verpotten, das kain gast mit dem andern gast nichts handeln sol, weder an der lent noch in der stat, wan das pringt vast menigkhleich grossen schaden. Dan waß ainer in sein hauß bedarff alls an die lent, der mags kauffen ab den scheffen, als von alter herkhumen ist. Auch mag ain scheffman oder ander gast an den wochenmarckhten verkauffen an dem plaz oder underm gerichtshauß, als aber von alter herkhumen ist, dan berueften marckhtstand, als man die berueft unnd alter herkhumen ist.“

Diese Ordnung wurde 1500³⁶ und 1553³⁷ ergänzt und verschärft: der mit Getreide an den Heftstecken³⁸ ankommende Schiffmann mußte den Verkauf binnen drei, seit 1553 binnen vierzehn Tagen eröffnen, und zwar entweder zu den Ländpreisen oder zu Höchstpreisen, die die tirolischen Landesfürsten, bzw. die oberösterreichische Regierung erließen, oder wie ihm das Getreide vom Haller Rat geschätzt wurde³⁹.

Dieser Verkaufszwang wurde bis zum Ende des 18. Jahrhunderts durchgeführt, so daß der Haller Lände Jahrhunderte hindurch eine überragende Bedeutung zukam⁴⁰.

Die Bestimmungen der Ländordnung boten den Hallern ganz bedeutende Vorteile gegenüber den andern, ortsfremden Handeltreibenden. Nur sie durften das Getreide weiterführen und verkaufen, während die Fremden, vorwiegend Bayern, sich ihre Gegenfracht von den Haller Bürgern erstehen mußten. Faktorisieren der Gäste untereinander war an der Länd strengstens verboten⁴¹.

Aber auch unmittelbar war die Länd ein wichtiger Aktivposten in der

ist. Vgl. Stolz, Niederlagsrecht 165. — Auch über den Haller Wochenmarkt bringt die Ländordnung neues: Straganz 362 hatte das erstmal einen solchen 1471 erwähnt gefunden. Nun ist durch diese Ordnung das Bestehen eines Wochenmarktes um mindestens 20 Jahre früher anzusetzen.

³⁵ Stolz, Niederlagsrecht 167, Anm. 1.

³⁶ H. Urk. — Diese Ordnung hat Fischer nicht berücksichtigt. S. Beil. 1.

³⁷ H. Urk. 1553 Sept. 1. — S. auch Fischer, Ländstritte 446.

³⁸ Heftstecken = Anlegeplatz, dann in übertragener Bedeutung: privilegierte Länd. (Schmeller I 1066.)

³⁹ Siehe auch Fischer, Ländstritte 446 ff.

⁴⁰ Über die Auswirkung und Wichtigkeit dieses Verkaufszwanges siehe Fischer, Getreidepolitik.

⁴¹ Der gesamte Handel zwischen Bürger und Gast wurde auf dem Marktplatz abgewickelt. Erst seit 1646 wurde der Viehmarkt auf der unteren Länd abgehalten. (H. Urk., Marktordnung 1596, Anmerk.)

städtischen Wirtschaft. Die Örtlichkeit, an der sich die untere Länd befindet⁴², gehörte dem Heiliggeistspital zu Hall, dem dieser Grund 1342 anlässlich seiner Gründung geschenkt worden war⁴³. Mit dem Besitz übernahm das Spital auch die Fürsorge für die Länd. Dafür erhielt es von den Gütern, die an die Anlege gebracht, weggeführt oder dort niedergelegt wurden, Abgaben.

Das wichtigste Organ an der Länd war der Ländhüter. Hatte er anfänglich nur die seinem Namen entsprechende Aufgabe, angekommene Schiffe und Güter zu bewachen⁴⁴, so bildet sich sein Amt im 16. Jahrhundert zu einer für einen größeren Kreis wichtigen Funktion aus. Er hatte wöchentlich ein Verzeichnis alles an der Länd vorhandenen Getreides an die Regierung nach Innsbruck zu senden; auf Grund dieser sogenannten Ländextrakte wurden während der Teuerungszeiten die Höchstpreise bestimmt⁴⁵. Erst 1753 wurde von diesen Wochenberichten, auf denen jahrhundertlang die Berechnungen beruhten, Abstand genommen⁴⁶.

Ferner hatte der Ländhüter die Abfahrt eines jeden Schiffes vorher an das Pfannhausamt zu melden, damit gerade dringende Kammerfahren oder Reisende aufgenommen werden konnten⁴⁷.

Bis zur bayerischen Herrschaft blieb die Verwaltung der Länd in den Händen von Stadt und Spital. 1809 wurde sie vom Bergwerkdirektorat übernommen⁴⁸, nur das Kastengeld für Getreide blieb dem städtischen Fiskus erhalten⁴⁹. Diese endgültige Übernahme in staatliche Verwaltung war das folgerichtige Ende einer Politik, die bereits in der Ländordnung von 1702 die Oberaufsicht über die Länd dem Pfannhausamt übertragen hatte⁵⁰.

An der Länd stehen noch heute die Kornkästen, in denen das nicht schon „ab den Schiffen“ verkaufte Getreide aufgespeichert wurde. Sie waren von eigenen Kastnern betraut, die auch das Kastengeld für den Stadtsäckel einzuhellen hatten⁵¹. Neben den städtischen Kästen, 1469 bereits zwei⁵², standen solche zur ausschließlichen Verwendung des Hofes zu Innsbruck⁵³, einzelner Gewerken, so der Kestentalerischen⁵⁴ und des Sterzinger Bergwerks⁵⁵. Außerdem verpachtete das Spital eine Reihe von Städeln an Schiffmeister und Schopper; 1664 scheinen die Zinse für 16 derartige Städel auf⁵⁶.

Außer diesen Einnahmen hatte das Spital das Niederlagsgeld für Wein und andere Kaufmannsgüter, die im Ländhaus niedergelegt wurden, und eine Abgabe von allem ankommenden Getreide. 1533 erfahren wir das erstmalig die

⁴² Noch heute bestehen die Bezeichnungen „Untere“ und „Obere Lend“ als Straßennamen.

⁴³ 1342 undat. (H. Urk. — Arch. Ber. III 394.)

⁴⁴ H. Rb. I 70. (1412.)

⁴⁵ Fischer, Getreidepolitik 131.

⁴⁶ Sal. Bef. 1753, 6.

⁴⁷ H. Mand. 1685, Juli 6.

⁴⁸ H. Bayerische Registratur 1809 nr. 340.

⁴⁹ H. Rats-Prot. 1818 nr. 134.

⁵⁰ 1702 Sept. 24. (Sal. Bef. 1702, 160.)

⁵¹ H. Rb. II, 200', 214' u. a. m. — Ein solcher Kasten, der 1561 erbaut wurde, faßte auf fünf Böden nicht weniger als 1000 Mut Getreide. (Sal. Bef. 1561/62, 34.)

⁵² H. Rb. V, 96'.

⁵³ H. Ratsmemorial 1557 März 26.

⁵⁴ H. Spitalraitbücher 1581 ff.

⁵⁵ Sal. Bef. 1691, 121.

⁵⁶ H. Länd. Bericht des Zinseinbringers Veit Löbl.

Höhe dieser sogenannten Ländgefälle⁵⁷; sie wurden 1544 von König Ferdinand bedeutend erhöht⁵⁸:

	1533	1544
1 Mut Getreide	2 f.	2 kr.
1 Saum Gut	1 kr.	3 kr.
1 Faß Kupfer	—	3 kr.
1 Faß Schmalz	—	1 kr.
1 Faß Wein	2 kr.	4 kr.
1 Panzen Wein	2 f.	1 kr.

Eine bis ins kleinste gehende Festsetzung der Ländgefälle, der Einnahmen des Ländhüters, der Zunftbüchsen⁵⁹, der Belohnung für Schneller, Messer, Aufleger usw. ist in der Ländordnung von 1666 erhalten. Die Aufgaben der vorhin genannten Ländarbeiter sind in einer Auflegerordnung von 1542⁶⁰ und in einer Ländumschlagler- und Schnellerordnung von 1606 beschrieben⁶¹.

Die folgende Tabelle gibt die Einnahmen aus den Ländgefällen, daneben diese Einnahmen in Prozenten der Gesamteinnahmen des Spitals⁶².

Jahr	mr.	lb.	kr.	f.	%	Jahr	fl.	kr.	f.	%	Jahr	fl.	kr.	f.	%
1551	196	4	7	—	21·5	1590	676	23	3	25	1668	1377	41	2½	17
1552	187	7	—	—	17	1594	674	43	½	23	1669	566	44	—	3·5
1554	291	8	8	—	24·5	1595	642	26	1	23	1695	1179	48	—	2·5
1557	250	2	6	—	20·5	1596	741	—	1½	24·5	1696	1923	47	—	4
1558	315	6	9	—	30	1597	809	3	3	29	1697	1281	3	—	2·5
1564	295	6	9	—	25	1599	798	56	2½	25	1698	1583	24	2	3·5
1566	207	7	10	2½	18	1600	654	58	½	24	1719	1898	45	—	3·5
1571	230	—	8	3	20	1601	738	48	3	16	1720	1813	34	2	3
1581	300	9	2	—	25·5	1608	1050	15	3	?	1722	1687	8	2	3
1582	302	6	11	—	21·5	1609	1025	46	2½	23·5	1723	1692	58	2	3·5
1583	279	7	5	—	?	1610	918	21	3	19	1724	1681	27	—	2·5
1584	282	—	6	1	28	1611	759	12	—	?	1725	1585	10	2	2·5
1585	304	5	11	—	23	1613	883	32	2½	17	1726	1605	31	2	3
1586	304	5	2	2½	22·5	1615	828	40	2½	12·5					
1588	399	5	5	4½	30	1655	958	25	—	10·5					

Wie das Spital die Länd versah, besorgte es auch den gesamten Frachtenverkehr von der Länd in die Stadt und umgekehrt. Im 16. Jahrhundert dienten dazu zwei, später drei Wägen⁶³.

⁵⁷ H. Länd, Ländtafel 1533.

⁵⁸ 1544 Aug. 21. (H. Urk.)

⁵⁹ Die Einnahmen aus den Ländbüchsen wurden in folgender Weise aufgeteilt:

Ländhüter 2 fl.

Stadtrichter 10 fl.

Almosen Rest (H. Rats-Prot. Jeweils 1. Sitzung.)

⁶⁰ H. Urk. 1542 Aug. 22. Or. Pap. 6 f.

⁶¹ H. Länd. 1606 Nov. 22. Or. Pap. Libell 8 f.

⁶² H. Spitalraitbücher (bis 1615 alle vorhandenen).

⁶³ H. Spitalraitbücher.

Der Großteil der Einnahmen, die der Stadt teils mittelbar (durch die Stauung der Handelsgüter), teils unmittelbar (durch die Ländgefälle) zukamen, beruhte auf dem absoluten Stapelrecht für Getreide. Daher ist es ganz begreiflich, daß nicht nur die Regierung in folgerichtiger Durchführung ihrer Getreidepolitik, sondern auch die Stadt Hall alle Übertretungen dieses Rechtes ahndeten. Um dem Verkaufszwang und den Abgaben zu entgehen, suchten Kaufleute, die Wein aus Südtirol brachten, diesen erst in Schwaz auf die Schiffe zu legen⁶⁴ oder es schütteten Fremde ihr Getreide schon in Jenbach und Schwaz an⁶⁵. Alle diese Übertretungen wurden streng bestraft.

Außerst gespannt war das Verhältnis zu den bayerischen Getreideführern. Durch das ganze 16. und die erste Hälfte des 17. Jahrhunderts tobte der Streit um die Gültigkeit der Haller Ländordnung⁶⁶. Aus allen diesen Anstürmen ist Hall unbeschadet seiner Rechte hervorgegangen. Selbst als die Stadt in den Jahren 1564, 1611 und 1634 von der Pest heimgesucht wurde, blieb der „ordentliche Heftstecken“ bei Hall⁶⁷.

Die Hauptpunkte, die in den genannten Ländordnungen einer Regelung unterzogen wurden, betrafen die Zufuhr von Getreide; damit hauptsächlich Fremde, da nur selten Haller Schifflleute stromaufwärts fuhren. Diese übernahmen in erster Linie die Fuhren innabwärts. Die Bestimmungen, die sie bei der Ausübung ihres Gewerbes auf der Länd einzuhalten hatten, sind in der Ordnung von 1500 niedergelegt⁶⁸.

War Hall durch ein Stapelrecht allen andern Innstädten an Bedeutung überlegen, so ist das Bestehen einer Schifferzunft ein Gegenstück dazu. Unter den tirolischen Innstädten ist es nur in Hall zu einer solchen gekommen.

Ebenso wie bei anderen Gewerben hat sich die zünftische Idee auch bei der Schifffahrt durchgesetzt. Bereits 1393 besteht in Hall eine Schifflleutebruderschaft⁶⁹; die Erwähnung von „burger und schifflleute ze Hall“ 1358⁷⁰ deutet auch auf das Bestehen einer Einung hin.

Wenn auch der gewerbliche Zweck das Hauptmotiv der Zunftbildung war⁷¹, treten doch in der ältern Zeit bis ins 16. Jahrhundert religiöse Bestimmungen in den Vordergrund. Die Schifflleute verehren den hl. Nikolaus als Schutzheiligen, dem auch die Haller Pfarrkirche geweiht ist. An seinem Feste, am 6. Dezember, und am Dreikönigstag wurde für die Schifflleute ein Amt gehalten⁷², später kam dazu noch „Vigil und Möss“ am 14. Juni⁷³. Innerhalb der kirchlichen Veranstaltungen wie Prozessionen usw. waren die Nauschifflleute mit zwei Fahnen und vier Stangen, die Salzschifflleute mit einer Fahne

⁶⁴ H. Länd 1664 Okt. 31. Bericht des Ländhüters.

⁶⁵ Sal. Bef. 1726, 254 1/2.

⁶⁶ K. Schadelbauer, Der Streit der Kaufleute von Wasserburg mit der Stadt Hall am Inn vom Jahre 1516. (Die Heimat am Inn, 1. Jg. 13 u. 14.) und J. Fischers Arbeiten.

⁶⁷ Zu 1564: EB 1564, 651'. — Zu 1611 und 1634: Sal. Bef. 1634/36, 96.

⁶⁸ Siehe Beilage Nr. 1.

⁶⁹ 1393 Juni 2. (an sand Achazigen tag.) Bartholomaeus Schremph, Bürger zu Hall, vermachet den „maister scheflaut ze Halle“ eine jährliche Zinsgülte von 20 Kreuzer oder für 20 Kreuzer Wachs zu ihrer Kerze in der Nikolauskirche. (Or. Perg. H. Urk.) — Straganz, 329, datiert die Urkunde auf 1303, Loehr, 194, auf 1365. In den Arch.-Ber. fehlt sie.

⁷⁰ Stolz, Transportwesen 245.

⁷¹ Kulischer I 390.

⁷² H. Pfarrkirche, Obligationen 1615 und Schifffahrtsordnung 1577.

⁷³ H. VA. Georg Pamhackhl 1729.

und zwei Stangen vertreten. Alle 17 Zünfte zusammen besaßen 17 Fahner und 34 Stangen⁷⁴.

Ein weiteres Betätigungsfeld war die Pflege der Geselligkeit. Abgesehen von den häufigen Gelagen bei Hochzeiten und den „Stärkungen“ vor jeder Abfahrt⁷⁵ galt besonders der Fronleichnamstag als ein Festtag für die Zunftgenossen. Nach altem Brauch gab die Stadt für die würdige „Zehrung“ aus der Ländbüchse vier Gulden⁷⁶. Wie sehr neben den geselligen Zwecken religiöse Motive die Zunft beherrschten, zeigt eine Bestimmung der Schifffahrtsordnung von 1603. Die genannten vier Gulden sollten von nun an nicht mehr verjubelt, sondern zum Ankauf von Kirchenzier verwendet werden⁷⁷.

Gegenseitige Hilfeleistung, Versorgung von armen Brüdern, von Witwen und Waisen sind ein weiteres Bedürfnis, dem die Zunft zu genügen suchte. In Punkt 5 der Ordnung von 1603 lauten die diesbezüglichen Bestimmungen: aus der Ländbüchse „sollen die alten, erlebten und kranken brüeder, es seyen scheffmaister oder knecht, doch allain die, so alhie in Hall und der stat burkfrieden heuslichen wonen und diser bruederschaft ainverleibt, auch in raichung zinssteuer und wacht irer fürgesetzten obrigkait gehorsamb seyen und aber, wie oben vermelt, mangelhafter leibschreften und alters halben irer arbeit nit mer vorsteen künden, ain wochenliches hilfgelt nach gelenhait und gstatsambe der sachen zu irer pessern, notwendigen aufenthaltung zu empfahen haben. Also auch soll unter disem fünften articl verstanden und gehalten werden; nemblichen wann ain bruederschaftgenossen, es seye alsdann maister oder knecht, mit tot abgeen würde und aber deren zeitliche verlassenschaft nit danach beschaffen were, das der abgeleibt brueder von deme zum geweychten erdrich bestetiget werden mechte, das volgent solcher uncosten und begenknus aus der bruederschaft püxn für die abgestorben person abgeraicht werden sollte.“

Die karitative Betätigung der Zunft überdauerte selbst ihren Bestand: noch nach der Aufhebung der Bruderschaften im Jahre 1783 wurden aus dem vorhandenen Zunftvermögen Gnadengelder an bedürftige Schiffleute angewiesen⁷⁸. — Neben den Aufnahmgeldern bestand das Einkommen der Bruderschaft aus Zinsgülden, Legaten usw., die fromme Bürger stifteten⁷⁹.

Den Hauptmotiven der zünftischen Entwicklung kommen wir erst dann nahe, wenn wir die gewerblichen Zwecke ins Auge fassen. Erster Ausdruck dieser Interessen ist der Zunftzwang. Jeder Schiffmann mußte Mitglied der

⁷⁴ H. Zünfte 1657.

⁷⁵ Vor der Abfahrt besuchten die Schiffleute den St.-Johannis-Segen in der (vor wenigen Jahren restaurierten) Johanniskapelle an der untern Länd. Dabei kam es häufig zu Zecheereien, die für die Sicherheit der Fahrt nicht gerade vorteilhaft waren. (H. Mand. 1698—1700, 758.)

⁷⁶ H. Urk. „Neue ordnung und beschreibung n. und n. die alhieigen nauschiffmaister und derselben mitverwondten antreffend. 1603.“ Or. Pap. 32 f. — Diese Ordnung ist eine Ergänzung zu der vom Jahre 1577, die der neuen vorangestellt ist. Die Ordnungen beziehen sich nur auf die untere Schifffahrt. Über die Salzschifffahrt siehe Kap. 6.

⁷⁷ Ebd. Dafür mußte allerdings der Brudermeister für dieses Gelage aufkommen.

⁷⁸ H. Rats-Prot. 1781/84, 290. — Alle Bruderschaften wurden sub tit. „Thätig Liebe des Nächstens“ vereinigt und das Zunftvermögen eingezogen.

⁷⁹ 1472 Juli 13. Gertraut, Cristan Mösleins Witwe, vermachte der Schiffleutebruderschaft eine jährliche Zinsgülte von 16 Kreuzer auf ihren Garten zuhänden des Zechmeisters. (Or. Perg. H. Urk.)

1679 Nov. 15. u. 16. Im selben Sinn setzt Sebastian Hormayr, Nauschiffmeister zu Hall, ein Legat von 800 Gulden aus. (Testament H. VA. 1681.)

Zunft sein, daher auch alle Bedingungen, die daran geknüpft waren, erfüllen. Fremde mußten zuerst Inwohner oder Bürger werden, unehelich Geborene waren ausgeschlossen. Der Zunftzwang ging soweit, daß es den Schifflenten unter Verlust des Bürgerrechtes verboten war, mit fremden oder ausländischen Schiffsleuten mit Güterfuhren einen Part oder Kontrakt einzugehen⁸⁰.

Wie bei allen Zünften mußte der Meister verheiratet sein. „Ledige Gesellen“ konnten die Schiffmeisterei nicht ausüben, selbst wenn sie das nötige Schiffszeug besaßen und baldige Heirat versprachen⁸¹. Eine Schiffmeisterswitwe, auf die die Gerechsamte der Schifffahrt ohne weiteres übergehen konnte, durfte nur einen dem Rat genehmen Bürgerssohn heiraten, damit sich in das Gewerbe ja kein „Störer“ einschleichen könne⁸². Eine Reihe von weiteren Zügen entsprechen dem allgemeinen Bild, das wir vom Zunftwesen haben.

Auf ganz anderem Wege als die übrigen Innungen mußte die Schifferzunft versuchen, ihren Mitgliedern die Gleichheit der Verdienstmöglichkeit zu sichern. „Während nämlich dem gewerblichen Handwerker die Zunftvorschriften gleichsam im Raume den ihm zugehörigen Tätigkeitskreis zuwiesen, ordneten die Schiffsordnungen die Wirksamkeit der einzelnen Schiffer zu einem geregelten Nacheinander“⁸³. „Es war nicht zweckmäßig, wenn alle Schiffer zugleich ihre Fahrzeuge anboten und so einander den Rang abliefern. Deshalb kam man bei entwickelterem Verkehr auf die Einrichtung der sogenannten „Rang- oder Reihefahrt“ wie sie an Rhein und Elbe seit der Mitte des 15. Jahrhunderts besteht“⁸⁴.

Während die Haller Schifffahrtsordnung von 1500⁸⁵ noch nichts von einer Reihefahrt weiß, ist diese in der Ordnung von 1577 enthalten⁸⁶. Der größeren Verkehrsdichte, die im 16. Jahrhundert auf dem Inn einsetzte, war die freie — frei im Sinne von freier Vereinbarung unterliegend, nicht etwa außerhalb der Zunftordnung stehend⁸⁷ — Schifffahrt nicht mehr gewachsen. Die ungeordnete Konkurrenz unter den Schifflenten, das „Ablaufen“ oder „Abwerben“ der Fuhren, durch das sich die Zunftgenossen einen Auftrag zu erwerben suchten, führte zu argen Mißständen. — Da die Ordnung alle diese Übel als Grund für die Vornahme einer Regelung anführt, ist die Rangschifffahrt erst mit ihr ins Leben gerufen und nicht schon vorher gewohnheitsrechtlich ausgeübt worden. Ausdrücklich wird die Ordnung als neu bezeichnet, alle früheren Bestimmungen werden aufgehoben⁸⁸.

Die Reihefahrt hat nach folgender Art vor sich zu gehen: auf Anhalten der Schifflente „wurde weiter bedacht und beschlossen, daß sy sich selbst verainigen und albeggen zween zusammen seyen und ain fuer miteinander zugleich auf gewinn und verlurst haben sollen. Und sollen die fuern von Schwaz aus mit dem umbgang verstanden werden, aber untz gegen Schwaz mag ain yeder

⁸⁰ Schifffahrtsordnung 1603. Art. 4.

⁸¹ H. Rats-Prot. 1629 Juli 30.

⁸² Ebd. 1684 Okt. 7.

⁸³ Sombart II, 1. 350.

⁸⁴ Sombart II, 1. 351.

⁸⁵ H. Urk. — Die erhaltene Ordnung, eine spätere, ca. 1550, Abschrift, diente als Vorlage für die Ländordnung von 1553.

⁸⁶ Siehe Anm. 76.

⁸⁷ Eckert, Das Mainzer Schiffer-Gewerbe. (Staats- und sozialwiss. Forschg. 16. Heft 3, 32.)

⁸⁸ Art. 1.

füern, so oft er ain fuer bekommt⁸⁹. Und haben sich ernennete schiffmaister also zusammen verliebt:

Erstens Martin Köpf und sein sohn Sebastian Köpf,
Bernhard Hueber und Peter Mierl,
Georg Hämerl und Andre Wilinger, sein schwager,
obbemelter Jakob Schwärzl und Jakob Köpf,
Andre Griesinger und Wolfgang Waldner,
Geörg Haid und Hans Miterhofer,
Caspar am Graben.

Und also sollen die füern soviel nachbenanntermaßen zueläßlich und wol sein kann, iren umgang haben albeggen nacheinander, wie da beschrieben, von dem ersten untz auf die letzten zween irer gesellschaft. Und wann es an die letzten zween kommen und dieselben ir fuer verricht, volgend an alles mittl und verrer vergleichung an die ersten zween gelangen und also für und für gehalten werden. Da es sich aber zuetrug, das etwa ain oder mermal ain part mit schiffung der notturft nach nit genüegsam versehen wer und dadurch ir zuegestandene fuer nit abfertigen könnten, so soll dieshalb, damit der kaufmann noch yemand anders hierdurch nit verabsaumbt werde, die negsten zween daran, wer die yederzeit sein werden, anzunemen macht haben und an ir gehörige ort vleissig antwurten und bringen.“

Dem Abwerben war damit endgültig gesteuert; glaubte ein Schiffmeister durch die Rangschiffahrt behindert zu sein und lief er einem Zunftbruder eine Fuhr ab, wurde er nicht nur mit den in der Ordnung angedrohten Übertretungsstrafen von 5 bis 10 Gulden, sondern mit Freiheitsstrafen belegt⁹⁰. Trotzdem kommen immer Fälle von Ablaufen vor; besonders Reisende, die von der Ordnung nicht unterrichtet waren, wurden in Innsbruck in ihrer Herberge von Haller Schiffsleuten aufgesucht und zur Bestellung eines Schiffes überredet, das nicht an der Reihe war⁹¹.

Im vierten Punkt der Ordnung werden die Fälle angeführt, bei denen kein Umgehen stattfinden sollte. Fürstliche Personen und deren Gesandte, welsche Kaufleute und deren Güter sind davon ausgenommen; doch werde der Rat dafür sorgen, daß kein Schiffmeister zu kurz kommen sollte.

Die im Umgang vereinigten Schiffeleute durften nicht warten, bis ihr Schiff voll geladen war; es mußte abgehen, wenn die Reihe an ihm war, um den Besitzer der Frachten durch lange Verzögerung nicht zu schädigen. Deshalb suchten die Nauschiffmeister 1603, für die Märkte zu Linz, Krems und Wien freie Fahrt zu bekommen, was ihnen aber nicht gelang⁹². Der Rat blieb bei der alten Ordnung. Die Einrichtung eines Markt- oder Ordinarischiffes ist auf dem tirolischen Inn zur Zeit der bürgerlichen Schiffahrt nicht bekannt.

Es war nicht immer leicht, die Reihenfolge der Schiffmeister im Umgang festzustellen. So hatte man am 3. September 1604 folgende „Zusammengespannung“ getroffen⁹³:

⁸⁹ Dieser Nahverkehr bediente sich nur kleiner Zillen und war, besonders in der Richtung Hall—Schwaz, von geringer Bedeutung.

⁹⁰ H. Ratsmemorial 1593 Juli 21.

⁹¹ H. Ger. Prot. 1599, 36 ff.

⁹² Ordnung von 1603.

⁹³ Ordnung von 1604.

1. Geörg und Hans Hämerle, vater und sun,
2. Geörg und Hans Wilderer, gebrieder,
3. Veit und Peter Mörl, gebrieder,
4. Zacharias Hueber und Hans Miterhofer,
5. Urban Pogner und Anna Widenhueberin, witib,
6. Sebastian Köpf und Geörg Gäch,
7. Balthasar Haid, genannt Koller.

Bereits am nächsten Tag erhoben die Gebrüder Wilderer dagegen Einspruch⁹⁴. Die Sache ging an die oberösterreichische Regierung, die schließlich am 17. November die inzwischen von der Stadt Hall geänderte Umgangsordnung genehmigte⁹⁵, in folgender Reihe: 4, 3, 7, 6, 1, 2 und 5 (nach obiger Reihenfolge).

Die Reihenfahrt stand und fiel mit dem zünftischen Gedanken, sie war mit ihm noch im beginnenden 18. Jahrhundert herrschend. Den Hebel, an dem die kapitalskräftigeren Schiffmeister einsetzen mußten, um sich von dem von ihnen lästig empfundenen Umgang befreien zu können, bot der Artikel 4 der Ordnung von 1577 (s. o.). Im selben Sinn wie der genannte Artikel sprach sich 1604 die oberösterreichische Regierung aus: Fürsten, Ratspersonen, Reisende, die in wichtigen Angelegenheiten nach dem Osten fuhren, sollten sich unabhängig vom Umgang wenn nötig auch mehr Schiffe und Schiffleute „erküsen“ können⁹⁶.

Hatte sich ein Schiffmeister für diese Hoffuhren einmal bewährt, so konnte er auf dauernde Inanspruchnahme rechnen. Seit dem 17. Jahrhundert tragen diese bevorzugten Schiffmeister den Titel eines kaiserlichen Hofschiffmeisters, der mit eigenen Privilegien verliehen wurde. Der erste war Johann Franz Högwein⁹⁷, dem 1688 Matheus Anztemiller folgte, der zugleich durch den Titel eines „wirklichen kaiserlichen Dieners“ ausgezeichnet wurde⁹⁸. Diese privilegierten Schiffmeister waren ganz entschieden bevorzugt, zumal immer nur einer diese Stellung inne hatte. Sie konnten, in den Hoffuhren nach Linz und Wien ohne Konkurrenz, die übrigen Schiffmeister bald überflügeln, größere Kapitalien ansammeln und so zu einer Gefahr für das zünftische, gleichmachende Prinzip werden.

Aus ihrem Kreis stammt auch die Familie, die monopolartig die Schifffahrt bis zu ihrem Aufhören betrieben hatte. 1710 war Johann Michael Aichinger zum kaiserlichen Hofschiffmeister ernannt worden⁹⁹. Von nun an errang die Familie Aichinger die führende Stellung unter den Haller Wasserspeditionen. 1770 besaß das Geschlecht zwei Gerechtsame: die Linie Michael von Aichinger besaß eine bürgerliche Schifffahrt, Joseph Anton eine Hofschiffmeisterei¹⁰⁰. Daneben bestand nur noch eine bürgerliche Schifffahrt¹⁰¹, so daß die Befürchtungen, die Schifffahrt könne ein Monopol werden, nicht unbegründet waren. Schon unter Maria Theresia dachte man daran, der Stadt Hall die Schifffahrtsverleihung zu entziehen und gleich der Etsch- auch die Innschifffahrt zugunsten

⁹⁴ Ebd. Supplikation an Reg., prä. 1604 Sept. 4.

⁹⁵ Ebd. Befehl an Stadt Hall 1604 Nov. 17.

⁹⁶ Ebd.

⁹⁷ Sal. Bef. 1683, 208.

⁹⁸ Sal. Bef. 1688, 280.

⁹⁹ H. Schifffahrt. — Bericht der Stadt Hall an o. ö. Reg. 1743 Nov. 24. Der erste bürgerliche Schiffmeister der Familie Aichinger war Matheis Aichinger, der 1613 aufgenommen wurde. (H. Steuerbuch 1599.)

¹⁰⁰ H. Schifffahrt.

¹⁰¹ Ebda.

des Arars zu einem *privatum* zu machen¹⁰². Nur aus „landesmütterlicher Milde“ ließ die Kaiserin die Stadt bei der bürgerlichen, von ihr zu verleihenden Schifffahrt. Im Jahre 1820 befaßte sich der Bozner Merkantilausschuß mit der Frage¹⁰³. Durch die hohen Transportkosten, die das inzwischen ausschließlich in die Hände der Aichinger geratene Schifffahrtsmonopol bedingte, wurde der Handel erheblich geschädigt. Man fand einen Ausweg, indem man jedes Jahr vom zuständigen Kreisamt (Schwaz) die Frachtsätze festlegen ließ. Die andere Möglichkeit, der Monopolstellung der Aichinger beizukommen, nämlich neue Gewerbeverleihungen, kam bei dem Mangel an Bewerbern nicht in Frage¹⁰⁴.

Neben dieser Tendenz zur Monopolisierung konnte sich die Rangschifffahrt natürlich nicht halten. Nach ihrer Blütezeit im 16. und 17. Jahrhundert war sie bei der geringen Anzahl von bürgerlichen Schiffmeistern unnötig geworden. Nicht sosehr der Gedanke an Gewerbefreiheit, als vielmehr das Überhandnehmen der wenigen großen Unternehmungen hat die Rangschifffahrt auf dem Inn beendet. Seit der Mitte des 18. Jahrhunderts mußte sie endgültig einer neuen „freien“ Schifffahrt weichen.

Der Entscheid Maria Theresias vom Jahre 1744 (s. o.) nimmt auf die Rechte der Stadt selbst in einer Zeit Rücksicht, in der man sonst über manches Alt-hergebrachte hinwegzugehen pflegte. Auch früher war die Einflußnahme von seiten der Regierung nur dann erfolgt, wenn ihre Interessen unmittelbar berührt wurden, so bezüglich der schon besprochenen Hoffuhren und gelegentlich der Truppentransporte. Im übrigen verstand es der Rat der Stadt Hall, sich Aufnahme, Aufstellung der Umgangsordnung, Festlegung der Tarife, überhaupt die Regelung gewerblicher Angelegenheit jeder Art zu sichern.

Vor allem ließ sich die Stadt in der Aufnahme eines Schiffmeisters nicht beeinflussen. Das mußte auch Christoph Dorn erfahren, der 1686 von der oberösterreichischen Regierung ein Privileg als befreiter Schiffmeister erhalten hatte¹⁰⁵, das sogar vom Kaiser bestätigt wurde¹⁰⁶. Hall hatte seine Zustimmung verweigert, da bereits genug (sechs) Schiffmeistereien bestünden¹⁰⁷. Zunächst hinderte man Dorn am Bau einer Schiffhütte. Als er sie trotzdem mit Hilfe des Pfannhausamtes erstellen konnte¹⁰⁸, wurde der Widerstand der Stadt erst recht gefestigt. Noch nie habe es einen Freischiffmeister gegeben, man werde vom alten Recht nicht abgehen, daß jeder Gewerbetreibende in der entsprechenden Innung sei. — Die Regierung mußte die Sache einstweilen auf dem *status quo* belassen¹⁰⁹. Doch Dorn gab nicht nach: noch im Herbst des Jahres 1687 setzte er es durch, daß der Regimentssekretär Jakob Peintner mit der Durchführung der Angelegenheit betraut wurde¹¹⁰. Diesem Druck stand die Stadt allerdings ohnmächtig gegenüber. Dorn konnte tatsächlich einige Jahre die Schifffahrt ausüben. Nach seinem Tod im Jahre 1692 bewarb sich sein

¹⁰² Ad Imperatricem 1744, 687 ff. — Stolz, Transportwesen 244.

¹⁰³ Gub. Commerz 1820, 12.216.

¹⁰⁴ Gub. Akten 1820 Comm. 12.216. — 1820 Okt. 6. wurde zwar noch ein Schifffahrtsrecht verliehen (Ferd. Bibl. Dip. 1366 V.), demgegenüber aber die inzwischen wieder in einer Hand vereinigte Aichingersche Speditionsfirma alle Vorteile voraus hatte.

¹⁰⁵ H. Mand. 1686 Apr. 1.

¹⁰⁶ H. Urk. 1686 Aug. 29.

¹⁰⁷ H. Mand. 1687 Supplik. präs. 1687 Feb. 2.

¹⁰⁸ Ebd. 1687 März 3.

¹⁰⁹ Sal. Bef. 1687 März 8.

¹¹⁰ H. Mand. 1687 Okt. 14.

Vetter Balthasar Insamb, Wirt zu Matrei, um die freigewordene Schiffmeisterei. Diesmal gab die Regierung den Vorstellungen der Haller nach und sah von der Verleihung des Gewerbes an Insamb ab¹¹¹. So ging die Stadt eigentlich unbeschadet aus diesem Prozesse hervor: die Vermehrung der Schifffahrtsgerechtsame war verhindert.

Dieser Fall, daß sich ein Bewerber anstatt an die Stadt- an die Landesbehörden wandte, blieb bis 1786 der einzige in der ganzen Geschichte der bürgerlichen Schifffahrt¹¹².

Das Verhältnis zwischen Stadtobergkeit und Zunft stand, wohl infolge öfterer Angriffe von außen, im Zeichen besten Einvernehmens. In guter Zusammenarbeit suchte man das Gewerbe zu fördern. Da die Zunft selbst keine Gerichtsbarkeit besaß, blieben ihr alle Kompetenzstreitigkeiten mit der Stadt erspart. Während jene mehr als beratendes Organ auftrat, wurden endgültige Beschlüsse, Ordnungen usw. von der Stadtobergkeit getroffen. Dabei übersah man nie die Rechte der Bruderschaft, was besonders in der Aufnahmefrage von Wichtigkeit war. Denn nur bei Anerkennung ihrer Rechte durch die städtische Obrigkeit konnte es der Zunft gelingen, die Meisterzahl zu beschränken. Die Bruderschaft brauchte dann nur dem Bewerber die Aufnahme in ihren Verband zu verweigern; einem Nichtbürger wurde die Ausübung seines Gewerbes von der Stadt nicht bewilligt. Es war für das Gewerbe eine Frage von größter Bedeutung, wie viele Schiffmeister den Gütertransport versehen durften; mußten die Schifflente befürchten, durch Neuaufnahmen das Gewerbe zu verschlechtern, legten sie ein meist erfolgreiches Veto beim Rat dagegen ein¹¹³.

Die Zahl der Schifffahrtsgewerbe betrug 1577 und 1603 dreizehn. Der Niedergang des Innverkehrs verringerte die Zahl auf sechs (1686)¹¹⁴, dann auf vier (1750)¹¹⁵, 1820 bestehen noch zwei (s. o.).

Die Schifflente stellten die an Zahl größte Innung von Gewerbetreibenden der Stadt Hall dar. Einige wenige Zahlen seien hier genannt. 1571 waren in Hall 64 Schifflknechte¹¹⁶, 1599 sind es 52¹¹⁷, 1683 nur mehr 24¹¹⁸, 1748 bis 1750 schwankt die Zahl zwischen 14 und 19¹¹⁹. Zur Zeit des stärksten Schifffverkehrs, im 16. Jahrhundert, war Hall ein großer Anziehungspunkt für fremde Schifflente gewesen. Die wichtigsten Zuzugsgebiete waren die Gegend um Kufstein und Bayern¹²⁰.

Die überragende Bedeutung, die Hall in der Innschifffahrt hatte, wird erst recht klar, wenn wir die übrigen Ländplätze am tirolischen Inn betrachten. Diese sind die beiden Städte Rattenberg und Kufstein, der Bergwerksort Schwaz und Kastengstatt bei Wörgl, die Innstation für Kitzbühel.

¹¹¹ Ebd. 1692 Aug. 8.

¹¹² Gub. 1786 F. 33, 9473.

¹¹³ Im Jahre 1663 glaubte man, das Gewerbe durch Verleihung weiterer Gerechtsame so zu verschlechtern, daß Reisende, an der Haller Lände von verdienstsuchenden Schifflenten wie von hungrigen Wölfen angefallen, lieber den Landweg wählten. (H. Zünfte. Eingabe der Schifflente 1663 Okt. 1.)

¹¹⁴ S. o. die betreffenden Ordnungen.

¹¹⁵ I. Zollamtsrechnungen v. Rattenberg I, 11, 1748—1751.

¹¹⁶ Ambr. A. I 97.

¹¹⁷ H. Steuerbuch. 1599.

¹¹⁸ Sal. Bef. 1683, 86⁷.

¹¹⁹ Siehe Anm. 3.

¹²⁰ Vgl. die eingezahlten Bürgergelder in den Haller Raitbüchern.

Rattenberg, das seit der Mitte des 13. Jahrhunderts als Zollstätte der bayerischen Herzöge besteht, vermochte auch, seitdem es 1453 ein Niederlagsrecht mit beschränktem Feilbietungszwang erhalten hatte¹²¹, nicht mehr als den Marktverkehr der Umgebung zu beherrschen. Am Fernhandel selbst war es nicht beteiligt. Für die Schifffahrt war Rattenberg nicht sosehr als Handelsplatz als vielmehr als Zollstätte wichtig. Einmal wurde hier der landesfürstliche Zoll eingehoben, das Getreide umgeschlagen und dabei feilgeboten¹²²; dann war der Pflasterzoll, der bereits mit seiner Verleihung 1415¹²³ auf die stromaufwärts kommenden Schiffsfrachten ausgedehnt worden war, zu bezahlen¹²⁴.

Wesentlich gehoben wurde der Handel Rattenbergs durch das Aufblühen der Bergwerke, in deren Proviantierung die Stadt eine bedeutende Rolle spielte. 1473 war der Unschlitthandel der drei Unteren Gerichte ganz auf Rattenberg konzentriert worden¹²⁵. Mit der Errichtung des Hüttenwerkes in Rattenberg bekam auch das Niederlagsrecht für die Stadt einen größeren Wert.

Bald aber mußte Rattenberg den Wettbewerb Kufsteins fühlen, das, nach Ansicht der Rattenberger, keinen ordentlichen Hefstrecken besaß; denn keinem Kaufmann noch Schiffmeister solle es gestattet sein, „ainiche schöffart traid, ynsnitt, schmalz noch anders unterhalb Rattenberg verkaufen¹²⁶“. Es handelte sich dabei hauptsächlich um die Belieferung der Bergwerke im Gericht Kitzbühel, deren Gewerken ihre Güter bei Wörgl niederlegten und von dort auf der Achse weiterführten. Der Streit, ob Kufstein oder Rattenberg die zuständige Niederlage dafür seien¹²⁷, ging schließlich nach mehreren Teillösungen 1580 zugunsten Kufsteins aus, dem für jeden in Kastengstatt, einem Weiler bei Wörgl, niedergelegten Zentner Gut von den Gewerken vier Kreuzer gezahlt werden mußten¹²⁸.

Nach dem Abflauen des Bergsegens um Kitzbühel hatte diese Länd keine Bedeutung mehr. Erst als man die Häringer Kohle abzubauen und nach Hall in das Sudhaus zu führen begann, tritt Kastengstatt wieder für einige Jahrzehnte als Innlande in Tätigkeit¹²⁹.

In der Ausübung der Schifffahrt steht Rattenberg an letzter Stelle unter den wichtigeren tirolischen Länden; kaum viel bedeutender war die Kufsteins. Den Getreidetransport besorgten zum überwiegenden Teil Ausländer, die Ausfuhr von welschen und heimischen Erzeugnissen Haller, so daß sich für die beiden Städte im Schifffahrtsgewerbe kaum noch Verdienstmöglichkeiten boten.

Das Umschlagerecht, das Kufstein 1393 erhalten hatte¹³⁰, wurde auf den Wassertransport nicht ausgedehnt. Gelegentlich der Verleihung der Getreideanschütt an Rosenheim 1478 erfahren wir, daß die Rosenheimer Schiffmeister

¹²¹ Kogler, Rattenberg 4.

¹²² Die Arbeit des Umschlagens usw. besorgten die Aufleger, deren Ordnung (1549) bei Kogler, Rattenberg, 48, abgedruckt ist.

¹²³ 1415 Sept. 29. Ferd. Bibl. 5005, 13'.

¹²⁴ Dieser Umstand ermöglicht es, für eine Reihe von Jahren, aus denen keine landesfürstlichen Zollbücher erhalten sind, wenigstens die stromaufwärts geführten Warenmengen festzustellen. (Kap. 3.)

¹²⁵ Kogler, Rattenberg 66.

¹²⁶ Ferd. Bibl. 5005, 62.

¹²⁷ Kogler, Rattenberg 84.

¹²⁸ K. Mautordnung von Kastengstatt 1709.

¹²⁹ Ferd. Bibl. Dip. 1366 V.

¹³⁰ Kogler, Kufstein 37.

zwar in Kufstein anlegen mußten, um die städtische Getreidemaut zu bezahlen¹³¹, das Getreide aber nur zwei Stunden zum Verkauf feilzubieten hatten¹³².

Wesentlich anders war es in Schwaz und Umgebung. Den regen Lokalverkehr zwischen den Berg- und Hüttenwerken besorgten ausschließlich Einheimische, die Erzschiffleute. Sie waren von den Gewerken in Dienst genommen und durften nur Bergwerkserzeugnisse u. dgl. führen. Jeder Transport von Handelsgütern über die Grenze ihres eigentlichen Arbeitsgebietes (Hall — Rattenberg) hinaus war ihnen untersagt. Die gesamte Handelsschiffahrt außer den Getreidelieferungen war ja im Besitz der Haller, die bei Eingriffen in ihre Rechte immer auf die leichter erreichbaren Konkurrenten, in diesem Fall auf die Erzschiffleute, griffen, während sie die Bayern kaum je zu fassen bekamen¹³³.

Aus einem Bericht des Richters zu Rottenburg aus dem Jahre 1532 ersieht man ganz klar, daß die Erzschiffleute tatsächlich nur für den Lokalverkehr eingerichtet und brauchbar waren:

„Der Georg Layminger und Leonhard Wölfl führen zu den schmelzhütte ärz und haben mitinander sechs schiffknecht und sechs ärzzüllen, aber kain knecht kann naufarn¹³⁴, allain hinten beyrn rueder nachkern¹³⁵. Der bemelt Leonhard Wölfl kenne altershalben nimmer naufaren, dann er sey deshalb etliche jar auf das wasser nie kommen. Der bemelt Layminger sey wol yezuzeiten naugefarn.

Hanns Hager hab drey ärzzüllen und vier knecht darzue, aber under den knechten kenne kainer naufarn, sonder nachkern. So sey er Hager selbst auch nie weiter dann geen Kuntl naugefarn, darumb unterwinde er sich auch kains verrer naufarens, allain nachkerens.

Hanns Goisler hab auch wol yezuzeiten naufarn helfen.

Hanns Hermann kann auch nit naufaren, sonder mit ainem kundigen hintn nachkern helfen.

Hanns Mitermayr zaigt an, er seye vor achtzehen jaren wol etliche jar naugefaren; er hab aber am gsicht abbruch und mangel gwunnen, darumb hab er sich des schiffartfarens abtuen müessen¹³⁶.

Die Belieferung der Berg- und Schmelzwerke mit Eisen und Unschlitt und die Verproviantierung, die seit 1526 der Schwazer Berg-, Schmelz- und Pfennwerthandel über hatte¹³⁷, wurde von diesem an ortsfremde Schiffahrtsunternehmer übertragen. 1539 z. B. hatten die Gewerken für Getreidetransporte folgende Schiffmeister, sämtliche aus dem Kufsteiner Landgericht, in Gelübde genommen: Martin von Gstadt, Hainrich Ruebengraber, Sebastian Meurl, Jakob Kletinger und Cristan Krumpacher¹³⁸. 1568 waren es: die drei Meurl

¹³¹ 1339 verlichen. (I. Grenzakten 18, 1.)

¹³² Chronik von Rosenheim 73, Anm. 2.

¹³³ 1562 mußten sich vier Schwazer Erzschiffleute auf Klage der Haller Nauschiffmeister vor dem Richter zu Frundsberg wegen verbotener Handelsschiffahrt verantworten. Sie verteidigten sich, sie hätten nur Salz von Hall herab und Fische hinauf geführt. In Osterreich seien sie nur ganz selten gewesen. Man solle lieber den Bayern auf die Finger sehen, die im Unterland Reisende und Güter aufnahmen. (H. Urk. 1562.)

¹³⁴ Naufahren = stromabwärtsfahren, das Schiff dirigieren. (Schmeller I, 3.)

¹³⁵ Nachkehren = hinten steuern.

¹³⁶ I. Kunstsachen II 39.

¹³⁷ Scheuermann 132.

¹³⁸ I. Handschrift 1199, 159'.

aus dem Landgericht Kufstein, Christoff Mair aus Rosenheim und Lienhart Mair aus Neuenbeuern (Bayern) ¹³⁹.

Diese Frachtdienste sind eine Erwerbsquelle der bauerlichen Schifflente im Kufsteiner Landgericht. Eine zweite ist das Schopperhandwerk, das hier seinen Hauptsitz hatte. Für diese Nichtbürgerlichen bot sich nur auf den Märkten Gelegenheit, ihre Bodenerzeugnisse an den Mann zu bringen. Neben den Schiffuhren in fremden Diensten war gerade dieser Marktverkehr eine wichtige Lebensgrundlage für eine so zahlreiche Schiffferschaft, wie wir sie hier finden.

Für einige Jahre ist uns die Anzahl der Schifflente des Unterinntales bekannt.

1563 ¹⁴⁰

Landgericht Frundsberg	8
Landgericht Rottenburg	25
Stadt Rattenberg	8
Übriges Unterinntal	<u>109</u>
Unterinntal	150

1597 ¹⁴¹

Schwaz	4	Meister
Weer	2	„
Hall	13	„
	52	Knechte

1620 ¹⁴²

Kirchbichler Schranne	24
Unterlangkampfen	26
Anget	16
Oberlangkampfen	15
Breitenbach	7
Ebbser Schranne	29

1683 ¹⁴³

Hall	24
Schwaz	15
Rattenberg	
Kramsach	1
Radfeld	4
Kundl	2
Breitenbach	5
Wörgl	1
Unterangerberg	<u>10</u>

23

Übertrag 62

¹³⁹ Ambr. A. I 39.

¹⁴⁰ Sal. Bef. 1563, 116, 225. — Ohne Salz- und Erzschifflente!

¹⁴¹ Pest-A. IX 99. Hall für 1599. (S. o.)

¹⁴² Ambr. A. IX. 47.

¹⁴³ Sal. Bef. 1683, 86".

Langkampfener Schranne

Schaftenau	1
Niederbeitenbach	3
Oberlangkampfen	8
Unterlandkampfen	15
Anget	5
Am Bleibach	1
In der Au	1
Kirchbichl	1
Birchlwang	4
.....	<u>39</u>

Ebbser Schranne

Erl	5
Mühlgraben	2
Ebbs	4
Oberndorf	1
Am Gschöß	1
Im Georgenhäusl	1
.....	<u>14</u>

Im Unterinntal: 115

III. Der Warenverkehr

Es kann nicht Aufgabe dieses Abschnittes sein, eine Handelsgeschichte Tirols zu geben. Es sollen nur die wichtigsten Züge des Warenverkehrs, soweit er sich auf dem Wasser abspielte, besprochen werden. Das Hauptgewicht bei der folgenden Betrachtung wurde auf die Feststellung der auf dem Inn beförderten Warenmengen gelegt, um über diese Frage einmal Klarheit zu schaffen.

Die Träger des Handels im Unterinntal waren seit dem 14. Jahrhundert die Städte, unter ihnen besonders Hall. Die städtische Wirtschaft, begünstigt durch die Landesfürsten, konnte sich bald kräftig entwickeln. Suchten Rattenberg und Kufstein in erster Linie durch Konzentrierung des Marktverkehrs der Umgebung auf die Stadt ihre Stellung zu behaupten, so tritt Hall bald als Handelsplatz mit weiter gesteckten Zielen auf. In der Richtung W—O und umgekehrt waren Wein und Getreide die wichtigsten Handelsgüter. Das Salz, dessen Einfuhr nach Bayern, also auch schon nach Rattenberg, das ja bis 1504 bayerisch war, von bayerischer Seite aus verboten worden war¹⁴⁴, nahm seinen Weg nach Nordwesten und Süden.

Das eine Weinbaugebiet, aus dem sich Hall mit Rebensaft versah, war Südtirol. Teils bezogen ihn die Haller selbst von dort zum Eigenverbrauch¹⁴⁵, teils brachten ihn Bozner Handelsleute auf den Markt. Es ist nun interessant zu beobachten, wie das andere Weingebiet, Österreich, mit dem südlichen in Wettbewerb tritt. Der Osterwein wurde durchwegs auf dem Wasserweg

¹⁴⁴ Lori 28 XXX.

¹⁴⁵ Darin waren sie mit verschiedenen Zollbefreiungen begünstigt. Straganz 356.

hereingebracht, und zwar wohl meist durch Vermittlung von Bayern. Die Zufuhr war gelegentlich so stark, daß der Absatz von Bozner Wein auf dem Haller Markt darunter litt¹⁴⁶. Der Südtiroler Wein hatte es in Bayern noch schwerer, gegen den Osterwein aufzukommen; die Donau erreichten Tiroler Weine in der Zeit, aus der uns die Passauer Mautbücher erhalten sind (1400 bis 1402), nur ganz selten¹⁴⁷. Seit der Mitte des 15. Jahrhunderts beginnt dank der günstigen Wasserstraße ein unaufhaltsames Vordringen des Tiroler Weines nach Osten. Beziehen auch Städte und Hof noch immer gern Osterwein¹⁴⁸, so gehen doch andererseits nicht unbedeutende Mengen südlichen Weines ins Unterinntal und nach Bayern. Aus dem Jahre 1467 ist uns für die Zeit vom 16. Feber bis 29. August (mit Unterbrechung vom 13. April bis 3. August) die Rechnung vom Großen Zoll zu Hall erhalten¹⁴⁹. Daraus entnehmen wir wenigstens ungefähr die Ausfuhr von Wein nach dem Osten, die sich wohl ohne Ausnahme auf dem Wasser abspielte.

Unterinntal

	Fürfaß	Faß	Yhren
Schwaz	3	4	5
Rattenberg	12	—	—
Kufstein	2	1	—
Übriges	11	1	28
	<hr/> 28	<hr/> 6	<hr/> 33

Bayern

	Fürfaß	Faß	Yhren
Rohrdorf	1	—	—
Prien	2	2	—
Chiemsee	1	—	—
Traunstein	17	3	—
Rosenheim	9	3	6½
Wasserburg	10	—	—
Kraiburg	1	—	—
Mühldorf	6	—	—
Otting	7	—	—
Burghausen	12	2	5
Braunau	—	23	—
Landshut	6	—	—
	<hr/> 65	<hr/> 33	<hr/> 11½

Kann diese Aufstellung auch keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben, so ersieht man doch daraus ganz klar die Entwicklung, wie sie oben bereits angedeutet wurde. Allerdings erscheint auch jetzt Passau noch nicht erreicht

¹⁴⁶ S. o. S. 8.

¹⁴⁷ Mayer, Pass. Mautb. 130. — Von den 150 Faß Wein, die von Italien nach P. kamen, kam die Mehrzahl über die Tauern. Dagegen erscheinen aus dem Inntal nur 4 Saum.

¹⁴⁸ 1432 kauft die Stadt Hall „ab dem scheff“ 6 Dreiling und ein Fuder Osterwein und läßt ihn in die Keller legen. (H. Rb. II 158.) Für die Hofhaltung ist seit 1500 der Osterwein zollfrei. (Miss. 1500, 72’.)

¹⁴⁹ H. Zollrechnungen. — Gedruckt bei Straganz 292 ff.

zu sein. Selbst zehn Jahre später, 1477/78, geht die Weinausfuhr nicht über Niederbayern hinaus¹⁵⁰.

War der Wein der wichtigste Ausfuhrartikel, so steht in der Einfuhr an erster Stelle das Getreide. Wenn auch der Getreidehandel im beginnenden 15. Jahrhundert noch wenig entwickelt war¹⁵¹, so scheint Hall, um 1400 sicher die volkreichste Stadt des Unterinntales, genötigt gewesen zu sein, Korn einzuführen. Da in Tirol, auch im damals noch bayerischen Teil von Rattenberg bis Kufstein, kein Überfluß war, mußte man auf entferntere Gebiete greifen. Dazu wies der fahrbare Wasserstrom den Weg; ohne ihn wäre es wohl nicht schon so früh zu einer stärkeren Getreideeinfuhr aus Niederbayern gekommen. Noch mußte man ja nicht für Tausende von Bergknappen das nötige Korn aus dem Ausland beziehen.

Vorwiegend geht die Beschaffung des Getreides von der Initiative der städtischen Wirtschaft aus, die für ihre zahlreichen Konsumenten Nahrungsmittel aufzutreiben suchte und damit zugleich einen einträglichen Handel trieb¹⁵². Von Mühldorf wird 1432¹⁵³, von München 1431—1436 (über die Lände Redenfelden am Inn¹⁵⁴), von Wasserburg 1438¹⁵⁵ Getreide gekauft und auf Schiffen nach Hall befördert. Die importierten Getreidemengen waren noch recht gering; 1448 befinden sich im Haller Kornkasten nur 321 Star Korn, von Weihnachten 1447 bis zum 16. Feber 1448 wurden 993 Star ausgegessen¹⁵⁶.

Nicht immer reichte das bayerische Getreide aus; neben Bayern bezog Hall auch von Schwaben und von Österreich Korn. Da die Ausfuhr aus Innerösterreich verboten war, mußte die Stadt um einen „Vergonbrief“ bei Herzog Albrecht ansuchen¹⁵⁷, wie es der Hof zu Innsbruck bereits 1409 um 100 Mut Getreide getan hatte¹⁵⁸.

In der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts sind die Kornkäufe in Bayern nichts außergewöhnliches mehr; man war bereits so darauf angewiesen, daß eine Stockung in der Zufuhr sehr unangenehm empfunden wurde¹⁵⁹.

Alle übrigen Handelsgüter sind von untergeordneter Bedeutung. Als Durchfuhrstraße kam der Inn im Spätmittelalter nur in der Talfahrt in Betracht. So kamen auf dem Inn aus Tirol 1400—1402 22 Faß Lorbeer, 3 Saum Öl, 15 Saum Papier und 15 Tuche nach Passau¹⁶⁰. Stromauf gingen Fische aus Bayern¹⁶¹ und Häringe¹⁶², Eisen aus Leoben. Gerade beim Eisen kann man

¹⁵⁰ H. Beilage zu Raitbuch VI.

¹⁵¹ Mayer, Pass. Mautb. 132.

¹⁵² Straganz 359 ff.

¹⁵³ H. Rb. II 144.

¹⁵⁴ Nordwestlich von Raubling, nicht „im heutigen Württemberg“, wie Straganz 344 glaubt. H. Rb. II 147.

¹⁵⁵ H. Rb. II 245, 249.

¹⁵⁶ Chronik von Hall 56. Für 1 Star betrug das Kastengeld 1 Kreuzer. Demnach lagen im Jahre 1435 1440 Star, 1436 2400 Star Korn im Kasten. (H. Rb. II 200, 214.)

¹⁵⁷ Straganz 357.

¹⁵⁸ Wopfner 149 Anm. 4.

¹⁵⁹ H. Rb. VIII 105 ff. (1482.)

¹⁶⁰ Mayer, Pass. Mautb.

¹⁶¹ Als Kaiser Friedrich III. in Hall weilte, hatte man für ihn Fische aus Chiemsee bestellt. „Die sind ze spat herkommen der wassergroß halben, daz sein kayserliche gnad widerumb hinweg was.“ H. Rb. VII. 247.

¹⁶² L. Rattenberg Fsz. 167, 25.

ersehen, daß der Handel mit Rohstoffen und Halbfabrikaten nur von geringem Umfang war¹⁶³. Denn es wurde nicht Roheisen, sondern fertige Hagenbüchsen und Eisenkugeln geliefert¹⁶⁴. Ganz dementsprechend fehlten Honig, Häute und Wachs vollständig; den Wasserweg wählten eben hauptsächlich Massengüter und nur gelegentlich Fertigfabrikate¹⁶⁵.

Die ersten und bis ins 18. Jahrhundert einzigen landesfürstlichen Zollrechnungen von Rattenberg gehören der Übergangszeit an; nämlich der Zeit, in der sich infolge der Verdichtung der Bevölkerung in den Bergwerksbezirken in steigendem Maß die Regierung mit Belieferung von Lebensmitteln befaßte, während die städtische Wirtschaft stark zurücktritt, da sie es nicht vermochte, den stetig steigenden Bedarf zu decken. Ausschlaggebend dafür war der Umstand, daß keine der Unterinntaler Städte sich in größerem Umfang je mit Lebensmitteltransporten befaßt hatte, so daß Regierung und Gewerken von vornherein auf die Dienste von Ausländern angewiesen waren.

1487¹⁶⁶

Stromauf¹⁶⁷

	Mut	Metzen	Schäffel	Star
Roggen und Weizen	7353 ¹⁶⁸	40	3	16
Hafer	48	—	—	—
Gerste	—	11	—	14
Hirse	2	7	—	2
Erbsen	2	67	—	9
Mehl	13	—	—	15
Grießmehl	—	20	—	—
Schafe	1300	Bier 258 Eimer 2 Yhran		
Ochsen	496			
Schweine	304			

Stromab

Kupfer	3772	Zt.
Blei	18	Zt.
Tuch	9	Saum
Gut	3	„
Gewand	14	„
Krämerei	1	„ ¹⁶⁹

¹⁶³ Mayer, 134.

¹⁶⁴ 1500 Kugeln und 15 Hagenbüchsen wurden von Leoben nach Wasserburg und von dort auf dem Inn nach Hall gebracht. H. Rb. VII 425.

¹⁶⁵ Vgl. Bächtold, Zur österr. Handelsgeschichte. Vierteljahrssch. f. Sozial- u. Wirtschaftsgesch. IX 565.

¹⁶⁶ I. Handschrift 321. Tagesrechnungen des Rattenberger lf. Zoll.

¹⁶⁷ Ein- und Ausfuhr kann man nicht sagen, da z. B. der Wein teilweise und das Blei zur Gänze noch in den Unteren Gerichten abgelegt wurde.

¹⁶⁸ 7053 + 5 Schiffahrten à ca. 60 Mut.

¹⁶⁹ Da zwischen österreichischem und tirolischem, bzw. welschem Wein kein Unterschied gemacht ist und die Richtung der Fuhr nicht immer zu erkennen ist, kann nur die Gesamtsumme des ein- und ausgeführten Weines festgestellt werden: 1172 Faß, 50 Legerfaß, 46 Fürfaß, 26 Panzen.

1493¹⁷⁰
Stromauf

Roggen und Weizen	4860	Mut	
Hafer	508	„	
Hirse	—		20 Star
Erbsen	4	„	
Mehl	19	„	
Rinder	161		
Schafe	146		
Schweine	135		
Bier	94	Eimer	
Met	14	„	

Stromab

Kupfer	3137	Zt.
Blei	200	Zt.
Tuch	69	Saum
Öl	2	„
Rayfal ¹⁷¹	14	„

1501¹⁷²
Stromauf

Getreide	4368	Mut	12 Star
Hirse	1	„	29 „
Mehl	—		2 „
Rinder	854		
Schweine	66		
Schafe	335		
Osterreichischer Wein	113	Faß	

Stromab

Wein	194	Faß	9 Panzen
Kupfer	578	Zt.	
Blei	110	Zt.	
Tuch	56	Saum	

1502
Stromauf

Getreide	7991	Mut	— Star
Hirse	6	„	23 „
Erbsen	2	„	14 „
Mehl	—	„	6 „
Rinder	646		
Schafe	538		
Schweine	570		
Osterreichischer Wein	162	Faß	
Bier	37	Eim.	24 Yhren

¹⁷⁰ I. Handschrift 232.

¹⁷¹ Wieder kann nur die Summe des aus- und eingeführten Weines ermittelt werden; sie betrug: 832 Faß, 16 Legerfaß, 45 Fürfaß, 36 Panzen, 22 Yhren.

¹⁷² 1501 und 1502 in Handschrift 233.

Stromab

Wein	..... 494 Faß	12 Fürfaß	17 Legerfaß	30 Panzen
Kupfer	..... 1267 Zt.			
Kupfer	..... 14 Zt.			
Tuch	..... 37 Saum			

Für die folgenden Jahre müssen die städtischen Raitbücher von Rattenberg herangezogen werden, die wenigstens das umgeschlagene Getreide und die Anzahl der angekommenen Getreideschiffe angeben.

Jahr	Umschlag- und Schiffgeld	Getreide	Schiffe ¹⁷³
1506	13 mr. 8 lb. 4 kr. 3 f	3529 Mut	93
1507	23 mr. 1 lb. 8 kr. 3 f.	5815 „	148
1509	28 mr. 4 lb. 9 kr. — f.	(7200 „	179)
1510	26 mr. 1 lb. 4 kr. 1 f.	(6002 „	165)
1511	23 mr. 6 lb. 10 kr. — f.	(5837 „	145)
1512	32 mr. 9 lb. 8 kr. — f. ¹⁷⁴	(8585 „	202)
1514	28 mr. 9 lb. 9 kr. 2 f.	(7320 „	183)
1515	24 mr. 3 lb. 1 kr. — f.	(6145 „	153)
1517	27 mr. — lb. — kr. — f.	(6825 „	170)

Alles andere weit überragend steht an der Spitze der Einfuhr das Getreide. Immer mehr mußte Bayern seinen Überschuß an die tirolischen Bergwerksgebiete abgeben. Doch reichte auch die bayerische Einfuhr zur Bedarfsdeckung der ständig steigenden Bevölkerung nicht mehr. Man mußte versuchen, die bereits früher, aber nur gelegentlich unternommenen Kornbezüge in größerem Umfang zu bewerkstelligen. Denn die von Fall zu Fall verliehenen „Vergonbriefe“, die zur Ausfuhr aus Österreich hauptsächlich an bayerische Schifflente verliehen wurden, gaben zu allerlei Mißhelligkeiten Anlaß ¹⁷⁵. So sah sich die oberösterreichische Regierung 1502 veranlaßt, die Aushängung von „Vergonbriefen“ selbst in die Hand zu nehmen ¹⁷⁶. Tatsächlich gelang es nun auch, ganz beträchtliche Mengen der wertvollen Ware auf der Donau-Inn-Straße nach dem getreidearmen Tirol zu bringen. Die wichtigsten Anschütten in Österreich waren Linz und Melk, von wo im Jahre 1502 615 Mut Getreide nach Rattenberg kamen ¹⁷⁷. 1544 erhielten die Gewerken von Schwaz Paßbriefe für österreichisches Getreide bis zu 2500 Mut ¹⁷⁸.

Vor allem war es der Innsbrucker Hof, der sich mit österreichischen Erzeugnissen versah; Getreide, Wein und Schlachtvieh wurde an der Donau auf-

¹⁷³ L. Rattenberg Fsz. 249 ff. — Für ein Mut Getreide mußten 2 Vierer, für ein Schiff 3 Kreuzer gezahlt werden. — Vgl. Kogler, Rattenberg 82. Da nur für die ersten beiden Jahre, 1506 und 1507, die tatsächliche Menge des umgeschlagenen Getreides und der Schiffe angegeben ist, während für die folgenden Jahre nur das Schiff- und Umschlaggeld bekannt ist, mußten diese Zahlen durch Berechnung aus dem Umschlaggeld gewonnen werden; dabei wurde nach dem Muster von 1506/07 für ein Schiff 40 Mut Fassungsvermögen angenommen. Diese Zahlen müssen also nicht absolut richtig sein.

¹⁷⁴ Ab 1512 in den Raitbüchern in Gulden angegeben.

¹⁷⁵ Miss. 1502, 205. Die Bayern schütteten nämlich schon in ihrer Heimat einen Teil des österreichischen Getreides an, anstatt es an seinen Bestimmungsort, nach Tirol zu liefern.

¹⁷⁶ Wopfner 149.

¹⁷⁷ I. Handschrift 233.

¹⁷⁸ M. a. H. 1544, 45.

gekauft und heraufgebracht. Das können wir aus einem Schreiben des Statthalters an die oberösterreichische Hofkammer vom 31. Mai 1500 ersehen:

„Edlen, strengen, lieben frunt und herrn, unser fruntlich willig dinst zuvor. Uns hat Lamprecht Spitzenstain yez von Enns heraufgeschriben, das im Wolf Haller fur 32 treyling weins, dieweil dieselben yez nicht herauf zu fueren sein, 2 scheffart habern zu Steyr antwurten, die er aufschutten hab lassen und werden auf yezig phingsten gen Passau komen; desgleichen man zu Wienn noch 45 treyling weins anziehn werden, darauf er ains paßbriefs von herzog Jorgen auf sein gnadn mautner und zollner auf die anzal wein und habern, auch 100 oxen furderlich notdurftig sey. Und tragen dieselben 2 scheffart auf 200 mut Steyrer mass. Demselben nach bitten wir euch, ir wellet von stundan solche baßbrief von berurten unserm herrn herzog Jorgen erlangen und uns den furderlichen auf der bost hereinschicken. So wollen wir die andern paßbrief auf k. mt. meut und zoll, auch ander lautend hie dieweil auch fertigen lassen. Wolten wir euch nit verhalten. Datum ultimo may. im 1500¹⁷⁹.“

Mit Bayern, dem Hauptzufuhrgebiet, kam es 1504 beim Verzicht der bayerischen Herzöge auf die Unteren Gerichte zu einer endgültigen Regelung aller den Handel betreffenden Angelegenheiten. Der diesbezügliche Absatz der Urkunde lautet: „Item das der wasserstramb auf dem Yhn, auch die landstraß, darzue alle huefeschlög, steige, stög und weeg hinfüro und in ewig zeit offen und der aufschlag zu Wasserwurg, auch der sexer auf ain schaff korn in die canzley und dergleichen und andere beschwerden hinfüro abgetan seyn, darzue der zoll und umschlag zu Rottenburg¹⁸⁰ an kain ander ent gelegt werden sollen¹⁸¹.“

Trotzdem nahm die Entwicklung des Handels mit Bayern keinen friedlichen Verlauf. Die bayerischen Getreidehändler, die sich ihrer Bedeutung in der Versorgung Tirols wohl bewußt waren, suchten auf jede Art ihre Vorteile auszunützen und kamen dabei mit den Rechten tirolischer Städte als auch mit der Regierung und den Gewerken in Konflikt¹⁸². Immerhin gelang es den vereinigten Bemühungen der genannten Stellen, für die Deckung des dringendsten Bedarfes zu sorgen.

Allerdings verstanden es die bayerischen Innstädte und vor allem auch Passau, eine Handelsbetätigung der Tiroler fast ganz zu unterbinden. Die bayerische Landesordnung von 1553 verbot den Tiroler Handelsleuten überhaupt den Besuch der bayerischen Märkte¹⁸³. Auf diese Weise war es für die Getreidemärkte am Inn ein leichtes, sich eine monopolartige Stellung zu sichern.

Die bedeutendsten dieser Städte waren Passau, Wasserburg und Rosenheim. Daneben scheinen in den Rattenberger Zollrechnungen auch Getreideführer aus Schärding, Braunau, Ötting, Tittmoning und Laufen auf. Sie besorgten nicht nur den Kauf des Getreides auf ihrem Markt, sondern lieferten es auch meist selbst nach Tirol.

Der gesamte Getreidetransport aus Österreich und Bayern nach Tirol benützte den Wasserweg. Ohne ihn wäre es gar nicht möglich gewesen, die

¹⁷⁹ Miss. 1500, 49.

¹⁸⁰ Ohne Zweifel ist Rattenberg gemeint. — Der landesfürstliche Zoll wurde also auch weiterhin hier und nicht, wie es naheliegend gewesen wäre, in Kufstein eingehoben.

¹⁸¹ Lünig, Codex Germ. dipl. II 802. (Augsburg, 1504 April 2.)

¹⁸² S. o. und die dort zitierten Arbeiten Fischers.

¹⁸³ Fischer, Getreidepolitik 117.

gewaltigen Mengen hereinzubringen, denn der Wagenverkehr, besonders auf längere Strecken, wäre den Anforderungen nie gewachsen gewesen. Fehlte doch im Unterinntal jede Art eines organisierten Landverkehrs, ein Umstand, der wieder die Bedeutung der Wasserstraße recht klar werden läßt.

Wie stark die ganze Versorgung des Landes mit Brotfrucht von dem Wasserweg und seiner Beschaffenheit abhing, möge ein Beispiel zeigen. Im März 1598 kostete ein Star Korn an der Haller Länd 48 Kreuzer. Obwohl 1597 in Bayern und Österreich die Ernte gut geraten war, stieg der Preis vom Mai an infolge des eintretenden Hochwassers zuerst auf 58 Kreuzer, dann auf 1 fl., 1 fl. 10, 1 fl. 12. Sobald der Inn wieder schiffbar wurde, senkte sich der Preis sofort auf 50 Kreuzer¹⁸⁴. Die Kostspieligkeit der Landfracht zeigt ein Vergleich zwischen dem Preis des von München nach Kufstein auf der Achse und des auf dem Wasser eingeführten; jenes kostete 1560 per Star 49, dieses 43 Kreuzer¹⁸⁵.

Seit dem ausgehenden 15. Jahrhundert mangelte es in Tirol neben Getreide auch an Schlachtvieh. Da die benachbarten Länder auch keinen Überfluß daran hatten, mußte man ungarisches, weniger steirisches und niederösterreichisches Vieh einführen. Es kam teils längs der Drau nach Lienz, teils auf der Donau und auf dem Inn über Bayern nach Nordtirol¹⁸⁶. Das über Bayern eingeführte Vieh wurde zwar hauptsächlich von Haller und Schwazer Metzgern talauf getrieben, ein kleiner Teil aber, besonders Schweine, wurde auf Schiffen befördert.

Immer noch dringt ein starkes Kontingent österreichischen Weines nach Tirol vor; dabei ist zu beachten, daß seit 1500 der Wein für den Innsbrucker Hof zollfrei war und somit in den Rechnungen nicht aufscheint¹⁸⁷. Häufig führten bayerische Getreideschiffleute auch Bier mit.

Da Unschlitt, Schmalz, Käse und Häute keiner Zollabgabe unterlagen, fehlen uns Angaben über die Mengen der betreffenden Einfuhr.

Unter den ausgeführten Waren steht an erster Stelle das Kupfer. Das tirolische Kupfer schlug einen doppelten Weg ein. Ein kleinerer Strom ging über den Brenner nach Verona und Venedig. Der Hauptstrom nahm zunächst den Wasserweg nach Rosenheim, von hier weiter nach München und Nürnberg¹⁸⁸. — Dazu kommt noch etwas Blei, das vom Schneeberg nach Hall und von dort ins Bergrevier Kitzbühel ging¹⁸⁹. Diesen Versand übernahmen größtenteils die Erzschiffleute.

Die Menge des ausgeführten Weines hatte eine bedeutende Steigerung erfahren. War auch der Wein für die bayerischen Getreidehändler eine beliebte Gegenfuhr geworden, so überragten die Weintransporte von Haller Schiffleuten alle übrigen. 1493 fuhren zwei Haller Schiffknechte allein 58mal mit Wein innabwärts¹⁹⁰. Sicher führten die Tiroler auch andere Bodenerzeugnisse des Südens mit; Öl, Lorbeer und Südfrüchte scheinen ja schon in den Passauer

¹⁸⁴ Ebd. 115 f.

¹⁸⁵ H. Mand. 1560.

¹⁸⁶ Wopfner, 27, 55.

¹⁸⁷ Miss. 1500, 72'. Die Frachtkosten für einen Dreiling Österreich—Hall betragen 1500 1 Gulden. (Miss. 1500, 119.)

¹⁸⁸ Scheuermann. 120.

¹⁸⁹ Ebd. 224.

¹⁹⁰ I. Handschrift 232.

Mautbüchern auf; leider fehlen in den Rattenberger Zollbüchern alle derartigen Angaben ¹⁹¹.

Wenn man die geringe Zahl der Waren italienischer Herkunft betrachtet, wird es klar, daß der Inn nicht ins große spätmittelalterliche Verkehrsnetz hineingehörte. Die paar Tuche verschwinden ganz, wenn wir an den Handel anderer oberdeutscher Städte denken.

Werfen wir noch einen Blick auf das Verhältnis zwischen Land- und Wasserfracht. Da Getreide flußaufwärts, Wein und Kupfer flußabwärts zum ganz überwiegenden Teile auf Schiffen verfrachtet wurde, ergibt sich ein Verhältnis der Wasserfracht zu Saum und Wagenfuhr wie 2:1. Nehmen wir als Grundlage die Höhe der Zollabgaben, so verteilt sich für die erstgenannten vier Jahre die Höhe folgendermaßen:

Jahr	Gesamteinnahmen	Einnahmen aus verzollter Wasserfracht	In Prozenten
1487	1059 mr. 8 lb. 3 kr.	836 mr. 8 lb. 7 kr.	79
1493	997 mr. — lb. 9 kr.	614 mr. 8 lb. 8 kr.	60
1501	1291 mr. 9 lb. 11 kr.	897 mr. 1 lb. 2 kr.	69
1502	1378 mr. 2 lb. 10 kr.	914 mr. 2 lb. 1 kr.	66.5

Dieses Verhältnis dürfte sich in der Folgezeit kaum verschoben haben. Wir haben bereits oben gesehen, daß im 16. Jahrhundert die Organisation der Schifffahrt ausgebaut wurde, daß andererseits der Bergbau noch in voller Blüte stand und sich befruchtend auf den Handel auswirken konnte.

Im Lauf des 16. Jahrhunderts tritt in der Zusammensetzung der Güter, die auf dem Wasser befördert werden, ein wesentlicher Umschwung ein. In fortschreitendem Maße wird das Schiff Transportmittel für alle Warengattungen; auch die hochwertigsten Fertigfabrikate wurden dem Wasser anvertraut ¹⁹². Das gilt vor allem für die Einfuhr. Neben den Lebensmitteln, die immer noch das Hauptkontingent stellen, nimmt eine erstaunliche Menge der verschiedensten Waren den Weg zu Wasser.

Wenn im folgenden die Zeit vom 16. Jahrhundert bis zur Mitte des 18. zusammenfassend behandelt wird, so erklärt sich das einmal aus dem Umstand, daß es erst von 1748 an wieder möglich ist, das Verhältnis zwischen Ein- und Ausfuhr und das zwischen Land- und Wasserfracht zu ermitteln. Die Rattenberger Pflasterzollrechnungen weisen nämlich nur die Zahlen für stromaufwärts geführte Waren aus. Ferner ändert sich gerade um die Mitte des 18. Jahrhunderts die Bedeutung der Wasserstraße sehr stark. Gehen 1722 und 1723 noch 343, beziehungsweise 310 Schiffe stromauf, so sind es 1763 und 1764 nur mehr 150, beziehungsweise 120 (s. u.). Auch in der Organisation des Schiffergewerbes tritt eine Änderung ein: durch das Überwiegen einiger weniger Großfirmen und durch die Verleihung der Gerechtsame an Nichtbürger verliert die Schifffahrt auf dem Inn den Charakter eines bürgerlichen Gewerbes.

Bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts, wo wir dank der landesfürstlichen Zollbücher wieder Gesamtzahlen über Ein- und Ausfuhr besitzen, können mit

¹⁹¹ Allerdings werden 1493 2 Saum Öl verzollt. (S. o.)

¹⁹² Sombart II 1, 357.

Unterberechnungen wenigstens die Einfuhrmengen festgestellt werden. Die folgenden Tabellen sind aus den Rattenberger Pflasterzollrechnungen ermittelt. Sie enthalten die flußaufwärts geführten Warenmengen. Ein Vergleich mit der Landfracht ist nicht möglich, da bei Saum- und Wagentransport die Richtung meist unbestimmbar ist. Seit 1604 enthalten die Codices auch das Schiff- und Umschlaggeld für Getreide und die betreffenden Quantitätsangaben¹⁹³.

In Rattenberg verzollte Schiffsfrachten

Gesamteinfuhr aus den Jahren 1561 (3. + 4. Quart.), 1562, 1586, 1593, 1604 und 1605.

Abkürzungen:

Zentner	= zt	Faß	= f
Saum	= sm	Panzen	= pz
Pfund	= pf	Yhre	= y
Tonne	= t	Eimer	= e
Mut	= m	Stück	= St
Metzen	= mz	Paar	= P
Star	= st	Ballen	= B

... = nicht berechnet oder Fehlen der Angaben.

--- = nicht verzollt.

Ware	1561	1562	1586	1593	1604	1605
Getreide	...	...	...	...	6694 m	7375 m
Kupfer	3046 zt	1787 zt	998 zt	1619 zt	714 zt	1151 1/2 zt
Messing	400 zt	---	---	36 sm	93 sm	102 1/2 sm
Eisen	240 sm	1393 sm	128 1/2 sm	78 1/2 sm	118 sm	87 1/2 sm
Blei	---	86 zt	1232 1/2 zt	44 zt	18 1/2 zt	---
Leinwand	33 sm	71 St 49 sm	387 St 27 sm	620 St 23 sm	840 St 787 sm	366 1/2 St 1097 sm
Rupfen	3 sm	12 St 96 sm	109 St 204 1/2 sm	326 St 150 sm	1252 St 98 sm	294 St 40 1/2 sm
Tuch	48 St 21 sm	136 St 50 sm	911 1/2 St 69 1/2 sm	589 St 20 1/2 sm	537 St 51 sm 3 B	661 St 41 sm 7 zt
Zwillich	30 St	21 St 3 sm	72 1/2 St 35 1/2 sm	64 St 7 1/2 sm	120 St 16 1/2 sm	105 St 28 1/2 sm
Loden	---	---	---	201 sm	57 sm	2 sm
Juchten	---	---	585 P	704 P	579 P	832 P
Borten	---	---	1560 St	240 St	1320 St	1440 St
Decken	---	50 St	101 St	4 St	18 St	10 St
Krämerei	---	2 zt	---	103 zt	7 zt 38 f	1 zt

¹⁹³ L. Rattenberg fsz. 357 ff. — Der Pflasterzolltarif von 1655 (K.) zeigt 161 verschiedene Warengattungen auf, u. zw. Viktualien 11, Leder und Felle 26, Kaufmannswaren 69, Tuche 40, Handwerkserzeugnisse 15.

Ware	1561	1562	1586	1593	1604	1605
Garn	---	---	31 zt	---	30 ¹ / ₂ zt	42 zt
Seilwerk	2 zt	17 zt	70 zt	190 ¹ / ₂ zt	51 zt	62 zt 5 B
Lederwerk	---	---	30 zt	---	---	5 zt
Farbe	8 zt	---	---	---	---	1 ¹ / ₂ zt
Häfen	---	---	4000 St	---	---	---
Mühlsteine	---	---	---	---	6 St	16 St
Schleifsteine	---	---	---	---	400 St	330 St
Eisenwaren	---	6 zt	32 zt 2 f	12 ¹ / ₂ zt	8 e 37 f	12 ¹ / ₂ zt 4 f
Häute	1050 St	9889 St	26521 ¹ / ₂ St	3631 St	10227 St	8918 St
Wolle	---	2 zt	22 ¹ / ₂ zt	---	29 zt	55 ¹ / ₂ zt
Haar	19 ¹ / ₂ zt	44 ¹ / ₂ zt	70 zt	22 ¹ / ₂ zt	41 zt	130 zt
Federn	414 zt	331 zt	753 ¹ / ₈ zt	511 zt	430 ¹ / ₂ zt	325 zt
Hanf	2 zt	---	---	---	---	58 zt
Erde	---	157 ¹ / ₈ zt	50 zt	---	---	---
Rötel	---	---	98 zt	25 ³ / ₄ zt	276 zt	509 zt
Unschlitt	244 zt	647 zt 10 f	610 ³ / ₄ zt	447 ¹ / ₂ zt	475 ¹ / ₂ zt	597 ¹ / ₂ zt
Wachs	1 zt	77 zt	221 ³ / ₄ zt	54 zt	93 zt	75 ¹ / ₂
Schmalz	3386 zt	5295 zt	6058 zt	2859 ¹ / ₄ zt	. . . ¹⁹⁴	542 zt
Käse	442 zt	1582 zt	1374 zt 8 Zumbel	1276 zt 15 Zumbel	. . . ¹⁹⁴	69 zt 10 Zumbel
Zieger	122 Dosen	156 D	57 D	211 D	114 D	324 D
Gebrat. Schweine	67 St	66 St	12 St	---	1 St	3 St
Gut	50 ¹ / ₂ sm	28 sm 3 Zillen	---	110 ¹ / ₂ sm	38 ¹ / ₂ sm	18 ¹ / ₄ sm
Beladene Wägen	---	---	---	17	70	139
Verschiedenes	---	---	---	---	140 zt ¹⁹⁵	160 zt ¹⁹⁶
Zahl d. Schiffe ¹⁹⁷	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	184	232

¹⁹⁴ Leider sind gerade die Stellen, wo die Lieferungen der Linzer und Passauer Schiffmeister stehen, unleserlich, so daß für Schmalz und Käse keine genaue Zahl angegeben werden kann.

¹⁹⁵ Weiters 80 geselchte Ochsenzungen, 1 Schreibtisch und 2 neue Kästen.

¹⁹⁶ Und 130 geselchte Zungen, 4 Schreibtische, 100 Wassergläser, 2000 Glasscheiben und Filzmäntel.

¹⁹⁷ Das Schiffgeld mußten nur die großen Getreide- und Lastschiffe zahlen; die kleinen Erzschiffe waren davon befreit, so daß nur die Zahl der erstgenannten angegeben werden kann. Die Zahl bezieht sich auch auf die Anhänge, es entsprechen also einem Schiffszug durchschnittlich 3 Dächer.

Teilzahlen der Einfuhr

Ware	1606	1610	1647	1651	1678	1699	1706
Getreide	7698 m	7264 m	4827 m	5776 m 12 mz	6792 m 2 mz	5243 m 12 mz	6830 ^{2/3} m
Hafer	bei Getreide			1676 m 12 mz	1491 m 17 zt	1058 m	698 m
Kupfer	1080 zt	. . .	181 zt	. . .	. . .	. . .	. . .
Messing	126 ^{3/4} sm	19 sm	. . .	—	. . .	. . .	. . .
Eisen	612 sm	479 sm	848 sm	1047 ^{3/4} sm	1447 sm	533 sm	. . .
Leinwand	. . .	. . .	. . .	1148 B 9 zt	. . .	. . .	. . .
Rupfen	. . .	. . .	. . .	134 ^{1/2} sm 90 St	. . .	. . .	. . .
Tuch	. . .	. . .	. . .	406 ^{1/2} St	. . .	. . .	. . .
Hanf	. . .	. . .	. . .	372 ^{1/2} zt	. . .	369 zt	. . .
Rötel	. . .	. . .	. . .	463 ^{1/2} zt	. . .	. . .	. . .
Glas (Kraxen)	. . .	. . .	69 ^{3/4} sm 15 Kr	32 zt 7 Kr	. . .	. . .	. . .
Unschlitt	. . .	682 zt	602 zt	755 zt	66 zt	197 zt	. . .
Schmalz	376 zt	493 zt	3 zt	32 zt	. . .	. . .	. . .
Obst	. . .	. . .	. . .	556 pz ¹⁹⁸	517 pz ¹⁹⁹	266 ^{1/2} pz ²⁰⁰	. . .
Schiffe	222	231	. . .	285	341	241	374

Gesamteinfuhr in den Jahren 1722 und 1723

Ware	1722	1723	Ware	1722	1723
Hartes Getreide	8752 m 7 st	. . .	Wolle	—	16 zt
Hafer	429 m 5 st	. . .	Haar	—	53 zt
Erbsen	289 st	. . .	Hanf	404 ^{1/2} zt	238 ^{1/4} zt
Eisen	2299 ^{3/4} sm	2, 85 sm	Glas	62 ^{3/4} sm	74 ^{3/4} sm
Leinwand	858 ^{1/2} zt	71 B	Unschlitt	317 ^{1/4} zt	164 ^{1/2} zt
Rupfen	375 ^{1/2} zt	172 zt	Wachs	50 ^{1/4} zt	46 ^{1/2} zt
Tuch	105 ^{3/4} zt	221 zt	Seife	252 zt	186 zt
Zwillich	—	18 zt	Fischschmalz	185 f	113 zt
Rötel	—	62 zt	Schweine	5 St	—
Eisenwaren	184 zt	86 zt	Obst	142 ^{1/2} pz	109 ^{1/2} pz
			Verschiedenes	450 zt	270 zt
			Schiffe	343	310

Im folgenden soll die Herkunft der Waren, die Form des Handels und die Frachtkosten besprochen werden, und zwar zuerst die Lebensmittel, dann die Rohstoffe, die Halb- und Fertigfabrikate, endlich die ausschließlich für den Bergbaubetrieb nötigen Waren.

¹⁹⁸ + 400 zt. Verschiedenes.

¹⁹⁹ + 5000 Tabakspfeifen.

²⁰⁰ + 16.000 Tabakspfeifen.

Unter den Lebensmitteln ist es natürlich das Getreide, das seit dem Beginn des 16. Jahrhunderts bis hoch hinauf an erster Stelle der Gesamteinfuhr steht und das der Wasserstraße ihre Bedeutung auch weiterhin sicherte. — Nach den Berechnungen Fischers benötigte Tirol im 16. Jahrhundert neben der Selbstversorgung noch etwa 12.000 Wiener Mut²⁰¹. Die Einfuhr auf dem Inn deckte ja den Großteil des Getreidemangels Tirols; sie bewegte sich seit 1600 bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts zwischen 6000 und 8000 Haller Mut, während sie um 1570 zumindest in die 10.000 betragen hatte, da Erzherzog Ferdinand II. für diese Zeit die Gesamteinfuhr auf 12.000 Wiener Mut annahm²⁰². Beschäftigte der Bergbau nach der Wende zum 17. Jahrhundert nicht mehr diese Arbeitermassen, so war besonders Nordtirol immer noch auf Brotfrucht vom Ausland angewiesen. Nicht alles Getreide wurde aber in Nordtirol allein verbraucht; gerade im 16. Jahrhundert geht ein beträchtlicher Teil davon nach Südtirol und selbst nach Italien²⁰³.

Die ziemlich konstante Höhe der jährlichen Einfuhrmenge konnten die Schäden des dreißigjährigen Krieges nur vorübergehend beeinflussen; 1651 war wieder die Höhe von 1606 erreicht, während 1647 noch 2600 Mut darauf fehlten. Das Versagen der Zufuhr in den Kriegsjahren, wo wegen der zahlreichen Truppendurchzüge usw. große Nachfrage nach Futter herrschte, war eine jener ungünstigen Folgen des Krieges, die Tirol mittelbar zu spüren bekam²⁰⁴.

Vor allem sind es Bayern, die ihr Getreide an die Tiroler Ländplätze bringen. Alle Innstädte und -märkte sind vertreten. Unter ihnen ragen, besonders im 16. Jahrhundert, Rosenheim und Wasserburg hervor, die ja die nächstgelegenen Orte sind. — Im Herbst 1630 haben zum Beispiel vier Wasserburger, vier Ottinger, drei Rosenheimer, drei Haller, zwei Schärddinger, je ein Passauer, Marktler und Linzer Händler Getreide in Hall liegen²⁰⁵.

Wie schon bemerkt, war die Getreideeinfuhr fast ganz in den Händen von ausländischen, nur zum geringen Teil von tirolischen Schiffleuten. Wenn auch Städte, Regierung und Gewerken für rechtzeitige und genügende Belieferung sorgten, so verschwindet doch die Lieferung auf Bestellung; die Getreideführer durften meist auf bereitwillige Abnahme ihrer wertvollen Fracht rechnen. Nur zu Zeiten höchster Not war es nötig, daß sich Tiroler nach Bayern aufmachen mußten, um auf den bayerischen Wochenmärkten Getreide aufzukaufen. Das geschah auch im Jahre 1569, als die freie Ausfuhr von Lebensmitteln von bayerischer Seite wieder einmal gehemmt war. Wie überragend die Zufuhr auf dem Wasser gegenüber der Achsfuhr war, beweist auch der Umstand, daß nur der Inn, nicht aber die Landstraße für den Getreideexport gesperrt wurde²⁰⁶.

Der Niedergang der städtischen Wirtschaft im 16. Jahrhundert wird auch aus dem Versagen in der Frage der Lebensmittelversorgung ersichtlich. Es

²⁰¹ Fischer, Studien zur Getreidepolitik 118 ff. — 1 Wiener Mut = ca. 14 hl, 1 Haller Mut = ca. 10 hl.

²⁰² Ebd. 119.

²⁰³ Fischer, Getreidepolitik 1 ff., 16, 32 ff.

²⁰⁴ Vgl. Redlich, Der 30j. Krieg und die deutsche Kultur. Festschft. d. Akad. Hist. Klub, Innsbruck, 1923, 54 ff.

²⁰⁵ Leop. Kasten C nr. 22.

²⁰⁶ I. Handschrift 1200, 505, 510.

fehlte am nötigen Kapital und vielleicht auch an zielbewußten Männern. Das letztemal hören wir 1535 von einem größeren Getreidekauf (um 2200 Gulden) der Stadt Hall, den Joachim Vitl besorgte²⁰⁷. Eine Ursache für das Zurücktreten bürgerlicher Initiative war auch das wiedererstarkende Landesfürstentum, das dem ganzen Wirtschaftsleben eine einheitlichere Note zu geben bestrebt war²⁰⁸. Länger gelang es den bayerischen Städten, sich die Monopolstellung im Getreidehandel mit Tirol zu wahren. Hier scheint wirklich erst der Dreißigjährige Krieg die Ursache für die Verarmung der Städte und Märkte gewesen zu sein. Hand in Hand damit geht eine für die Bürgerschaft äußerst schmerzhafteste Verschiebung des Getreidehandels von der Stadt auf das Land²⁰⁹. Dieser Umstand bedingte eine starke Zersplitterung des Kapitals; an manchen Orten hat jetzt die ganze Bürgerschaft nicht so viel Vermögen, wie vordem ein einziger Handelsmann²¹⁰. Waren bis zu Beginn des 17. Jahrhunderts die Getreideführer aus Bayern ausnahmslos Bürger der Innstädte und -märkte, so sehen wir nach dem großen Ringen ein starkes Eindringen von Nichtbürgern aus dem „Gäu“ in das ehemals an das Bürgerrecht gebundene Gewerbe; ähnlich ist es auch in Tirol, nur verdrängen hier die bauerlichen Schiffleute nicht sosehr die tirolischen Bürger, die sich seit jeher wenig mit Getreidefahren befaßten, als eben wieder die Bayern. Vgl. dazu die oben angeführten Daten für 1630, wo überhaupt kein Nichtbürger mit Getreide nach Hall kam.

Getreideführer, die in Rattenberg Korn verzollten²¹¹

	1651	1678	1699	1706	1722
Bayerische Städte und Märkte:					
Rosenheim	9	8	6	6	3
Wasserburg	1	1	—	—	3
Burghausen	—	—	—	1	—
Neubeuern	3	4	4	4	3
Kraiburg	—	—	—	—	2
(Neu-) Ötting	—	—	—	—	—
Braunau	—	—	1	—	1
Schärding	—	—	1	1	—
Aus dem „Gäu“:					
Audorf	1	—	1	3	1
Fischbach	—	—	1	1	2
Nußdorf	—	—	—	1	—
Redenfelden	1	1	1	1	—
Aschau	—	—	1	—	—
Obernberg im Innviertel	2	2	—	—	—

²⁰⁷ H. Rb. XI, 5.

²⁰⁸ Fischer, Studien zur Getreidepol. 115.

²⁰⁹ Diese Klagen fanden ihren Niederschlag in den Landtagsakten von 1669. (Riezler VII, 107 ff.)

²¹⁰ Ebd. 113.

²¹¹ L. Rattenberg fsz. 370, 372, 374, 378.

Tirol:	1651	1678	1699	1706	1722
Hall	1	1	—	—	—
Schwaz	—	—	2	1	1
Kufstein	1	1	1	1	—
Straß	—	—	1	—	—
Langkampfen	1	1	—	—	1
Schaftenau	1	—	—	—	—
Anget	1	—	1	2	1
Kirchbichl	1	1	—	—	—
Erl	—	—	1	2	—
Ebbs	—	—	—	—	2
Übriges:					
Mühldorf	—	—	—	—	1
Passau	3	1	—	—	1
Linz	1	—	1	—	—
Ottensheim bei Linz	—	—	—	1	—
Laufen	—	—	—	1	1

Die Belieferung der Bergwerksknappen hatte, wie schon erwähnt, der Pfennwerthandel übernommen. Nur mehr ein Großunternehmen konnte im 16. Jahrhundert über die nötige Kapitalkraft und die weitreichenden Beziehungen zu den amtlichen Stellen der Bezugsländer verfügen²¹². Der Pfennwerthandel konnte, ja er mußte sich trotz mancher Härten für die Arbeiterschaft auch im 17. Jahrhundert halten, da keine andere Organisation die schwierige Beschaffung der Pfennwerte für die armen Berg- und Hüttenarbeiter übernahm. — Auch die Hofhaltung zu Innsbruck machte sich durch die Errichtung eines eigenen Getreidekastens zu Hall, für dessen ständige Auffüllung der Hoffurrier zu sorgen hatte, vom Zwischenhandel frei. Weiters verfügte die Regierung als solche ebenso wie die Gewerken über die nötigen Verbindungen, um auch in schlechten Zeiten genügend Getreide zu erhalten, ohne den Weg über den Kleinhandel machen zu müssen. Als 1623 Erzherzog Leopold für den Hof und für durchziehende Truppen 30.000 Star Korn von Churfürst Maximilian von Bayern bewilligt wurden, fuhren die tirolischen Landschaftskommissäre selbst nach Rosenheim, um dort am Hefstecken das Getreide zu übernehmen²¹³.

Der Transport lag in den wenigen Fällen, wo auf Bestellung geliefert wurde, ganz in den Händen der Schiffsleute²¹⁴. Auch die ausländischen Getreidehändler kommen nur, soweit sie zugleich Schiffmeister sind, nach Tirol, während die übrigen den Schiffszug von einem Diener begleiten ließen, der auch den Verkauf am Bestimmungsort tätigte. Den Bayern war es streng verboten, ihr Getreide einfach en gros an die Hefstecken zu Kufstein, Rattenberg und Hall zu verkaufen; sie mußten selbst den Verkauf vornehmen, der zudem meist nur starweise erfolgen durfte, um den „Fürkauf“ zu verhindern. In einer Beschwerdeschrift der bayerischen Handelsleute an die Stadt Hall wird ge-

²¹² Scheuermann 390.

²¹³ MHStA. Tirol 46, Bd. III, 93.

²¹⁴ So erfahren die Gewerken Dreyling und Stöckl von einer Zollerhöhung in Bayern erst durch ihre Schiffsleute, die Getreide heraufbringen. (M. a. H. 1544, 45.)

klagt²¹⁵: „Kainem Bayrischen unterton ist erlaubt, das traid durch seine aigne leut arbeiten zu lassen, sondern muess hiezue wider willen Tyrolische unter-tonen (welche inen das traid, so sy auswerfen, selbs zuaignen) bestellen und bezolen, sein leut aber feirn lassen, welche der Bayrischen angeherig leute in den wirtsheusern zur zerung genötigt werden, und inen ist verwört, sich umb ain rings gelt in ain cost anzedingen. Obgleich ain Bayrischer sovil vertrauen suechet, das er zu vermeiding des uncostens sich wider herausgebe und etwo ain Tyrolischem burger sein trait zu faktorieren sey doch bey doppelter straf verboten, müessen also die Bayrischen von anfang bis zum ende iren trait-verkaufen beywohnen, gehe es trag den uncosten oder nit. So wurdet auch wider den claren inhalt der verträge ainichen Bayrischen verstatet, das ge-trait nach Bozen und ins Etschland zu füeren, sondern er müesse es unterwögs anheften und verkaufen, damit volgent den Tyrolischen dieselb weitere hand-lung allein verbleibe.“

Gerade die Einhaltung des letzten Punktes war ja die Grundlage für die wichtige Funktion der Haller Bürger, die durch die Vermittlung des Getreides weiter ins Land und durch den Verkauf des Tiroler Weines an die Fremden einen bedeutenden Gewinn hatten. Es war gewiß nicht mehr allzuviel, was den Haller Bürgern vom ganzen eingeführten Getreide noch übrig blieb. Ge-werken und Hof waren ja vom Kleinhandel unabhängig. Im Kleinverkauf am Haller Heftstecken galt seit jeher folgende Ordnung: zuerst kommt das Spital, dann der gemeine Mann, die Bürgerschaft, das Pfannhausamt²¹⁶. Dem Klein-verkauf war auch die sogenannte „Anleg“ unterworfen²¹⁷.

Eine Form des Handels war auch die, daß ein tirolischer Kaufmann bei einem ausländischen Getreidehändler Korn auf Borg nahm, es heraufführen ließ und die Schuld nach erfolgter Veräußerung beglich, also der Kauf „auf Zeit“²¹⁸. Als konkretes Beispiel sei die Abrechnung des Haller Kaufmanns Mathias Peter mit Bartlmeo Cronpichler, Getreidehandelsmann zu Linz, aus dem Jahre 1637 angeführt²¹⁹:

Einnahmen	des Peter	Ausgaben
Für in Hall ausgemessenes Getreide des Cronpichler:		An Cronpichler für das Getreide fl. 2135,—
1577 Star Weizen fl. 2945,42		An Schiffmeister Georg Lederer von Kufstein
920½ Star Roggen .. fl. 1071,43		(Fracht u. Zoll) fl. 1248,—
Summa fl. 4017,25		Gemeine Ausgaben (Ländgeld usw.) fl. 163,04
Gewinn des Peter: fl. 563,19.		Summa fl. 3654,04

Die Rechnung zeigt zugleich die Höhe der Lieferkosten, die den halben Ein-kaufspreis übertreffen. Ähnlich ist es 1585: in der Jahresrechnung des Jen-bacher Handels der Fugger steht unter Nr. XXI dem Einkaufspreis von 79 Mut Roggen zu Passau mit 915 fl. 50 die Fracht von Passau bis Schwaz mit

²¹⁵ H. Mand. präs. 1615 Nov.?

²¹⁶ A. fr. Dt. 1569 April 29.

²¹⁷ Anleg = das Getreide, welches die Schiffleute für sich selbst mitführten.

²¹⁸ Sombart II, 1, 494.

²¹⁹ H. VA. Mathias Peter 1647.

445 fl. 46 gegenüber²²⁰. Ein Gutteil dieser Ausgaben geht auf die verschiedenen Zölle und Abgaben, deren verkehrshemmende Wirkung die Schifffahrt oft genug zu spüren bekam²²¹. Bestanden doch auf der Strecke Linz — Hall im 17. Jahrhundert nicht weniger als dreizehn Zollämter, nämlich Linz, Aschach, Engelhartzell, Passau, Neuburg, Schärding, Obernberg, Braunau, Ötting, Wasserburg, Rosenheim, Kufstein und Rattenberg²²².

Die Frachttarife dürften wohl im Rahmen der bayerischen Schifferinnungen geregelt worden sein. Die folgende Aufstellung könnte ohne Zweifel verdichtet werden, doch sind schon die wenigen angegebenen Zahlen Zufallsfunde.

Strecke	Frachtlohn für 1 Mut	Preis ²²³	Jahr
Passau — Hall	4 fl. 3 kr.	?	1502 ²²⁴
Passau — Hall	4 fl. — kr.	24 fl.	1561 ²²⁵
Mühdorf — Hall	3 fl. 24 kr.	25 fl.	1579 ²²⁶
Kraiburg — Hall	3 fl. — kr.	24 fl.	1561 ²²⁷
Wasserburg — Hall	2 fl. 30 kr.	16 fl.	1557 ²²⁸
Hall — Innsbruck	— fl. 12 kr.	?	1509 ²²⁹

Trotzdem die Frachtpreise eindeutig auf die Entfernung eingestellt sind, richtet sich andererseits der Preis des nach Tirol geführten Getreides nicht nach der Entfernung. Denn je weiter wir stromabwärts gehen, um so billiger wird das Getreide. Daher gleichen sich die Summen von Einkaufspreis + Fracht + Zoll zugunsten der weiter entfernt gelegenen Gebiete aus. Am 10. Februar 1612 ist an der Haller Lände vorhanden²³⁰:

Händler	Preis für ein Star			Hat an der Haller Länd Weizen, Roggen, Hafer in Mut		
	Weizen	Roggen	Hafer			
Matheus Schweindl, Rosenheim	96 kr.	62 kr.	36 kr.	24	16	15
Sigmund Peer und Hanns Pichlmair, Rosenheim	92 kr.	—	36 kr.	130	—	20
Wolfgang Pockinger und Joh. Jakob Ortner, Schärding	98 kr.	62 kr.	—	20	6	—
	92 kr.			28		
Georg Geiger, Schärding	92 kr.	—	—	16	—	—
Wolfgang Hauzinger, Schärding	92 kr.	—	—	14	—	—
Simon Straßwender, Schärding	92 kr.	—	—	4	—	—
Bartlmee Waidacher, Rosenheim	—	— ²³¹	36 kr.	—	50	80
Wolfgang Clo, Rosenheim	—	—	34 kr.	—	—	44
Wolfgang Schaur, Rosenheim	—	—	36 kr.	—	—	54

²²⁰ Scheuermann 269.

²²¹ Besonders schlimm waren die Jahre 1609—1628: alle zwei, drei Jahre wurden längs des Inn die Zolltarife erhöht (Grenz-A. 18, 1), bis endlich im Füssener Vertrag alle seit 1618 aufgerichteten Neuerungen sowohl in Tirol als auch in Bayern fielen. (1628 Sept. 4. Abgedr. bei Lünig, Cod. Germ. dipl. II 827.) Die vordem geltenden Zollsätze sind in der Verleihungsurkunde K. Karls IV. an Bayern vom 20. Mai 1530 festgelegt. (Abschrift s. XVI. in Grenz-A. 18, 5.)

²²² Chronik von Rosenheim 80.

²²³ Die Preise nach Fischer, Getreidepolitik, Anhang.

²²⁴ Miss. 1502, 141'.

²²⁵ H. VA. Ulrich Cronast 1561.

²²⁶ H. Ger. B. 1579 Mai 18.

²²⁷ S. Anm. 225.

²²⁸ H. Ratsmemorial 1557 Feb. 23.

²²⁹ I. Raitbuch 1509, 110'.

²³⁰ H. Mand. 1612 Feb. 10.

²³¹ „hat kain tax.“

Böhmen und Österreich erkaufte Schmalz nach Tirol bringen²³⁵. Für die Gewerke besorgten es dieselben Schiffeute, die auch die Getreidefahren übernahmen²³⁶.

Zugleich mit dem Schmalz wurde auch Käse und Zieger eingeführt, Lebensmittel, die ausschließlich im Großhandel für die Gewerke geliefert wurden. Meist besorgten die jährliche Zufuhr zwei bis drei Passauer und Linzer Schiffmeister. In der Fuggerischen Jahresrechnung²³⁷ steht unter Nr. XXII:

Zu Linz erkaufte Schmalz ..	1314, 49 zt.	fl. 11969,28,1	
Käse	815, 74 zt.	fl. 2948,11,4	
	Summe	fl. 14917, 40,—,1	
	Fracht und andere Unkosten		2580, 25,4,1

Ganz im Gegensatz zur Getreideeinfuhr wird die von Schmalz und den andern Erzeugnissen der Milchverwertung in der Mitte des 17. Jahrhunderts mit dem Niedergang des Bergbaues bedeutungslos, das Land kann sich wieder selbst genügend versorgen²³⁸. Dafür scheinen geringe Mengen von Fischschmalz auf, das auch, von Böhmen her, in Passau aufs Schiff kam.

Zwar selbst kein Lebensmittel, steht der Handel mit Unschlitt im engsten Zusammenhang mit dem Schmalzhandel. Die Beschickung der Bergwerke mit diesem für die Beleuchtung der Gruben verwendeten Stoffe lag in den Händen der Gewerke, die Unschlitt von Linzer und Passauer Metzgern bezogen²³⁹. Die Einfuhr auf dem Wasser genügte jedoch nicht im entferntesten. So wurden z. B. 1622 aus Kärnten 4000 Zentner bezogen, also bedeutend mehr, als in einem Jahr auf dem Wasser hereinkam²⁴⁰. Auch hier machte sich der Rückgang des Erzbergbaues geltend, wenn auch langsamer als beim Schmalzimport.

Angaben über Lebendvieh fehlen, was natürlich nur auf das Fehlen eines Zollsatzes zurückzuführen ist²⁴¹. Verzollt wurde nur bereits zubereitetes Fleisch (gebratene Schweine, geselchte Ochsenzungen).

Neu ist die Einfuhr von Obst, die ganz ansehnliche Mengen ausmachte. Wir dürfen dabei wohl auch an Dörrobst denken. — Der Osterwein, der nur mehr für den Hof geliefert wurde, scheint aus diesem Grunde nicht in den Rechnungen auf²⁴².

In den früheren Quellen erfahren wir nichts über die Einfuhr von Rohstoffen, wahrscheinlich deshalb, weil für diese Warengattung kein Zoll erhoben wurde. Sicher reichen die ersten Jahre, aus denen uns die Pflasterzollrechnungen von Rattenberg erhalten sind, noch in die Zeit der Blüte dieses

²³⁵ Sal. Bef. 1576/77, 560. — H. Ratsmemorial 1592 Nov. 16.

²³⁶ E. B. 1584, 448^r.

²³⁷ Vgl. Anm. 220.

²³⁸ 1623 bringt der Haller Schiffmeister Pogner 232 Pfund Jochberger Zieger nach Hall. (Sal. Bef. 1623, 63.)

²³⁹ Scheuermann 98.

²⁴⁰ Wolfstrießl-Wolfskron 224.

²⁴¹ Woher Nordtirol Fleisch bezog, sehen wir aus einer „Fleischtax“ von 1664: In Hall kostete per Pfund:

Ungarisches und steirisches	4 kr. — f.
dasselbe, in Bayern geweidet	3 kr. 4 f.
Pusterisches	3 kr. 3 f.
Salzburgisches, bayerisches und Landfleisch	3 kr. 2 f.

(H. Rats-Prot. 1664 Mai 6.)

²⁴² Sal. Bef. 1573, 334. — H. Mand. 1608 Mai 31.

Handelszweiges. Dann tritt mit der Mitte des 17. Jahrhunderts ein starker Rückgang ein. Mit Ausnahme von Hanf, der zum Großteil aus Bayern stammt, werden Häute, Haar, Federn, Wachs, Erde, Rötel entweder gar nicht mehr oder nur in sehr geringen Mengen eingeführt.

Alle diese Rohstoffe nehmen zum überwiegenden Teil den Wasserweg; erst im 17. Jahrhundert, und dann noch selten, scheinen größere Mengen Wagenfahrten auf²⁴³. An der Wasserstraße liegen auch die großen Handelsemporen, an denen diese Güter eingekauft und verfrachtet wurden. In erster Linie ist es Linz, das im Handel mit Häuten, Federn und Haar eine große Rolle spielte. Fast alle genannten Rohstoffe kommen dort aufs Schiff und werden auch von Linzer Schiffmeistern heraufgeführt. — Neben Linz tritt auch Wien als Markt für Rohstoffe auf; den Transport übernehmen jedoch auch dann meist Linzer Schifflleute²⁴⁴. Nur einmal, 1604, bringt ein Wiener Schiffmeister Häute nach Hall²⁴⁵. Gelegentlich führt auch ein Haller Schiffmeister Waren, die er auf dem Linzer Markt übernommen hat. So kommt der Schiffmeister Anzetmiller am 30. Mai und am 28. September 1678, jedesmal mit vier Schiffen, nach Rattenberg und verzollt folgende Waren:

Tuch	119 zt. 18 St.	Hirschhaar	4 zt.
Rupfen	25 sm. 3 St.	Wollkappen	112 zt.
Leinwand	50 sm. 43 zt. 16 St.	Zwirn	3 zt.
Musselin	9½ St.	Wachs	60 zt.
Böhm. Tuch	14 St.	Leder	4 zt.
Mähr. Tuch	38 St.	Leim	2 zt.
Zwillich	6 St.	Rötel	215 zt.
Schleier	1 St.	Pulver	3 zt.
Krämerei	34 zt.	Klingen	91 St.
Wolle	4 zt.	Strümpfe	6 zt.
Federn	63 zt.		

Weiters Blech, Geschmeide, Häfen, Glas, Schmelztiegel, Krüge, Seife, Weißerde, Tabakpfeifen, Schmalz, Siebböden, Galläpfel, zusammen ca. 70 zt. und 200 Mut Getreide²⁴⁶.

Ähnlich wie bei den Rohstoffen ist Linz auch für die *Fertigfabrikate*, die nach Tirol gehen, der wichtigste Platz. Hier wird böhmisches, mährisches, westdeutsches, ja selbst englisches²⁴⁷ Tuch auf Schiffe verladen. Für alle Textilwaren ist zu bemerken, daß sie den raschen Rückgang, den die Einfuhr von Lebensmitteln und Rohstoffen erfahren hatte, nicht mitmachten. Der Grund liegt darin, daß diese Warengattungen nicht in Nordtirol selbst blieben, sondern zum Großteil nach Südtirol und Italien gingen. Der Handel Oberitaliens

²⁴³ Und selbst diese werden dem Schiffe anvertraut, ein Umstand, der wohl deutlicher als alle andern die Bedeutung der Wasserstraße bei den ungünstigen Wegverhältnissen in das rechte Licht rückt.

²⁴⁴ 1588 dingt Christoff Hörmann, Handelsmann in Wien, Balthasar Vischer aus Kleinmünchen für eine Schifffuhr von 3132 Ochsenhäuten und 2854 Kuhhäuten von Linz nach Hall. Hierbei erfahren wir auch etwas über die Frachtkosten. Je 100 Ochsenhäute oder 200 Kuhhäute geben ein Dreiling, für ein Dreiling bekam Vischer 18 fl., für 45 Dreiling also 810 fl. (41 Häute „gehen ein“). (H. Ger. Prot. 1587/88, 205 ff.)

²⁴⁵ Seb. Summer, Schiffmeister, verzollt 1450 Häute (L. Rattenberg, fsz. 367). Summer ist übrigens der einzige Wiener Schiffmeister, der, soviel mir bekannt ist, nach Tirol kam.

²⁴⁶ L. Rattenberg, fsz. 372.

²⁴⁷ Ebd., fsz. 367.

mit den oberdeutschen Städten ist ja bis ins 17. Jahrhundert hinein in größerem Umfang fortgesetzt worden²⁴⁸.

Während also die Textilwareneinfuhr ziemlich konstant blieb, hat sich das bei andern gewerblichen Erzeugnissen geändert. So sehen wir an Stelle von fertigem Seilwerk immer mehr die Hanfeinfuhr überwiegen. Hinzuweisen wäre noch auf die durch das Aufhören der tirolischen Glaserzeugung notwendig gewordenen Glas- und Glaswarenimporte, und auf den erst im 17. Jahrhundert aufscheinenden Seifenimport²⁴⁹.

Die übrigen Einfuhrartikel gewerblicher Erzeugung (Filzmäntel, Pfeifen, Schreibtische, Kästen usw.) sind von geringer Bedeutung; sie sprechen höchstens mit den übrigen Gütern für die Beliebtheit des Wasserweges.

Hat die Wasserstraße für die Verbindung mit Bayern die Hauptbedeutung in der Lebensmittelzufuhr, so ist die Verknüpfung Inn — Donau in der Bergfahrt für den Transport der zuletzt besprochenen Waren wichtig geworden, da ja der Handel mit Fertigfabrikaten vom 16. bis zum 18. Jahrhundert eine bedeutende Zunahme erfahren hat²⁵⁰.

Bei der Beschaffenheit der Bergwerksprodukte ist es ganz selbstverständlich, daß sie, wo es irgendwie möglich war, den billigen Wasserweg aufsuchten. Man braucht nur die Schiffsmut für einen Zentner Erz von Hall nach Kastengstatt (3 Kreuzer) mit dem Frachtlohn von Kastengstatt nach Lützelgeden (10 Kreuzer) zu vergleichen²⁵¹.

Was in den Tabellen aufscheint, ist einestils Erz als Handelsgut, anderenteils Roherz, das zur Hütte oder sonst irgendwie für kürzere Strecken auf dem Schiff verließert wurde. Zur ersten Gruppe gehört das Eisen. Der Verbrauch dieses wichtigen Metalles war immer größer geworden, so daß auch von seiten der Regierung eine Regelung der Einfuhr von herrschaftlichem Eisen (für das Pfannhaus in Hall und den Hof zu Innsbruck) in der Form getroffen wurde, daß man für die freie Durchfuhr durch Bayern mittels eines Paßbriefes sicherte²⁵². Später wurden dann alle Paßbriefe auf die Dauer von fünf Jahren ausgestellt, meist auf 600 Saum jährlich²⁵³; im 17. Jahrhundert steigt die normierte jährliche Einfuhr auf 700 Saum²⁵⁴. Neben diesem herrschaftlichen Eisen,

²⁴⁸ Kulischer II, 244.

²⁴⁹ Wir wissen allerdings, daß bereits im beginnenden 16. Jahrhundert in Tirol ein lebhafter Seifenhandel bestand (Mayer-Kaindl I, 276 ff.). Exakte Zahlen über die Einfuhr von Osten her stehen aber erst seit 1722 zur Verfügung.

²⁵⁰ Kulischer II, 270.

²⁵¹ Scheuermann 233.

²⁵² Ein solcher wurde bereits 1509 ausgestellt (I. Raitbuch 1509, 343'). Noch 1565 scheint die Ausstellung von Paßbriefen von Fall zu Fall erfolgt zu sein. Die Amtsleute der Saline berichten am 13. April 1565 an die oberösterreichische Kammer: „Uns sein am 5. diß durch Casparn Gstetner, eisenschiffmann, 287 sam großflammen, 6 sam stabeyßen und 7 sam nagl, tut zusammen 300 sam hieher beantwort worden. Er schiffmaister wirdet auch als bald widerumben noch ain schiffart mit herrschafteyßen hieher fueren.“ Dazu brauche er aber einen neuen Paßbrief (Sal. Ber. 1565/68, 18).

²⁵³ Erzherzog Ferdinand ersucht Wilhelm von Bayern für den Hammerschmied Wolfgang Heunz von Leoben um einen solchen für 3000 Saum für die Jahre 1591/95 (E. B. 1590, 250', 266).

²⁵⁴ 1621 Aug. 20 befiehlt Maximilian von Bayern allen Zöllnern, daß sie das für das Pfannhaus zu Hall und andere tirolische Hofgebäude durchgeführte Eisen (jährlich 700 Saum) vom Eisenfertiger Hans Prechele aus Leoben frei durchfahren lassen (MHStA., Tirol nr. 46, III, 85). Erneuerungen der Paßbriefe bd. 128, 144 (1626, 1630).

unter dem nicht nur Roheisen, sondern auch „Flämb- und Stabeisen, Tüt- und Schloßplöck“ und Stahl inbegriffen war, kam auch auf Bestellung der Gewerker Eisen nach Tirol, da die Erzeugung des zillertalerischen Erzbaues nicht genügte. Die vereinigten „Eisen- und Unschlitthändel“ hatten die Belieferung unter sich ²⁵⁵.

Das nach Tirol gebrachte Eisen stammte aus Vorderberg-Leoben. Es nahm seinen Weg durch das Paltental ins obere Ennstal, über Radstadt nach Salzburg ²⁵⁶. Von dort wurde es auf der Salzach hinab und dann den Inn aufwärts verfrachtet. Dieser Umweg wird nur durch die große Billigkeit des Wasserweges wettgemacht. Den Transport übernahmen Laufener und Salzburger Schiffmeister, die immer für längere Zeit in Dienst genommen wurden ²⁵⁷.

Blei wurde von Kärnten über die Tauern nach Kastengstatt an den Inn gebracht und dort verladen ²⁵⁸, Messing kam aus Bayern (Nürnberg und Augsburg ²⁵⁹).

Reges Leben herrschte auf dem mittleren Inn, hervorgerufen durch den Lokalverkehr zwischen den Berg- und Hüttenwerken und den wichtigsten Konsumplätzen, wie Hall und Innsbruck. In Schwaz führte vom Erbstollen und den zahlreichen Hütten und Magazinen eine breite Fahrstraße an die Lände, von wo das Erz zur Verhüttung nach Jenbach, Brixlegg und Kundl verschifft wurde ²⁶⁰. Jenbach wurde für das Hüttenwerk zu Achenrain (seit 1579 ²⁶¹) und für die Zillertaler Eisengruben wichtig ²⁶².

Die gesamten Fuhren besorgten im Unterinntal die Erzschiffleute, von Hall nach Innsbruck und ins Oberinntal die Haller Salzschiffleute ²⁶³. — Zu erwähnen wäre noch der Kohlentransport von Unterinntaler Ländern, Brixlegg ²⁶⁴, Weer ²⁶⁵, nach Hall für die Münze.

Außerst ungünstig ist die Quelle für die Beantwortung der Frage, inwieweit der Inn als Ausfuhrstraße in Betracht kam. Keine einzige fortlaufende Aufzeichnung über stromabwärts geführte Güter ist uns erhalten, was um so mehr zu bedauern ist, als gerade in dieser Zeit (16. und 17. Jahrhundert) der Inn am stärksten benützt wurde. Die ersten (landesfürstlichen) Zollrechnungen nach 1501 stammen erst aus dem Jahre 1748, wo sich infolge später zu bespre-

²⁵⁵ Scheuermann 26.

²⁵⁶ L. Bittner, Das Eisenwesen in Innerberg-Eisenerz. Arch. f. öst. Gesch. 89, 566, und F. M. Mayer, Das Eisenwesen in Eisenerz in den Jahren 1570—1625. Mitteilg. d. hist. Ver. f. Steiermk., 33. Heft, 157.

²⁵⁷ Caspar Gstetner 1565 (Sal. Bef. 1566, 217). Gstetner führt den Titel eines Amtseisen-schiffmannes (Sal. Ber. 1565/68, 18^o). — Wolfgang Mießgang 1597 (Sal. Ber. 1596/97, 176). — Michael Loipoltinger von Laufen und Georg Veldt v. Salzburg 1605 (L. Rattenberg fsz. 367).

²⁵⁸ Scheuermann, 233 ff., 286, 287. Sal. Bef. 1620, 276.

²⁵⁹ H. Ger. Prot. 1583, 66^r.

²⁶⁰ M. Isser, Die Stadt Schwaz zur Blütezeit ihrer Bergwerke. Die Heimat (Blätter f. tir. Heimatkunde), 1913/14, 84 ff.

²⁶¹ Wolfstrießl-Wolfskron 161.

²⁶² In den Jahren 1580/82 wurden 403 sm Zillertaler Eisen stromab geführt (L. Rattenberg, fsz. 69).

²⁶³ 1583 erfahren wir allerdings, daß ein Haller Salzschiffmeister schon von Schwaz aus das Eisen führte. Dabei wird ausdrücklich darauf verwiesen, daß das eine Neuerung sei: früher hätten die unteren (also entweder die Nauschiffleute oder die Erzschiffleute) das Eisen bis Hall geführt (Sal. Bef. 1583, 42).

²⁶⁴ Sal. Bef. 1622, 876.

²⁶⁵ Sal. Bef. 1623, 185.

chender Umstände die Bedeutung der Wasserstraße stark verschoben hat. Nur die Art der ausgeführten Waren kann also festgestellt werden, daneben beleuchten einige wenige Zahlen die tatsächlichen Verhältnisse.

Im Grunde sind es dieselben Warengattungen, die wir bereits im 15. Jahrhundert den Weg nach dem Osten zu Schiff haben gehen sehen: Wein, Südfrüchte, Erze und gewerbliche Erzeugnisse italienischer Herkunft. Der weitaus wichtigste Exportartikel, der einigermaßen die Passiven in der tirolischen Handelsbilanz mit Bayern und Österreich wettmachen konnte, war der Wein: „die Wein sind dieses Landes meiste Losung²⁶⁶“. Die beiden Hauptkonsumenten des Tiroler Weines waren die bayerischen Städte und Märkte, die dank des Getreidehandels mit Tirol in engster Beziehung standen, und Linz und Wien. In den beiden letzten Städten war es weniger die Bürgerschaft als vielmehr der Adel und die Höfe, die sich mit Südtiroler Wein versorgten. Dank der günstigen natürlichen und rechtlichen Verhältnisse, die der Stadt Hall zugute kamen, wickelte sich der Großteil des Weinhandels mit den Fremden hier ab. Entweder brachten Haller Bürger für ihre bayerischen Kunden den Wein an die Länd²⁶⁷ oder es übernahmen Haller Schiffmeister größere Weinmengen „auf Zeit“ von Haller Wirten oder Weinhändlern²⁶⁸.

Aus einigen Jahren kennen wir die Menge des Weines, der an den beiden Haller Jahrmärkten von Käufer und Verkäufer an die Länd gelegt wurde²⁶⁹.

1558	150	Faß	39	Panzen.	1583	115	Faß	—	Panzen.	1586	106	F.	243	P.
1581	113	„	104	„	1584	140	„	170	„	1588	94	„	226	„
1582	85	„	121	„	1585	145	„	205	„	1594	179	„	115	„

Ein Großteil des Weinhandels spielte sich allerdings auf den Wochenmärkten ab, die besonders von Unterinntalern, die meist mit einer kleinen Zille kamen, beschickt waren.

Nur aus dem Jahre 1627 kennen wir die genaue Menge des in Hall auf die Schiffe gelegten Weines. Hatte bereits 1604 Erzherzog Maximilian der Deutschmeister den Versuch zu einer Frachtenstatistik gemacht²⁷⁰, so ergeht im Jahre 1627 der Befehl an die Stadt Hall, ihren Ländhüter zur Abfassung eines vierteljährlichen Verzeichnisses alles landausgeführten Weines anzuhalten²⁷¹. Bei diesem Befehl liegt auch der einzige aufzufindende Extrakt des Ländhüters:

²⁶⁶ Hirn, Ferdinand I., 411, Anm. 1.

²⁶⁷ Sebastian Bärthl, Bürger von Hall, verspricht dem Kaspar Türnhamer, B. u. Schiffmeister zu Rosenheim, 10 Wagen Wein aus dem Etschland herauszuführen, eine Yhre für 1 fl. 57. Dafür liefert Türnhamer 20 Mut Futter an die Lände zu Hall, ein Star für 20 Kreuzer (H. Ger. Prot. 1586, 64').

²⁶⁸ 1679. Abrechnung des Joh. Ezel Khuen mit Sebastian Hormayr, Schiffmeister zu Hall (H. VA. 289).

Hormayr hat 14 Yhren à 17 fl. übernommen	98, —
Durch Schiffmut von 46 Yhren Wein nach Wien à fl. 1,35	72, 45 abgedient
Maut von Rosenheim bis Linz	54, 24

Bärthl schuldet dem Hormayr noch 29 fl. 9 kr.

²⁶⁹ Die sog. Weinhut aus den Spitalraitbüchern von Hall.

²⁷⁰ Hirn, Maximilian I., 499. — Die hiebei angegebene Menge mit 4500 Yhren Jahresausfuhr auf dem Wasser entspräche ungefähr der hier ausgewiesenen Quatemberausfuhr von ca. 1800 Yhren, wobei allerdings zu bedenken ist, daß die Quatember Luciae für die Schifffahrt nicht gerade die beste Zeit war.

²⁷¹ H. Mand. 1627 Sept. 27.

Verzeichnus der wein, so in der quatermber Lucia anno 1627
auf das wasser zu Hall angelegt und alsdann in das Bayrische und andere
ortens ausser land verfiert sein worden, wie hernach volgt.

	vaß	panzen ²⁷²
Erstens ist dem Salomon Haidten von Aur zu etlich malen in wein verfiert worden	10	44
Wolfgang Aur daselbst wein	2	25
Geörg Andree Lang von Aur wein	1	12
Aberhamb Prandtsteter, wirt zu Aur	—	1
Closter von Altenaue	3	17
in das closter Kiembsee	1	3
Geörg Piennzenauer von Gräffing	—	2
Balthasar Reiter daselbst	1	16
Morthin Mayr zu Graffing	—	2
Peter Hunger, wirt von Griesstöt	—	6
dem probst von Fueteriet	—	1
Christoff Schwertmesser erben	—	2
Wolfgang Höffter von Aschau	1	5
Wolfgang Schwärzenpöckh von Prien	2	3
Geörg Zächerl und Neukircher von Hag	4	4
Matheus Peyerl von Fuederreit	1	2
Paul Stadler von Aur	1	20
Firgilius Schörfer von Purckhausen	2	2
Balthasar Töbering von Hochendann	1	9
Christoff Krabhammer von Dippering	3	14
Sebastian Mayr von Burgkhausen	3	12
Adam Rigl von Sässe, ausen Salzburger land	—	4
Aberhamb Kholreiter von Pertlsgaden	—	2
Wolfgang Gerer aus Tigscheich	—	3
Mathias Wagner alhie zu Hall hat in das Bayrische zuetlich malen verschickt		12
Johann Oberperger schickt nach Rosenhaim	—	5
Lamprecht Posch auch nach Rosenhaim	—	11
Elias Rangger	—	4
firt Christoff Wallner ime selbst per Rosenhaim	1	5
Geörg Hoppenbichler daselbst	2	2
herr Simon Peer von Rosenhaim	—	5
Hanns Pichlmayr daselbst	—	2
Andree Wegdacher von Rosenhaim	—	10
Wolfgang Schaur aldorten	2	19
Geörg Schaur von Rosenhaim	—	32
Geörg Höckh daselbst		1
Hanns Angermayr von Wasserburg	—	3
Sigmundt Hausser daselbst	—	5
Jacob Zannger aldorten	—	1

²⁷² Ein Panzen wahrscheinlich 4 Yhren (Sal. Bef. 1556/58, 845). Die Reaction Faß: Panzen ist nicht sicher anzugeben.

	vaß	panzen
Leonhard Razenperger von Wasserburg	—	5
Andree Plaichshirn daselbst	—	6
Aberhamb Class von Wasserburg	—	16
Maria Öllprechterin von Brasch	—	8
Bartolome Ströckhenraiff von Praunau	—	51
Caspar Wagner aldorten	—	4
Hinterreiter von Braunau	1	3
Mathias Auer daselbst	—	7
Christoff Egerpacher von Krayburg	1	5
Jeronismus Khern hat nach Praunau geschickt	—	7
Balthasar Grabhamer daselbst	—	12
Elias Berzinger von mark Marckhtl	—	9
Wolffgang Harasser von Schärding	—	7
Summa der wein, so in Bayern gfiert sein worden	43	469

Lendhieter zu Hall.“

Später bekamen die Parteien vom Ländhüter Polliten mit, um die Verzollung zu vereinfachen²⁷³.

Tag der gesamte Weinhandel und -transport Bayerns mit Tirol in den Händen von Privatpersonen, so war bei den Hoffuhren nach Linz und Wien nur der Transport Sache der Bürger und auch der mit gewissen Einschränkungen, die im 17. Jahrhundert zur Anstellung von Hofschiffmeistern führten (s. o.). Die Übernahme der kaiserlichen Weine und Südfrüchte („Gartseefrüchte“) durch die mit der Fuhr betrauten Schiffleute geschah seit jeher durch das Pfannhausamt, das nach seinem Gutdünken die Fracht einem geeigneten Schiffmeister übergab. Bei der Regelmäßigkeit dieser Hoflieferungen setzte sich bald ein fixer Tarif fest. Früher waren die Löhne der einzelnen Schiffleute festgelegt, die die Hoffuhr besorgten. Die einzelnen Lohnstufen betragen für eine Fahrt nach Linz pro Schiff:

für zwei Naufergen	12 fl.
für zwei Nachkehrer	10 fl.
für fünf Knechte	20 fl.
ein Freifähnchen	— fl. 8 kr.
Summe	42 fl. 8 kr. ²⁷⁴

1586 betrug die Schiffsmut für 1 Saum = 1½ Yhren Wein oder Früchte nach Linz 1 fl. 11 kr.²⁷⁵, 1597 1 fl. 16 kr.²⁷⁶, 1687 für eine Yhre 1 fl. 36 kr.²⁷⁷, 1694/95 1 fl. 40 kr.²⁷⁸. War eine größere Fuhr fällig, zu der die vorhandenen Schiffe nicht ausreichten, so wurden eigene Schiffe dazu angekauft und hergerichtet. 1687 gehen 1000 Yhren an den Wiener Hof²⁷⁹:

²⁷³ Sal. Bef. 1671, 200.

²⁷⁴ Sal. Bef. 1582, 459.

²⁷⁵ Sal. Bef. 1586, 385.

²⁷⁶ Sal. Bef. 1596/97, 208.

²⁷⁷ Sal. Bef. 1687, 157'.

²⁷⁸ Ebd.

²⁷⁹ Sal. Ber. 1697, 167, Beilage.

„Verzeichnus der uncösten zu abfierung 1000 yhrn wein nacher Wienn.

1. 11 Ärzzillen für jede 45 fl.	495 fl.
2. Die zuerichtung für jede zill 8 fl.	88 fl.
3. Die herauffierung von Anget bis nacher Hall für jede 6 fl.	66 fl.
4. Zu jedem schiff 1 naufigherer seinen Lohn 24 fl., 1 nachkehrer 16 fl., 3 gemaine knecht jedem 13 fl., betrifft auf 1 schiff 79 fl. und alsdann für 11 schiff	869 fl.
	<u>1518 fl.</u> “

Auf eine Yhre kam also 1 fl. 31 kr., dank der Menge, die auf einmal zum Abtransport gelangte, weniger als nach dem Tarif. Im übrigen erfuhren die Hoflieferungen selbstverständlich alle Begünstigungen, die möglich waren. Am 11. Juli 1711 wird durch kaiserliche Verordnung bestimmt, daß die mit Hofwein beladenen Schiffe nur mehr in Rosenheim und Linz anlanden müssen, um den Landschaftsaufschlag zu bezahlen²⁸⁰. Auch sollen die Schiffe mit Brettern verschlagen werden, „zu Verhütung des Angriffs und Austrinkens“²⁸¹.

Hand in Hand mit dem Wein gehen, wie schon erwähnt, die sogenannten Gartseefrüchte flußabwärts, und zwar hauptsächlich an die Höfe zu Linz und Wien²⁸², während in Bayern danach kein Bedürfnis zu herrschen schien.

Die tirolischen Erze, vor allem das Kupfer, gehen nach wie vor nach Bayern, allerdings in immer kleineren Mengen. Aber auch Salzburg und Linz beziehen Kupfer und Galmei aus Tirol²⁸³. Baumaterial, Marmor²⁸⁴ und „Nagelstein“²⁸⁵, wie damals die Höttinger Breccie genannt wurde, nahmen den billigen Wasserweg nach dem Osten. Leider erfahren wir gar nichts über die Ausfuhr von Holz.

Das einzige tirolische Gewerbezeugnis, das zu Schiff nach Osten ging, war das Haller Glas. 1580 wurden in Rattenberg 942 Truhen verzollt²⁸⁶, 1582 waren es 861 Truhen mit Glasscheiben²⁸⁷.

Der natürliche Salzausgang nach dem Unterinntal war durch die Maßnahmen der bayerischen Herzoge gehemmt (s. o.). Selbst als die drei Unteren

²⁸⁰ Sal. Bef. 1712, 76.

²⁸¹ Ein Übel, dem seit jeher nicht recht beizukommen war; die Schiffknechte, meist ohne Aufsicht, vergingen sich häufig an den kaiserlichen Weinen. Als wieder einmal, 1706, zwei Haller und zwei Unterlangkampferer Schiffknechte des Schiffmeisters Anzetmiller Hofweine angriffen, glaubte man die Schuld hauptsächlich dem Umstande zuschreiben zu müssen, daß Anzetmiller keine guten Knechte aufgenommen habe, „sondern solche, wobei vatter, sohn, aidam, gfatter und negste nachbarn einvolklich ein anhang durchaus der zusammenhalt all untreu veriebet und keiner den andern verratet“ (Sal. Bef. 1706 I, 124).

²⁸² So wurden 1564 zu Schiff nach Wien geliefert:

	an Kaiserpaar	Erzhzg. Ferdinand	Erzhzg. Karl
Zitronen	1 Saum	1 Saum	1 Saum
Limoni	1 „	1 „	1 „
Granatäpfel süß	2 „	2 „	1 „
„ sauer	1 „	1 „	1 „
„ mittel	1 „	1 „	1 „
Kastanien	1 „	1 „	1 „

(Sal. Bef. 1564, 364/65.)

²⁸³ Sal. Bef. 1632, 172. Sal. Bef. 1641, 149.

²⁸⁴ Sal. Bef. 1646, 120. Es handelte sich um Sterzinger Marmor.

²⁸⁵ Sal. Bef. 1556/58, 48.

²⁸⁶ Hirn, Ferdinand I., 413.

²⁸⁷ L. Rattenberg, fsz. 69.

Gerichte 1504 an Tirol kamen, gelang es nicht, dem Haller Salz hier Aufnahme zu verschaffen. Ein neuerlicher Versuch 1544 scheiterte am Widerstand Kufsteins, das für sich die alleinige Niederlage für Salz verlangte, was die Regierung nicht zugeben konnte²⁸⁸. Man bezog weiterhin bayerisches Salz. — 1639 wurden die Verhandlungen wieder aufgenommen. Da man sich aber anfangs scheute, auf eigene (salzamtliche) Regie den Handel in den Unteren Gerichten zu eröffnen, vergingen zwei Jahre bis zur Erledigung der Vorarbeiten²⁸⁹. Erst im Oktober 1641 konnten die Schiffmeister Abraham Leyer aus Kufstein und Matheus Ecker aus Langkampfen, die ohnehin jeden Monat mit Futter und dergleichen nach Hall kamen, vom Pfannhausamt in Pflicht genommen werden, Haller Salz an die neuerrichtete Niederlage zu Kastengstatt zu bringen, und zwar ein Fuderfaß Hall — Kastengstatt voll und leer zurück um 36 Kreuzer²⁹⁰. Kurze Zeit darauf gaben auch die Schranken Ebbs, Langkampfen und Kirchbühl die Versicherung, Haller Salz zu beziehen. Am selben Tag, am 5. November 1642, nahm der Salzhandel seinen Ausgang; von da an bis zum Herbst 1643 wurden verfrachtet:

für Kitzbühel	448	Fuder	2	Fudermaß ²⁹¹
Kufstein	699	„	5	„
Rattenberg	293	„	7	„
Summe	1441	Fuder	4	Fudermaß ²⁹²

Der Salzausgang war also durchaus befriedigend, so daß es um so schmerzlicher war, ihn wieder aufzulassen. Nicht der Umstand, daß das Haller Salz sowieso im Ausland genug Absatz fand und man deshalb auf die Unteren Gerichte als Abnehmer verzichten zu können glaubte²⁹³, sondern der Druck, den Bayern durch die Getreidesperre auf die oberösterreichische Regierung ausübte, war der Grund, der auf über hundert Jahre das Eindringen bayerischen Salzes in tirolisches Gebiet ermöglichte²⁹⁴.

Die Menge der italienischen Waren, die über den Brenner nach Hall kamen und hier verschifft wurden, ist nicht feststellbar. Groß war sie jedenfalls nicht. Einmal geht der Hauptstrom welscher Kaufmannsgüter nach dem Nordwesten und nicht nach dem Osten, dann scheint man auch die wertvolle Ware nicht gern dem Wasser anvertraut zu haben²⁹⁵. Auch weisen die sonst äußerst ausführlichen Ländextrakte keine genauen Angaben auf. Nur Seide, Safran und Krämerei werden eigens angeführt, alles andere ist mit „trucknem Gut“ zusammengefaßt. Für diese Art von Kaufmannsgütern war der Inn nur in Verbindung mit der Donau von Bedeutung, liegen doch an ihm selbst keine größeren Städte, die als Käufer italienischer und orientalischer Erzeugnisse in Betracht kommen.

²⁸⁸ I. Cam. Catt. 20.

²⁸⁹ Sal. Ber. 1637/40, 298.

²⁹⁰ Cam. Catt. 20.

²⁹¹ 9 Fudermaß = 1 Fuder.

²⁹² K. Salzbezugsakten.

²⁹³ Als man 100 Jahre später wieder versuchte, dem Haller Salz den Weg ins Unterinntal freizumachen, hielt man mit Unrecht diesen Umstand für das damalige Aufhören des Salzausganges für wesentlich (Cam. Catt. 20. 1756 Jan. 8).

²⁹⁴ Sämtliche diesbezüglichen Akten (in der beiliegenden Aktendesignation Nr. 30—40) in Cam. Catt. 20.

²⁹⁵ 1598 verunglückte ein Güterschiff des Peter Laroanda, span. Gesandten, bei Erl. Die Aufnahme der durch das Wasser beschädigten Waren enthält alle Arten von Stoffen, Geschirren, Mobiliar usw. (Sal. Bef. 1598, 389 ff.).

Wir stehen mit der Mitte des 18. Jahrhunderts am Ende der Blüte der Inn-schiffahrt. Die Ursachen für den Niedergang dieses Verkehrszweiges lassen sich auf keinen einfachen Nenner bringen; eine Reihe von Umständen sind in Betracht zu ziehen. Darunter steht an erster Stelle die Verschiebung der Handelswege in Österreich überhaupt. Die Umleitung des österreichischen Handels über Triest, wo seit der Erklärung der Stadt zum Freihafen (1719) die Kaufleute ihre Waren, die sie früher in den Erblanden aus zweiter und dritter Hand kaufen mußten, aus erster Hand beziehen konnten²⁹⁶, war ein gewaltiger Schlag für die Alpenländer und besonders für Tirol. Der Brenner — Inn — Donau-Linie als Verbindung Innerösterreichs mit Italien war damit ein Ende bereitet, besonders da zwischen den Uferländern (Nordtirol, Ober- und Niederösterreich) keine wesentliche Verkehrsspannung bestand²⁹⁷. Zwischen beide schiebt sich als Fremdkörper das bayerische Staatsgebiet, ein Umstand, der zur Zeit des Merkantilismus durch die Anwendung des Territorialprinzips auf das wirtschaftliche Leben dem Außenhandel, der hier ohnehin schon durch den Dreißigjährigen Krieg sehr gelitten hatte, den Rest gab. Ganz zu unterdrücken vermochte man ihn, besonders in der Ausfuhr von Lebensmitteln²⁹⁸, nicht.

Gerade zur selben Zeit, speziell unter Ferdinand Maria, fand man viel Verständnis für Wasserstraßen und deren Ausbau. Aber leider nur für interne Strecken²⁹⁹, nicht für solche, die in fremdes Staatsgebiet ausmünden wie der Inn. Ähnlich war es später auch unter Maria Theresia in Österreich. Während man eine Reihe österreichischer und ungarischer Ströme regulierte³⁰⁰, ließ man den Inn unberücksichtigt, obwohl die ganze Arbeit mit 150.000 Gulden zu machen gewesen wäre³⁰¹. Dagegen sorgte Maria Theresia für den Ausbau der Landstraßen, die sich deshalb um so größerer Beliebtheit erfreuten, als sie die zahlreichen bayerischen Zölle am Inn umgingen. Das bayerische Zollwesen oder vielmehr Unwesen trägt einen Gutteil Schuld daran, daß der Transithandel immer mehr den Inn mied und lieber das Salzburgerische durchquerte. Die Zölle, die nicht nur für die bereits zollpflichtigen Waren erhöht, sondern auch auf eine Anzahl von bisher abgabefreien Waren ausgedehnt wurde³⁰², wurden vor allem den Schiffmeistern selbst zu einer schweren Last, bekamen sie doch die ausgelegten Zollgelder erst nach vollendeter Fahrt vom Auftraggeber zurückerstattet. Beim Kapitalmangel, an dem das Bürgertum litt, war das bei der Höhe der Zollsätze für den Schiffmeister eine harte Nuß³⁰³.

Ein ausführliches Memoriale der Stadt Hall an Maria Theresia vom Jahre 1744³⁰⁴ schildert diese Mißstände wohl ohne viel Übertreibung: Triest habe den ganzen Handel an sich gezogen, an Inn—Donau bestünden „vierzehn starke rigorose Mautstätten“, so daß selbst welschtirolische Güter lieber den

²⁹⁶ Mayer-Kaindl-Pirchegger II, 254.

²⁹⁷ Seit der Errichtung von Seiden- und Taffetfabriken im Wiener Becken (1709, 1717 usw.) erleidet der italienisch-tirolische Seidenabsatz schwere Einbußen (Mayer-Kaindl-Pirchegger II, 251 ff.).

²⁹⁸ Doeberl II, 87 ff.

²⁹⁹ Ebd. II, 89, 90.

³⁰⁰ F. Ilwof, Flußregulierungen und Wasserbauten 1772—1774 (Arch. f. öst. Gesch. 97, 521 ff.).

³⁰¹ Bau-Dir. VII, 13.

³⁰² Doeberl II, 243.

³⁰³ Es kam vor, daß der Schiffmeister die Rückerstattung der Zollgelder gar nicht mehr erlebte. „Unter wärender Inventur bringt 1655 ein Schiffknecht des Michael Praun 536 fl. ausständiges Mautgeld von Wien herauf“ (H. Inv. 1655 M. Praun).

³⁰⁴ H. Schiffahrt 1744 Jan. 14.

Umweg über Triest nach Wien nehmen. Zu den von den Schiffmeistern vorgestreckten Mautgeldern kämen noch die Transportkosten der italienischen Güter, die durch den Schiffmeister in Hall sofort bei der Ankunft der Ware bezahlt werden müssen. Diese Auslagen und die Mautkosten bekäme er dann erst mit der Rückkehr der Schiffknechte aus Wien zurück³⁰⁵.

Leider wurde durch die Reformen Maria Theresias nicht viel gebessert. Die neue Zollordnung vom Jahre 1775, die alle ständischen und privaten Mauten aufhob, bezog Tirol nicht in das einheitliche Zollgebiet mit ein³⁰⁶. — Die mit Bayern bezüglich der Zollfragen geführten Verhandlungen kamen nach dreißigjährigem Hin und Her endlich 1777 zu einem Abschluß, der für die Wiederbelebung der Innschiffahrt allerdings keine großen Erleichterungen gab³⁰⁷. Von Bedeutung war höchstens die Herabsetzung des Durchfuhrzolles in der Form, daß er nur einmal abgenommen werden sollte.

Daß zu alldem die kriegerischen Ereignisse und die schon 1665 erfolgte Auflösung des Innsbrucker Hofes dem Handel argen Eintrag taten, liegt auf der Hand. Auch dem seit der Mitte des 17. Jahrhunderts stärker einsetzenden Rückgang der tirolischen Erzbergbaue muß ein Gutteil Schuld am Niedergang des Handelsverkehrs zugemessen werden.

Die nun folgende Tabelle, die Ein- und Ausfuhr auf dem Schiff wiedergibt, ist aus den landesfürstlichen (ständischen) Zollrechnungen zu Rattenberg berechnet³⁰⁸.

Einfuhr zu Schiff

Ware	Maß ³⁰⁹	1748				1749				1750				1751			
		fl.	kr.	f.		fl.	kr.	f.		fl.	kr.	f.		fl.	kr.	f.	
Getreide, hart	m	5196	1042	44	2	5038	1008	32	2	6002	1170	4	—	6619	1330	7	3
Gerste	m	544	108	56	—	304	60	56	—	185	37	10	—	192	38	26	—
Hafer	m	326	65	29	2	169	28	24	—	182	36	38	1	338	69	5	3
Böhm. Glas	zt	445	185	25	—	484	209	28	3	422	176	3	3	372	150	45	—
Fischschmalz	t	144	24	—	—	138	23	—	—	141	22	30	—	159	26	30	—
Obst	pz ³¹⁰	192	11	20	—	90	7	32	2	284	20	—	—	183	15	15	—
Österr. Wein	e	17	2	52	—	11	1	50	—	16	2	45	—	1	—	—	10
Verschiedenes			11	44	2		18	15	2		19	37	2		18	45	1
Summe	—	—	1452	31	2	—	1357	59	1	—	1485	48	2	—	1649	04	3

³⁰⁵ Die Fracht von zwei Kisten Früchte und dergleichen von Florenz nach Hall kommt auf 40 Gulden, während der Schifflohn Hall — Wien für dasselbe Quantum nur 3 fl. 30 kr. ausmacht. Der Lohn für die Schiffknechte Hall — Wien und zurück betrug 1773:

Nauführer 20 fl.
 Nachkehrer 16 fl.
 gem. Knecht 13 fl.

(H. Schifffahrt 1773, Aug. 28.)

³⁰⁶ Mayer-Kaindl-Pirchegger II, 332.

³⁰⁷ A. Beer, Die handelspolitischen Beziehungen Österreichs unter Maria Theresia (Arch. f. österr. Geschichte 79, 571 ff.).

³⁰⁸ 1748: I/Handschrift 2255, die folgenden I. Zollamtsrechnungen I, 11.

³⁰⁹ Die Abkürzungen siehe Seite 37.

³¹⁰ Pazeiden. 1 Paz. = $\frac{1}{24}$ Yhre.

Ausfuhr zu Schiff

Ware	Maß	1748			1749			1750			1751						
		fl.	kr.	f.	fl.	kr.	f.	fl.	kr.	f.	fl.	kr.	f.				
Wein	y	1337	900	33	2	1015	814	19	1	918	671	9	1	1374	920	44	—
Südfrüchte	zt	1239	208	58	1	1322	215	8	1	1812	302	41	—	1732	288	49	1
Tabak	zt	295	175	9	2	357	207	17	1	321	182	18	3	365	66	29	3
Branntwein	pz	796	59	1	2	1313	70	28	1	646	47	16	—	963	66	29	3
Stoffe	pf	34287	54	24	2	40652	65	31	2	38367	59	11	2	28831	46	18	1
Kürschnerwaren	pf	2744	55	6	1	2841	59	4	—	2557	51	24	—	2305	46	18	2
Kastanien	sm	158	26	22	—	163	23	37	2	181	29	18	—	143	23	37	1
Reis	zt	327	26	52	2	308	25	45	3	232	19	21	1	350	27	51	1
Käse	zt	41	6	59	—	41	6	57	2	71	12	28	3	86	14	27	1
Öl	zt	46	4	58	3	68	6	52	1	57	5	26	3	53	6	29	—
Krämereien	zt	31	1	48	2	35	2	56	3	102	5	34	1	51	4	56	2
Gewürz			4	23	2		3	52	—		3	20	—		6	22	3
Wurstwaren	zt	28	2	59	1	17	1	38	3	9		54	—	26	2	24	—
Küchenspeise	zt	15	1	35	2	12	1	30	—	21	1	55	1	17	1	47	3
Erze	zt	9880	25	48	1	11230	34	5	—	2242	15	2	3	384	25	44	—
Summe	—	—	1580	36	—	—	1573	16	—	—	1452	17	1	—	1762	50	2

Die Zolleinnahmen gesamt: Aus der Wasserfracht: %

1748	.....9447, 44, 1½	3033, 7, 2½	32
1749	.....8532, 27, 2	2931, 15, 1	34
1750	.....8272, 54, 3	2938, 5, 3½	35
1751	.....8711, 40, ½	3411, 55, 1	39

Das Verhältnis der Wasser- und Landfracht hat sich also im Vergleich zu den Jahren 1487—1500 umgekehrt. Die Zahl der stromaufwärts gehenden Schiffe mit Getreide betrug 1763 150, 1764 120³¹¹, seit der Mitte des Jahrhunderts gehen kaum mehr als 60 Schiffe stromaufwärts, wenn wir vom Lokalverkehr absehen. 1852 waren es 56³¹². Dieselben Ursachen wie am Rhein, die zahlreichen und hohen Zölle, haben auch hier die Wasserfracht vermindert. Auf dem Rhein war 1783 das Verhältnis von Land- und Wasserfracht 67 : 23³¹³.

Die Menge des eingeführten Getreides hat sich wenig verändert, wohl aber seine Herkunft. Infolge der Ausfuhrbeschränkungen von seiten Bayerns³¹⁴ war

³¹¹ L. Rattenberg, fsz. 387. Die Angaben des Zolleinnehmers zu Kufstein aus dem Jahre 1788 (Gub. 1788, 33, 8682 Beil.) sind wohl zu hoch gegriffen und nur durch Einbeziehung der kleinsten Plätten und der nach Bayern leer verkauften Schiffe zu verstehen. Es sollen nach ihm 480 Schiffe stromab- und 400 stromaufwärts gegangen sein.

³¹² H. Registratur 1853 VIII 193 b.

³¹³ Sombart II, 1, 357.

³¹⁴ 1749 war den tirolischen Schiffmeistern der Getreidekauf für die Bergwerke verboten worden (Grenz-A. 18, 1).

man genötigt, neben Österreich auch Ungarn zur Versorgung mit Getreide heranzuziehen. 1731 kommen 550 Mut nach Schwaz³¹⁵, 1751 bringt ein ungarischer Schiffmeister von Preßburg und ein Laufener 375 Mut herauf³¹⁶. 1752 betrug die Einfuhr aus Ungarn 800 Mut³¹⁷. Noch im Jahre 1810 kommt ungarisches Getreide nach Hall³¹⁸. — Gelegentlich reichte die Zufuhr auf dem Wasser nicht aus; so mußte Rattenberg sich von Branzoll her italienisches Korn beschaffen³¹⁹.

Zu Ausgang des 18. Jahrhunderts lagen die Dinge so, daß das auf dem Inn hereingebrachte in erster Linie für die beiden Bergwerksdirektorate Hall und Schwaz bestimmt war, während das übrige Getreide meist zu Land geführt wurde³²⁰. In den Jahren 1763 und 1764 sank die Einfuhr auf 5602, beziehungsweise 3498 Mut³²¹. Diese Höhe erreichte die Einfuhr nach Hall noch im Jahre 1852 (1. November 1831 bis 31. Oktober 1852), wo sieben bayerische Schiffmeister in 20 Fahrten folgende Mengen hereinführten:

Weizen	58.975	Star	
Roggen	14.932	„	
Gerste	26.016	„	
Hafer	2.136	„	
	<hr/>		
Summe....	102.059	Star =	3402 Mut ³²²

In derselben Zeit wurden 1186 Mut zu Lande nach Hall gebracht. Der Großteil der Getreideeinfuhr bevorzugte also immer noch den Wasserweg, der in diesem Fall nicht allzu sehr von Zollschranken erschwert wurde, betrug doch seit der bayerischen Zeit die ganze Maut nur einen Kreuzer pro Pferd in Kufstein³²³.

Ganz unbedeutend ist die Einfuhr anderer Lebensmittel geworden³²⁴, nur Fischschmalz wird noch in größeren Mengen eingeführt. Daneben scheinen nur noch Seife³²⁵ und Glas in erwähnenswerten Mengen auf, das letztere auch in ständig absteigendem Maße:

1748	445	Saum	1751.....	372	Saum
1749	209	„	1757	69	„
1750	176	„	1763	116	„

³¹⁵ Die Kosten der Fracht Preßburg — Schwaz betragen 5100 fl. (Sal. Bef. 1732, 219).

³¹⁶ K. Mandate 1751 Apr. 6. und Aug. 25.

³¹⁷ Ebd. 1752 März 13 und Mai 3.

³¹⁸ Innsbrucker Zeitung 1810 Nr. 55.

³¹⁹ L. Rattenberg, fsz. 72.

³²⁰ Gub. 1788, 33, 8682.

³²¹ L. Rattenberg, fsz. 387.

³²² H. Registratur 1853 VIII 193 b.

³²³ Ferd. Bibl. Dip. 1366, V.

³²⁴ 1757 werden noch 160 zt., 1763 60 zt. Schmalz eingeführt (Anm. 321).

³²⁵ 1757: 428 zt., 1763: 256 zt. (ebd.).

Von all den gewerblichen Erzeugnissen und den Rohstoffen, für die in Rattenberg kein Zoll, sondern nur die Pflastermaut eingehoben wurde³²⁶, hören wir seit dem Ende des 18. Jahrhunderts nichts mehr. Was noch eingeführt wurde, nimmt den Landweg, der durch den Ausbau der Straßen zu einem ersten Konkurrenten für den ganzen Schifffahrtsbetrieb wurde.

Nicht nur die Bergfahrt, zu der wie beim Wagenverkehr ja auch Pferde nötig waren und deren Voraussetzung die Einhaltung eines brauchbaren Leinpfades ist, woran es in Bayern ganz gewaltig fehlte³²⁷, kam immer mehr ab, sondern auch die Talfahrt³²⁸.

Die wesentlichen Veränderungen in der Organisation der Haller Schiffmeister kennen wir schon, ebenso die äußeren handelspolitischen Bedingungen, unter denen sich die Ausfuhr abwickelte. Die merkantilistische Idee, die in Bayern durchschlagende Erfolge erzielte, hat der Ausfuhr tirolischer und italienischer Güter erhebliche Einbußen verursacht. Was Tirol zu bieten vermochte (Wein, Südfrüchte, Seide), fand in Bayern keine Aufnahme, um so mehr, als der Rheinwein immer stärker den Tiroler verdrängte³²⁹, so daß sich seit Beginn des 18. Jahrhunderts die Ausfuhr, besonders die zu Schiff, ganz auf die entfernter gelegenen Gebiete Salzburg, Ober- und Niederösterreich beschränken mußte. Dazu genügten einige wenige, aber kapitalkräftige Schiffmeister, die seit 1767 abwechselnd (also immer noch ein Rest der alten Reifahrt) wöchentlich eine Platte nach Wien abgehen ließen, die im Sommer 60, im Herbst und Frühling 40 Zentner faßte³³⁰.

Die Tarife sind aus der folgenden, um 1780 aufgestellten und gedruckten Tabelle zu entnehmen³³¹.

³²⁶ Aus den letzten erhaltenen Pflasterzollrechnungen entnehme ich folgende Angaben (L. Rattenberg, fsz. 387):

	1757	1763
Rupfen	250 zt.	3 zt.
Leinwand	58 zt.	— zt.
Zwillich	6 zt.	1 zt.
Tuch	47 zt.	107 zt.
Haar	48 zt.	1 zt.
Felle	256 St.	590 St.
Hanf	157 zt.	68 zt.
Leinöl	13 zt.	— zt.
Eisenwaren	66 zt.	43 zt.
Wachs	62 zt.	17 zt.
Rötel	10 zt.	— zt.
Obst	81 pz.	244 pz.
Krämerei	7 zt.	— zt.

³²⁷ H. Schifffahrt 1773 Aug. 28.

³²⁸ Dagegen halfen auch keine theoretischen Berechnungen, wie die Baudirektion in Innsbruck anstellte: für 1 zt. zahlt man pro Meile zu Land 7 kr. Ein Pferd zieht zu Land 10, zu Wasser 50 zt. Eine Hohenau zu 2500 zt. braucht also 50 Pferde, dasselbe Quantum zu Land aber 250. Rechnet man pro Meile und Pferd 1 fl. 10 zu Land, so beträgt die Ersparnis auf dem Wasserweg bei 2500 zt. 233 fl. 30 (Bau-Dir. VII, 13).

³²⁹ Chronik von Rosenheim 72.

³³⁰ H. Schifffahrt 1767 März 6.

³³¹ H. Schifffahrt.

Tariffa,

delli nollì di barca sull'Enno e Danubio da Halla d'Inspruk fin Vienna, estra peròli dazzi di transito tanto Tirolesi che Bavari e quelli die Passavia, avvertando che l'imperial regnal arciducal speditore di corte Giuseppe Antonio Aichinger in Halla dall'incominciamento della navigazione (che è ordinariamente nei primi di marzo fino alla fine, che è in dicembre, quando il fiume si gela) fa partir ogni settimana verso il mercoledì una barca coperta e comoda anche perli signori passagieri. Nella primavera e autuno.

Luoghi	merci ord. il cto.		limoni la 1/2 cassa di lb 150		vino, l'orna di lb 150		seta greza il cto.		veluti e drappi di seta il cto.		ciocolata il cto.		contanti le lb 150		una persona de distinzione		una persona di minor distinzione	
Rossenheim	—	27	—	40	—	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45	—	24
Wasserburg	—	36	—	48	—	48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48	—	30
Neuötting	—	40	—	54	—	54	—	—	—	—	—	—	—	—	—	51	—	36
Braunau	—	45	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54	—	42
Obernberg	—	45	1	3	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	57	—	45
Sardine ⁸³²	—	48	1	6	1	6	—	—	—	—	—	—	—	—	1	6	—	54
Passavia	—	51	1	18	1	18	—	—	—	—	—	—	—	—	1	36	—	54
Linz	1	12	1	30	1	30	1	30	1	50	1	24	3	30	2	15	1	45
Crems	1	20	1	45	2	—	1	45	1	55	1	45	4	—	3	—	2	18
Vienna	1	30	1	54	2	15	1	50	2	—	2	—	4	15	3	30	2	30
Nell'estate																		
Rossenheim	—	24	—	36	—	36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36	—	20
Wasserburg	—	30	—	40	—	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40	—	27
Neuötting	—	36	—	50	—	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48	—	33
Braunau	—	39	—	54	—	54	—	—	—	—	—	—	—	—	—	51	—	36
Obernberg	—	42	—	57	—	57	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54	—	40
Sardine	—	45	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	48
Passavia	—	48	1	12	1	12	—	—	—	—	—	—	—	—	1	36	—	51
Linz	1	6	1	24	1	24	1	10	1	20	1	20	3	—	2	—	1	30
Crems	1	12	1	36	1	45	1	24	1	30	1	30	3	45	2	15	2	—
Vienna	1	20	1	48	2	—	1	30	1	45	1	40	4	—	3	—	2	15

Wie schon aus der Tariffestlegung zu ersehen ist, waren die meisten Kunden der Familie Aichinger Welschtiroler und Italiener, worauf auch eine in italienischer Sprache gedruckte Todesanzeige des Johann Michael Aichinger von 1764 hinweist ³³³.

³³² Schärding.

³³³ H. Prozeßakten der Aichinger 1787.

1808 wird der Familie Aichinger ein neuer Tarif bewilligt³³⁴, der mit dem von Dipauli aufgezeichneten³³⁵ identisch sein dürfte. Ich gebe hier nur die Preise bis Wien. Die Tabelle enthält sie für dreizehn Stationen: Kufstein, Rosenheim, Wasserburg, Neu-Ötting, Braunau, Obernberg, Schärding, Passau, Engelhartzell, Aschau, Linz, Krems und Wien.

Ware	Im Sommer	Im Herbst und Frühling
1 Zentner inländ. Güter	1 fl. 20	1 fl. 30
1 Yhre Wein	2 fl.	2 fl. 15
1 Person mit Sitz und Dach	3 fl.	3 fl. 30
2 Personen ohne Dach	2 fl. 15	2 fl. 30
1 viersitziger Wagen	20 fl.	24 fl.
1 zweispännige Kalesche	14 fl.	19 fl.

Leider erfahren wir seit 1750 nichts mehr über die von Hall weggeführten Warenmengen; die 56 Schiffe, die 1852 von Hall abgingen, dürften etwa 2500 Meterzentner gefaßt haben.

Der rege Lokalverkehr, der den Inn zur Blütezeit der Bergwerke belebt hat, hat stark nachgelassen. Erst die Häringer Kohle, deren Abbau „bloß für den Haller Salinenbetrieb gewidmet“ war³³⁶, brachte wieder etwas Leben in die verlassene Lände zu Kastengstatt; eigene salzamtliche „Stein“kohlenschiffleute übernehmen den Transport nach Hall³³⁷, wohin auch die Faßdauben aus dem Unterinntal zu Schiff hinaufgehen³³⁸. Nachdem es endlich 1756 gelungen war, dem Haller Salz den Weg ins Unterinntal dauernd freizumachen³³⁹, nahm dieses größtenteils den Wasserweg. Der Fuhrlohn bis Brixlegg betrug für 1½ Zentner (1 Sack) 9¾ Kreuzer, bis Kastengstatt 17¾ Kreuzer³⁴⁰.

Immer mehr machte sich infolge des Niederganges der städtischen Wirtschaft und der Zentralisierung aller wirtschaftlichen Kräfte die Notwendigkeit geltend, den Endpunkt der durchgehenden Schifffahrt von dem unbedeutend gewordenen Hall in die Landeshauptstadt zu verlegen. Die Salzschiifffahrt war nicht geeignet, als Fortsetzung der unteren Schifffahrt zu fungieren, das Übertragen der Güter von der unteren zur oberen Lände zu Hall wäre zu kostspielig und zeitraubend gewesen und kam höchstens für Kammergüter in Frage, für die ja auch gelegentlich der Rechen geöffnet wurde³⁴¹. Da außerdem den Salzschiiffleuten das Mitnehmen von Kaufmannsgütern verboten war, versuchte schon im Jahre 1609 der Innsbrucker Gutfertiger Veit Ruepmeyr zwischen beiden Städten eine dem modernen Botenwesen ähnliche Verbindung zu Wasser herzustellen. Der Entwurf zu diesem Schiffsverkehr sah täglich eine Berg- und Talfahrt vor³⁴². Das Projekt scheiterte am Widerstand

³³⁴ H. Rats-Prot. 1807/10, 233'.

³³⁵ Ferd. Bibl. Dip. 986 I K.

³³⁶ Hofresolutionen 1815, 642.

³³⁷ Gub. 1800, 40, 817.

³³⁸ Für 1000 Stück Kufstein — Hall wurde mit Mayerhofer von Kufstein ein Tarif von 3 fl. 40 ausgemacht. 1792 bekam er 333 fl. 20, er hatte also über 98.000 Dauben geliefert (Gub. 1792, 23, 2666).

³³⁹ Cam. Catt. 20.

³⁴⁰ Hormayrs Hist.-stat. Archiv für Süddeutschl. II 141.

³⁴¹ Siehe Seite 77.

³⁴² H. Mand. 1609 Dez.

der Stadt Hall, ebenso das des Dominicus Thadey aus Schwaz, der sich 1736 im selben Sinne bei der Regierung anheischig machte³⁴³.

Gefährlicher wurde der Stadt Hall in ihrer Stellung als Schiffahrtsendpunkt die Erwägung, den Haller Holzrechen mittels einer Schleuse (einer Hächel) zu umgehen³⁴⁴. Die Unsicherheit des Planes und der hohe Kostenvoranschlag (mindestens 10.000 Gulden) brachten einen Aufschub in die Angelegenheit³⁴⁵. Erst wieder nach der bayerischen Zeit tauchen derartige Pläne auf, diesmal in greifbarer und einfacher Form: der Rechen sollte aufgelassen werden³⁴⁶. Die Einsetzung einer eigenen mit der Behandlung der Frage betrauten Kommission ließ die Gefahr, die in der Aufhebung des Rechens für Hall bestand, klar erkennen: „Die bürgerlichen Ausschüsse (bringen) ihre Besorgnisse wegen Aufhebung des Haller Holzrechens (vor) und daß die Schiffahrt unmittelbar von Innsbruck aus errichtet werden wolle, mit der Bitte an den Magistrat, um mittelst dem löbl. k. k. Landgericht und des gnäd. Kreisamtes zu bewirken, daß ein für Hall und umliegende Gegenden so schädlich fallender Plan hintangehalten werde³⁴⁷.“ Der Magistrat der Nachbarstadt war mit der Verschleppung der Angelegenheit natürlich nicht einverstanden. Ein Schreiben des damaligen Bürgermeisters, Dr. Maurer, vom 27. Juli 1836 an das Gubernium³⁴⁸ begründet die Auflassung des Rechens mit ganz treffenden Worten: „Wie die Schiffahrt bis jetzt betrieben wurde, konnte sie nie von Bedeutung werden, denn sie berührt von Passau aufwärts keinen einzigen auch nur bemerkenswerten Platz. In dem kleinen Städtchen Hall nimmt sie ihr Ende, weil ein für die Holztriftung bequemer Rechen ihre Fortsetzung hindert. — In Innsbruck — nur zwei Stunden oberhalb des Rechens — befindet sich aber die Hauptstadt des Landes, der natürliche Stapelplatz des Durchfuhrhandels zwischen Deutschland und den See- (Adria-) Häfen . . . Der Chronist der Stadt Hall sowohl als ältere Abbildungen derselben geben Zeugnis von der Beschiffung des Inn bis Innsbruck. — Natürlich gab es damals Treppelwege, es bestehen auch heute noch solche unter dem Namen Archenrecht; herrührend von der seit mehr als 40 Jahren aufgelassenen Salzschiifahrt.“

Trotz alledem gelang es der Stadt Hall, die sich hauptsächlich auf die eintretende Schädigung des Spitals als Grundherr der Länd und damit als Empfänger der Ländgefälle berief, die Auflassung des Holzrechens zu verhindern³⁴⁹. Erst sozusagen vor Torschluß, am 30. März 1854, wurde vom Handelsministerium der Rechenabbruch verfügt³⁵⁰. Es war zu spät. Mit der Eröffnung der Unterinntaler Bahn (1858) verliert die tirolische Innschiifahrt ihre Existenzberechtigung. Bereits 1856 war der gesamte Getreidetransport bis Kufstein von der Bahn übernommen worden³⁵¹ und 1861 werden außer mit Eisenerz beladene Schiffe von Jenbach nach Schwaz überhaupt keine Schiffe mehr stromaufwärts getrieben³⁵². Die Talfahrt dagegen hat sich noch einige Jahrzehnte halten können, ohne aber neben der Eisenbahn von Bedeutung zu sein. 1892 gingen von Hall noch gelegentlich Plätten ab, die, 12 bis 13 Meter lang und 2 bis 3 Meter breit, etwa 50 Meterzentner trugen³⁵³.

343 H. Urk. 1736 März 27.

344 Bau-Dir. VII, 13.

345 H. Ger. Prot. 1817/18, Nr. 60.

346 Bau-Dir. 68/7.

347 H. Rats-Prot. 1821, Nr. 369.

348 Gub. 1837, 33, 12553.

349 Bau-Dir. 77/14.

350 H. Registratur 1856 III 898.

351 Bau-Dir. 80/9.

352 Chronik von Rosenheim 72.

353 Marelich 339.

Der Grund für das plötzliche Aufhören der Schifffahrt auf dem tirolischen Inn ist die größere Billigkeit und vor allem die Schnelligkeit und Sicherheit, die den Eisenbahnbetrieb auszeichnet. Zur Talfahrt fehlten schwere Massengüter, wie etwa Kohle oder Erz³⁵⁴, auch die landwirtschaftlichen Erzeugnisse nehmen von nun an den Schienenweg. Der tirolische Inn hat seine Rolle als Vermittler von Handelsgütern endgültig ausgespielt.

Zu einer Dampfschifffahrt ist es in Tirol nie gekommen. Auch die auf dem bayerischen Inn bis Rosenheim betriebene war nur eine Episode. Nachdem von 1854 bis 1858 vier Personendampfer zwischen Passau und Rosenheim verkehrten, die wegen schlechter Frequenz aufgelassen werden mußten, besteht seit 1860 auf dem gesamten bayerischen Inn nur mehr ein Schleppdampferunternehmen zu Braunau, das mit der Verdichtung des Eisenbahnnetzes ebenfalls eingehen mußte³⁵⁵. Im Sommer des Jahres 1921 gelang es einem Wiener Motorboot, mit einem Schlepper auf dem Inn bis Innsbruck vorzudringen. Daraufhin glaubte der aus ehemaligen österreichischen Kriegsmarineuren gebildete „Tiroler Seemannsverband“ die Folgerung ziehen zu können, für eine regelmäßige Schifffahrt auf dem Inn Propaganda zu machen³⁵⁶. Erst die aufklärenden und mit nüchternen Zahlen versehenen Darlegungen von Fachleuten³⁵⁷ und vor allem die praktische Undurchführbarkeit der notwendigen Kanalisations- und Regulierungsarbeiten machten dem Plane, die Schifffahrt auf dem Inn nochmals aufleben zu lassen, ein Ende.

IV. Der Personenverkehr

Gleich wie auf vielen andern deutschen Strömen bestand auch auf dem Inn seit dem Mittelalter ein reger Reiseverkehr. Die Beförderung von Personen war räumlich sehr beschränkt³⁵⁸ und wurde, mit wenigen Ausnahmen³⁵⁹, nur in der Talfahrt benützt. In dieser Richtung wurde der Wasserweg offenbar bevorzugt, besonders was Reisen nach entfernteren Zielen anging. Als solches kam für den Inn in allererster Linie Wien in Betracht. Dahin rechtfertigte sich der große Umweg, den der Fluß macht, denn auf die lange Strecke kam die Billigkeit der Schiffsreise gegenüber dem Landweg erst recht zur Geltung. „Kaufleute und Beamte, Fürsten mit ihrem ganzen Hofstaate, Studenten, Handwerker und fahrend Volk, die von Tirol wienwärts zogen, bestiegen in Hall das Schiff³⁶⁰.“

³⁵⁴ Bis gegen Ende des 19. Jahrhunderts wurde aus der Kufsteiner Gegend Kalk nach Bayern ausgeführt. (Pers. Mitteilg. eines ehemal. Schiffknechtes in Erl.)

³⁵⁵ Chronik von Rosenheim 81.

³⁵⁶ Allg. Tiroler Anzeiger 1921 Nov. 23.

³⁵⁷ Die Frachtkosten einer Tonne Passau — Kufstein kämen nach den Berechnungen des Baudirektors Kennerknecht in München fünfmal so hoch als die auf der Eisenbahn!

³⁵⁸ Sombart II, 1. 259.

³⁵⁹ Eine Ausnahme macht das schwache Geschlecht, für das vor dem 16. Jahrhundert die Möglichkeit zu Wagen zu reisen, wenigstens in Tirol nicht bestand. 1445: Item maister Chunrat Weisman und ain knecht das scheff bedeckht, daran die Frauen gen Insprugk sint gevorn, davon ze lon ... 1 lb. (H. Rb. III 115.) 1461: So hat man dem Hans Möstl als meins herrn gnad ettlich frauen zu der vasnacht gen Insprugk ervordert het, dieselben er auf ainem scheff herwider ab hat gefürt ... (H. Rb. IV 90.) 1532: Künigin (Anna) ecc. ist den 23. julii auf dem wasser wegkgefarn und gein Insprug zogen aufm wasser, sy was groß schwanger. (Chronik von Regensburg 119, in Chroniken deutscher Städte XV.) Am 14. August wurde Magdalena geboren.

³⁶⁰ Hirn, Hall 7.

Die zu Schiff beförderten Personen lassen sich in vier Gruppen zusammenfassen: die Privatpersonen, die sozusagen auf eigene Regie die Reise unternahmen, diejenigen Reisenden, die im Auftrag (Diplomaten) oder unter Förderung einer Regierungsstelle nach dem Osten oder nach Deutschland fuhren, weiters die fürstlichen Personen und endlich Militär.

Unter die erste Gruppe fallen alle Kaufleute, Faktoren, Boten³⁶¹ usw., die in Bayern oder in Österreich zu tun hatten und zu Schiff dorthin fuhren. Meistens haben diese Leute wohl Schiffe benützt, die ohnedies abfuhren; gingen doch beinahe täglich leere Getreideschiffe nach Bayern zurück. Das dürfte auch ein Mitgrund sein, warum es auf dem Inn nicht zu einer Marktschiffahrt gekommen ist, die, wenn auch nicht ausschliesslich, so doch in sehr beträchtlichem Umfang zur Beförderung von Personen auf vielen Strömen Deutschlands unterhalten wurde³⁶². Dazu fehlte das Bedürfnis, wöchentlich nach einem flussabwärts gelegenen Markt zu fahren. Der nächste wirklich große und mehr als lokal bedeutende Markt war erst Linz, wo Tiroler seit dem ausgehenden Mittelalter nicht mehr als Händler aufscheinen, höchstens als Schiffeute³⁶³. Die ganze Form des Getreidehandels, das Fehlen einer größeren Stadt als Ziel (vgl. dagegen den Rhein!) und schließlich der Mangel eines zu vielen Reisen gezwungenen Kaufmannstandes im Unterinntal haben nie eine private Personenschiffahrt in größerem Umfang aufkommen lassen³⁶⁴. Eine regelmäßige Schiffahrt auf dem Inn kam erst im 18. Jahrhundert auf³⁶⁵, die aber nur nebenbei dem Personenverkehr diente. (Über die Fahrpreise siehe die Tabelle auf S. 113.) 1827, wo alle Samstage eine Platte von Hall nach Wien abging, betrug der Fahrpreis für eine Person 4 Gulden R. W.³⁶⁶.

Der große Haller Arzt, Dr. Hippolyt Guarinoni, preist den Fluß auch zu Spazierfahrten an, wie ihm überhaupt das lebhafte Treiben an der Haller Lände gefällt: „Geschweige hier der herrlichen spacierweg ausser der statt Hall, die man zu wasser und land nach dem besten lust haben und sich fürtrefflich ergötzen kann, sintemal gegen aufgang und mittag nechst auß der statt die schönen großen wisen und beyneben der schiffreiche Yhnstram füruber fleust, allda bey jenem gstatt, so man das landhaus³⁶⁷ nennet, ain sonderer lust aller wahren, fürnemblich der beyschwimmenden grossen schöffern allerley getreyds, deren jederzeit bis in die 25 oder dreyßig allda durch das ganze jar verharrlich, dadurch nit allain der gemain profiantkasten, sonder auch die ganze gemein versehen wird. Von dannen man aus zu schöff inner zwey kleiner stündlein sommerszeiten auf ein, zwey meil nach Schwatz oder auch

³⁶¹ 1428 fährt Anselm der Hainspach nach Wien (H. Rb. II 91.)

1436: Item Hainereichen Aichler schefknecht potenlon und zerung gen Wienn zu den colegium und ain neun schuelmaister, genant maister Lienhart Swalb. (H. Rb. II 217.)

1477 fahren 5 Vertreter der Stadt Hall im Prozesse Schnack nach Regensburg. (H. Rb. VI 187.)

1478. Bruder Anselm, Franziskanerprovinzial v. Österreich, fährt nach Passau. (Ebd. 241.)

³⁶² Sombart II, 1, 256.

³⁶³ J. Kenner, Bruchstücke aus den Linzer Jahrmärkten. (Bericht d. Mus. Franc. Carol. V, 124.)

³⁶⁴ Nur gelegentlich hört man von einer solchen; so fahren Haller Bürger zu einer Hochzeit nach Mühlendorf und zurück. Die ganze Reise kostete 60 fl! (H. VA. Marg. Seepichlerin geb. Naubart. 1591.)

³⁶⁵ S. S. 63.

³⁶⁶ Emil, Reisehandbuch für Gastein. Wien 1827.

³⁶⁷ Soll heißen: lendhaus.

weiter in die nechste underligenden stätten und flecken am wasser faren kann ³⁶⁸“

Alle Reisenden, die in irgend einer Weise mit der Regierung in Verbindung standen, nützten diesen Vorteil natürlich aus. Die Regierung gab für diesen Fall die nötigen Weisungen an das Pfannhausamt, das für die Bereitstellung eines Schiffes zu sorgen hatte ³⁶⁹. Auf diese Weise gingen die meisten Schiffsreisen vor sich, die durch die Ausgabe eines am Schiffstern angebrachten „Freifähnchens“ insofern vereinfacht und beschleunigt wurde, als ein derartig gekennzeichnetes Schiff überall, ohne angehalten zu werden, passieren konnte. Deshalb war es natürlich verboten, auf einem solchen Schiff zollpflichtige Waren mitzuführen ³⁷⁰. Botschafter und Gesandte, Nuntien, Kommissäre, geistliche und weltliche Herren, kurz alles, was nach dem Osten mußte und sich der Gunst des Landesfürsten erfreute, bestieg in Hall die vom Salzamt bereitgestellten Schiffe. In allen Fällen wurde der Fahrpreis im vorhinein vom Pfannhausamt beglichen und diesem von der Hofkammer rückerstattet. — Hier mag ein Verzeichnis der im Jahre 1571 abgegebenen Freifähnchen folgen. Ein zweites, aus den Jahren 1633 und 1634 ³⁷¹ zeigt zugleich das lebhafte Treiben, das der Dreißigjährige Krieg auf der Innstraße hervorrief.

1571 ³⁷²

29. VI. Wolfgang und Geörg Freiherr zu Eizingen.
13. VII. Botschafter des Papstes.
21. VIII. Caspar und Felix Grafen zu Lodron.
22. VIII. Florentinischer Botschafter.
31. VIII. Cardinal Comenden.
28. X. Sekretär des Herzogs von Mantua.
5. XI. Hans Heinrich von Brandis.
7. XII. Sekretär des Herzog von Florenz.
9. XII. Hans Frh. vom Welsberg.
18. XII. Rupprecht Schwenbartter, Hoffurier.

„Herrn don Zuan, Rö. k. mt. cammerer ein schiff sambt ainem freyfendl und der notturft schiffleuten zuezustellen, den uncosten, so darüber auf-erlaufen wirdet, aus dem ambt bezalen und die cammer alsdann desselben zu berichten. So soll derselben mit inen verglichen werden.“

Die Schiffsreisen erfreuten sich großer Beliebtheit, besonders für Fahrten, bei denen viel Gepäck und Begleitung mitgenommen wurde. Ein venezianischer Gesandter, Juan Michele, der 1577 nach Wien fuhr, schreibt: „In questo loco di Hala imbarcatisi, secondo il costume con li cavalli et tutta la famiglia con assai buona commodità per la capacità delle barche...“ ³⁷³ Am 21. Mai 1596 fuhr der Kardinallegat Gaetano mit zahlreichem Gefolge in heiterster Stimmung, fröhliche Lieder singend, von Hall ab und die Reisenden freuten sich, wie der Zeremonienmeister in sein Tagebuch einschreibt, der grünen Matten und reizenden Ortschaften, die an ihrem Auge vorüber-

³⁶⁸ Guarinoni 458.

³⁶⁹ E. B. 1501, 14.100' u. a. m.

³⁷⁰ G. M. 1571, 516.

³⁷¹ Beilage Nr. 2.

³⁷² G. M. 1571, 1867 ff.

³⁷³ Fontes rer. Austr. II 30, 367.

zogen³⁷⁴. Meistens benützte man zur Reise einzelner Personen sogenannte Buchen, die gegen Sonne und Regen durch ein Dach geschützt waren. Die Reisedauer für ein solches Fahrzeug, das dank des Freifähnchens nirgends aufgehoben wurde, betrug bis Wien sechs bis sieben Tage³⁷⁵.

Seit dem 18. Jahrhundert nahm man von der Zurichtung eigener Schiffe und der Ausgaben von Freifähnchen Abstand. Bereits 1685 wies man Reisende durch das Pfannhausamt an gerade abgehende Schiffe, wozu das Amt durch den Ländhüter über die abfahrtsfertigen Plätten unterrichtet werden mußte³⁷⁶. Die Schiffsmut wurde weiterhin vom Salzamt an den betreffenden Schiffmeister angewiesen. — Für das Haller Schiffergewerbe wirkte sich diese Änderung ungünstig aus. Mußte früher jedesmal ein eigenes Schiff hergerichtet und von Haller Schifflern geführt werden, so bekamen nun auch bayerische Schiffmeister Reisende zugewiesen³⁷⁷.

Hier mag auch des Nachrichtenverkehrs gedacht werden, insofern er von Schiffsleuten besorgt wurde. Da es im ausgehenden 16. Jahrhundert noch keine regelmäßige Postverbindung mit Wien gab³⁷⁸, bedienten sich Ämter³⁷⁹ und Private³⁸⁰ der Haller Schiffsleute. Erst 1612 erhielt das Salzamt den Befehl, den Obersthofpostmeister Paul von Taxis von der Abfahrt eines Schiffes nach Wien zu verständigen, um Briefe an den Wiener Hof aufgeben zu können³⁸¹.

Ebenfalls in den Händen des Hallamtes lag die Bereitstellung der Schiffsleute und des Schiffgerätes für die Reisen fürstlicher Personen. Der tirolische Landesfürst besaß gleich anderen Fürsten eigene Leibschiffe. Wohl wissen wir, daß bereits im 15. Jahrhundert der Landesfürst zu Schiff Reisen machte³⁸², aber ein eigenes Leibschiff ist erst für Karl V. nachzuweisen: 1534 wurde ein altes Schiff, das dem Kaiser gehörte, zu Hall verkauft³⁸³. Noch im Jahre vor seiner Abdankung ließ er sich zu einer Reise nach Wien ein Leibschiff bauen³⁸⁴. In der Folgezeit wurden Leibschiffe gebaut für

die Herzogin in Bayern 1558³⁸⁵,
die Töchter Kaiser Ferdinands 1559³⁸⁶,
die Kaiserin 1560³⁸⁷,

³⁷⁴ Dengel, Eine Inn-Donau-Schiffahrt im Jahre 1569. (Allg. Tir. Anzeiger 1921 Dez. 17.)

³⁷⁵ Bei ungünstigem Wetter verlängerte sich die Reisezeit. Nuntius Biglia fuhr am 8. Oktober in Hall weg. Er schreibt am 18. Okt. 1565 an Pius IV.: „Giunsi hieri al tardi in Vienna, trattenuto assai più di quel, che mi credeva per causa delle piogge et venti contrarii al navigare del fiume.“ (Nuntiaturreportage aus Deutschland II, 5, hrg. v. Dengel, 12 ff.)

³⁷⁶ H. Mand. 1685 Juli 6.

³⁷⁷ Sal. Bef. 1700, 13.

³⁷⁸ Hirn, Ferdinand I., 438.

³⁷⁹ Ebd. 441.

³⁸⁰ Schiffknecht Hans Auer bringt drei Briefe der Hallschreiberin nach Linz und Wien. (H. Ger., Prot. 1583, 2.)

³⁸¹ Sal. Bef. 1612, 109.

³⁸² H. Rb. III 25 ff. (Jagdreise ins Unterinntal 1451.) Am 10. Juni 1471 fährt Erzherzog Sigmund zu Schiff von Hall zum Reichstag nach Regensburg. (Hörtnagl, Die Regensburger Reise Sigmunds des Münzreichen. Jubiläumsnummer der Innsbr. Nachrichten 1928, 62 ff.)

³⁸³ Sal. Bef. 1530/39, 129.

³⁸⁴ Sal. Bef. 1551/56, 55 Sept. 13.

³⁸⁵ Sal. Bef. 1556/58, 601.

³⁸⁶ Sal. Bef. 1559/60, 138.

³⁸⁷ Ebd. 422.

den Kaiser und Erzherzog Karl 1563³⁸⁸,
den Herzog von Florenz 1565³⁸⁹,
Erzherzog Ferdinand 1566³⁹⁰ und 1570³⁹¹,
Erzherzog Karl 1582³⁹²,
Erzherzog Karl 1585³⁹³,
die Gemahlin Ferdinands 1596³⁹⁴,
Erzherzog Maximilian 1602³⁹⁵, 1605³⁹⁶ und 1611³⁹⁷,
Erzherzog Leopold und Gemahlin 1626³⁹⁸ und 1629³⁹⁹,
den Erzbischof von Salzburg 1629⁴⁰⁰,
den Großherzog von Florenz 1631⁴⁰¹,
Erzherzog Ferdinand Karl 1648⁴⁰²,
Erzherzogin Anna 1674⁴⁰³.

Im Jahre 1678, als die Königin von Polen von Hall nach Wien fahren wollte, war kein Leibschiß mehr vorhanden⁴⁰⁴. Die Auflassung des Innsbrucker Hofes hat sich auch in diesem Fall ungünstig ausgewirkt, wenn wir an die vielen Verdienstmöglichkeiten denken, die durch die häufigen Reisen fürstlicher Personen geboten waren.

1690 brachte ein Schiffmeister die Leiche Erzherzog Karls von Lothringen Baar auf einem Trauerschiff von Linz nach Innsbruck⁴⁰⁵. 1713 fuhr die Kaiserin auf ihrer Reise von Spanien zu Schiff nach Wien; ebenso Kaiser Josef II. mit dem Leichnam Josefs I. und mit dem gesamten Hofstab⁴⁰⁶. Das waren die letzten Leibschiße, die von Hall aus fürstliche Personen nach dem Osten brachten.

Den Bau dieser Schiffe besorgte das Pfannhausamt zu Hall. Außer den eigentlichen Leibschißen, auf denen die fürstliche Person fuhr, mußten für den Hofstaat, für Küche, Lebensmittel, Gepäck und Pferde eine Anzahl weiterer Schiffe bereitgestellt werden; so gab es Renn-, Fourier-, Leib-, Kanzlei-, Keller-, Offizier-, Hatschier-, Trabanten- und Güterschiße⁴⁰⁷. Zur Reise der königlichen Kinder 1563 brauchte man:

1. Erstlich irer f. dt. leibschiß.
2. Item ain anderes cammerschiß, darauf man irer f. fdt. leibgewand truchen, der leibwartherin pettgwand und andere sachen mer undertags aus dem leibschiß tragen und füeren mueß.
3. Frauen hofmaisterin schiiff.
4. Gelaitsleutnschiiff.
5. Zergaden schiiff.
6. Kuchlschiiff.

³⁸⁸ Pest-A. IX, 68.

³⁸⁹ Ebd. IX, 103.

³⁹⁰ Sal. Bef. 1566, 89.

³⁹¹ Sal. Bef. 1570, 766.

³⁹² Sal. Bef. 1582, 187.

³⁹³ H. Ger. Prot. 1585, 106.

³⁹⁴ Sal. Bef. 1596, 267.

³⁹⁵ Sal. Bef. 1602, 341.

³⁹⁶ Sal. Bef. 1605, 179.

³⁹⁷ I. Kunstsachen II 242.

³⁹⁸ Sal. Bef. 1626, 168.

³⁹⁹ Sal. Bef. 1629, 284.

⁴⁰⁰ Ebd. 331. — Zösmair 5.

⁴⁰¹ Sal. Bef. 1631, 377.

⁴⁰² Sal. Ber. 1648, 1.

⁴⁰³ Sal. Ber. 1674, 148.

⁴⁰⁴ Sal. Bef. 1678, 128.

⁴⁰⁵ Sal. Bef. 1690, 139, 165.

⁴⁰⁶ Chronik v. Rosenheim. 75. — Maria Theresia ließ die Stelle am Ufer des Inn vor dem Münztor zu Hall, wo der Leichnam ihres Gemahls vom Wagen aufs Schiff gebracht wurde, durch eine Kapelle bezeichnen. (Guglia, Maria Theresia II, 230.)

⁴⁰⁷ Sal. Bef. 1563, 239.

7. Güeterschiff, ob es möglich und one geferlichait sein möchte, das man das güeterschiff sambt dem obgemelten cammerschiff möcht gar gen Ynnsprugg führen.
8. Für den herrn doctor beichtvater caplan.
9. Postschifflin für den einkaufer.
10. Item ain roßschiff auf zwainzig roß⁴⁰⁸“

Erzherzog Karls Schiffsreise nach Rosenheim 1582 wurde mit einem Leib- und zwei Rennschiffen, einem Kammerschiff, einem Silber-, Kammerherrn- und Kellerschiff, einem Kuchen- und Zergadenschiff, zwei Schiffen für das Hofgesinde (200 Personen), einem Güter- und sechs Pferdeschiffen durchgeführt⁴⁰⁹, während der Großherzog von Florenz folgende Schiffe verlangte: ein Leibschiff, ein Kuchenschiff, ein verschlagenes Güterschiff, ein Dienerschiff für 60 Leute, ein Schiff für 14 Kutschen- und acht Reitpferde und sieben Maultiere, ein Schiff für zwei Kutschen und drei Sänten⁴¹⁰. Die Leibschiffe waren mit allem möglichen Komfort ausgestattet⁴¹¹. Das rohe Schiffsgerät wurde entweder fertig gekauft oder an einer der Unterinntaler Schopperwerkstätten gebaut⁴¹². Die „feineren Sachen“, die Täfelung, Fenster, Beschläge und Wände kamen dann in Hall darauf, wozu der Pfannhausamtmann, der Amtspalier und Tischler und Schifflleute von der Regierung persönliche Weisungen erhielten⁴¹³. Was zur Ausstattung eines Leibschiffes alles nötig war, zeigen zwei Überschläge.

Verzeichnus, was über zuerichtung der fürstlichen leibschiffungen vermig dero cammermaisterischen raitungen von volgenten jaren ergangen⁴¹⁴.

anno 1629.

	fl.	kr.	f.
Umb vom pfannhausamt allerhand dargebnen holz, nagl und sailwerch	228,	55,	3
Umb schrauben und leimb	10,	30,	—
umb verrichte tischler arbeit	184,	—,	—
Den zimmer- und schifflleuten samt 9 fl. 42 kr. bewilligtes drinkgelt	46,	54,	—
fir schlosserarbeit	63,	12,	—
umb glaser arbeit	8,	39,	4
fir sailer zu tränen der träxler	6,	4,	—
das neu leibschiff mit ölfarben von Ovidischen und andern figuren zu molen und anzestreichen, in allem zusammen	237,	44,	—
zusammen	785,	59,	7

⁴⁰⁸ Ebd. 118.

⁴⁰⁹ Sal. Bef. 1582, 187.

⁴¹⁰ Sal. Bef. 1631, 377.

⁴¹¹ So stand im Zimmerchen der Herzogin Anna von Bayern ein Ofen für Kohlenheizung. (Sal. Bef. 1556/58, 601.) Als der Herzog von Florenz 1565 Leibschiffe bestellte, schrieb der Salzmaier an die Hofkammer: „Dieweil dann einsmalen sonderlich auf dem wasser kalten wetters zugwarten, dagegen aber zu gedenken, da die Walschen des ofeneinheizens wenig achten mechten, stellen wir es demnach zu e. g. gnediger erwegen, ob wir in beruert leibschiff ainen kupfernen ofen machen lassen sollen oder nit.“ (Pest-A. IX 103.) — Das Leibschiff der Erzherzogin Anna trug neben 2 Zimmern, einem Schlafzimmer auch ein „Retiradezimmer“. Sal. Bef. 1674, 148.

⁴¹² Sal. Bef. 1571, 497. — Sal. Ber. 1648, 1.

⁴¹³ Sal. Bef. 1559/60, 138. — Sal. Bef. 1602, 341.

⁴¹⁴ Sal. Bef. 1648, 190.

anno 1630.

Dem pfannhausambt umb allerhand negl und holzwerch zu zue- richtung des leibschiffs	64, 57, —
umb verrichte tischler arbeit	60, —, —
fir schlosser arbeit	43, —, —
fir glaser arbeit	4, 38, —
fir 114 groß und cleine getränzte stepfl fir das leibschiff	2, 51, —
den zimmerleuten fir ir verdinte schichten	11, 20, —
umb allerhand schrauben und andere sachen vom eisenkramer	4, 54, —
	211, 40, —
Summa beede posten zusammen	997, 39, 7(!)

Ungeverlicher überschlag,
was volgente zillen und schüffungen sambt zuerichtung kosten mechten.

(1674. Für Erzherzogin Anna.)

	fl.	kr.
Erstlich für ain leibschiff bis von 15½ klafter lang absonderlich in wenden von ganzen laden gemachte neu traunzillen, 10 schueh in beeden weiten, alles mit eisen negl und eisenpenten verwahret per	65,	—
Darauf soll gemacht werden 2 zimmer sambt dem seperatzimmerl, worzue ain zimmermann und tischler vonneten und begern der zimmermann negstes, als er selbst sambt drei zimmerknechten wenigist von 6 werchtag	8,	12
4 tischler, yeder wenigist 14 tagwerch sambt des maisters gebür per ..	25,	—
Dem maler ⁴¹⁵ anzestreichen, ist darzue vonneten 50 pfund perpoien (?) zu 30 kr.: 25 fl., 50 pfund leinöl, yedes zu 8 kr.: 40 fl., per sein miewaltung und arbeit, wenigist 10 tag, selbtritter 8 fl.	39,	40
NB. Wenn aber solches sollte weiß und rot angestrichen werden, wirdet vonneten sein 15 pfund bleiweiß und 50 pfund rote farb per 9 fl. 20 sämbt 65 pfund leinöl per 8 fl. 40, sein lohn wie oben per 8 fl. 26 fl.		
Dem schlosser von ainem schlößl, 5 schnollen, 4 schubriedl, 5 hand- haben und 5 parpenten sambt 9 fensterstangl per	7,	—
Dem glaser von 9 durchsichtige fenster, als in 2 zimmer, in yedes 4 und in seperatzimmerl eins per	9,	—
Zum zimmer und gländer aufn tach wirdet wenigist vonneten sein 240 dinne, 24 dicke, 35 gsteng, 5 rueder, sambt ain ibrig rueder und ander zuegehörigen sachen und allerley eisernerz per	30,	47
Zway daffete freyfändl	—,	—
Darzue seint neben meiner wenigen person volgete knecht vonneten: erstlich 2 nauferig, yeder 18 fl.	36	
2 nachkerer, yeder 15 fl.	30	
4 gemaine knecht, yeder 12 fl.	48	114, —
	Summa 298, 39	

⁴¹⁵ 1585 wird Hans Bufal von Salzwedel aus der Altenmark (Brandenburg) beauftragt, das Schiff Erzhzg. Ferdinands auszumalen. (H. Ger. Prot. 1585, 106.)

Es folgen dann noch die Überschläge für sieben weitere Schiffe, die das Leibschiß der Erzherzogin zu begleiten hatten. Die gesamte Zurichtung wurde auf 1064 fl. berechnet ⁴¹⁶.

Daß man diese teuren Leibschiße möglichst lange benützte ⁴¹⁷, ist klar. So wurden sie denn auch wieder nach der Reise nach Hall oder Innsbruck gezogen. 1560 wurde ein solches von Wien nach Hall gebracht ⁴¹⁸, 1582 schafft der Schiffmeister Egger von Rosenheim mit 22 Pferden und 32 Leuten in acht Tagen die Leibschiße Erzherzog Karls um 180 Gulden herauf ⁴¹⁹. 1638 bringt ein Schiffmeister das Leibschiß des verstorbenen Erzherzogs Leopold um 283 Gulden an die Haller Länd ⁴²⁰.

Die fertigen Leibschiße ließ man meist gleich durch Salzschißleute nach Innsbruck bringen, um sie gegebenenfalls gleich bei der Hand zu haben ⁴²¹. Gewöhnlich hatte dort in der Schifffhütte ⁴²² der Hofzimmermeister die letzten Verbesserungen an der Innenausstattung vorzunehmen ⁴²³. Die in den Jahren 1629 und 1630 gebauten Leibschiße standen in Verwahrung des Hofbauschreiberamtes zu Innsbruck ⁴²⁴. Wie schon aus der Verwahrung der Schiffe und aus dem Umstand, daß nicht selten die fürstlichen Reisenden sich schon zu Innsbruck einschifften, zu ersehen ist, hob man in allen diesen Fällen den Haller Holzrechen auf; nur die kleinen Schiffe konnte man „herumtreiben“, d. h. an einer schmalen Lücke des Rechens durchfahren lassen ⁴²⁵.

Vor dem Antritt einer Reise nach Bayern oder Innerösterreich ⁴²⁶ erging der Befehl, alle Brücken abzurechen, um die hohen Schiffe ungehindert passieren zu lassen. So wurden 1559 bei der Reise der Töchter Ferdinands abgetragen: die Brücken zu Volders, Pill, Schwaz, Rotholz, Brücke und Rechen zu Rattenberg, sämtliche Brücken im Gerichte Kufstein ⁴²⁷. 1568 mußte sogar die Rosenheimer Brücke aufgehoben werden ⁴²⁸. Diese rigorose Form der Freimachung des Weges war dem Landverkehr nicht gerade förderlich, so daß man, wenn es anging, nur einzelne Jöcher aufhob und darüber Schwibbögen errichtete ⁴²⁹.

Um alle Unglücksfälle, die auf dem Inn nicht zu den Seltenheiten gehörten, zu vermeiden, ließ man durch die Ortsobrigkeiten den Strom genau vermerken und gefährliche Stellen besonders kennzeichnen (durch Fichtenzweige oder Buschwerk ⁴³⁰). Weiters hatten auf der ganzen tirolischen Strecke Schifffleute

⁴¹⁶ Sal. Ber. 1674, 148 Beilage.

⁴¹⁷ Das Leibschiß Erzherzogs Maximilian (1611) kostete allein 600 fl. (I. Kunstsachen II 242.)

⁴¹⁸ Sal. Bef. 1559/60, 623.

⁴¹⁹ Sal. Bef. 1582, 257.

⁴²⁰ Sal. Bef. 1638, 207.

⁴²¹ Pest-A. IX, 68, Sal. Bef. 1573, 342.

⁴²² Sal. Bef. 1629, 331.

⁴²³ Sal. Bef. 1563, 220.

⁴²⁴ Sal. Bef. 1648, 315. Aus dieser Angabe kann man das hohe Alter der Leibschiße ersehen (20 Jahre). Ein bayerisches Getreideschiß war nach 2 Jahren nicht mehr gebrauchsfähig.

⁴²⁵ Sal. Bef. 1574, 769.

⁴²⁶ Es wurden wohl auch kleinere Reisen zu Schiff unternommen. So fuhr E. Ferdinand auf seinem Leibschiß von Telfs nach Innsbruck (Sal. Bef. 1570, 766), Leopold V. nach Wörgl. (Sal. Bef. 1626, 258. Zösmair 62.)

⁴²⁷ Sal. Bef. 1559/60, 162.

⁴²⁸ Sal. Bef. 1568/69, 29.

⁴²⁹ Sal. Bef. 1563, 220.

⁴³⁰ Sal. Bef. 1605, 179.

mit Pferden zu warten, um etwa aufgelaufene Schiffe „abzurecken“⁴³¹, oder es wurden direkt Lotsen angewiesen, den Schiffszug zu begleiten⁴³² oder ihm voranzufahren⁴³³. Schwierig war es, für größere Reisen die nötigen Schiffsleute aufzutreiben, war doch eine ziemliche Anzahl von erfahrenen Leuten notwendig. Zu dem Zweck wurden Verzeichnisse aller tirolischen Schiffsleute aufgestellt⁴³⁴, die in Hall weilenden durften sich bis zum Antritt der Reise nicht weiter entfernen⁴³⁵. Die Schiffe der königlichen Kinder, die 1563 nach Wien fuhren, wurden bedient⁴³⁶:

Schiff	Naufergen	Nachkehrer	Knechte	Kosten
Leibschiff	3 (à 8 fl.)	2 (à 7 fl.)	7 (à 6 fl.)	80 fl.
Kammerschiff	2	2	4	54 „
Hofmeisterinschiff	2	2	4	54 „
Geleitsleuteschiff	2	2	5	60 „
Küchenschiff	2	2	5	60 „
Zergadenschiff	2	2	3	48 „
Güterschiff	2	2	5	60 „
Küchenbuchen	1	—	1	14 „
Furierbuchen	1	—	2	20 „
Roßschiff	2	2	6	66 „
				516 fl.

Der halbe Lohn wurde vor der Abfahrt in Hall, der Rest bei der Ankunft in Wien ausbezahlt. Bei der Reise des Deutschmeisters, 1603, nach Wien wurden benötigt: auf acht Schiffen 16 Naufergen, 14 Nachkehrer, 48 gemeine Knechte zum selben Lohn wie oben⁴³⁷.

Von der Reise Herzog Albrechts in Bayern von Rosenheim nach Hall (eine jener seltenen Bergfahrten) und von der Rückreise mit Erzherzog Ferdinand im Jahre 1568 ist uns ein ausführlicher Überschlag erhalten (Beilage Nr. 5). Die Schiffsleute rechneten für die Bergfahrt den ersten Tag von Rosenheim bis Ebbs, den zweiten bis Kundl, den dritten bis Schwaz, den vierten endlich bis Hall; von dort fahre man besser in der Kutsche nach Innsbruck⁴³⁸. Am 5. Oktober fuhr der Schiffszug in Rosenheim los⁴³⁹, am 15. fuhr man wieder talab, um in Schwaz zu übernachten und dann am nächsten Tag in Rattenberg zu frühstücken⁴⁴⁰.

Aus all dem Gesagten ist es leicht erklärlich, daß es für Gewerbe und

⁴³¹ Pest-A. IX, 68.

⁴³² Sal. Bef. 1568/69, 350 ff. Das Aufheben der Rattenberger Brücke 1582 kostete 29 fl. 59 kr. (L. Rattenberg fsz. 69.)

⁴³³ Sal. Bef. 1566, 488 Beilage.

⁴³⁴ Sal. Bef. 1559/60, 140.

⁴³⁵ Als 1574, vor einer Reise Ferdinands, ein Haller Schiffmeister trotz des ergangenen Verbotes nach Wien gefahren war, erließ Ferdinand den Befehl, den Mann nach seiner Rückkunft gefänglich einzuziehen. (Sal. Bef. 1574, 538.)

⁴³⁶ Sal. Bef. 1566, 488 Beilage.

⁴³⁷ Sal. Bef. 1603, 526. — Bis Linz zahlte man einem Nauferg 6, einem Nachkehrer 5 und einem Knecht 4 fl. Dazu kommt freie Verpflegung und eine Ehrung nach gelungener Fahrt. (G. M. 1571, 1122.)

⁴³⁸ Sal. Ber. 1566/68, 271.

⁴³⁹ Ebd.

⁴⁴⁰ Ebd. 289.

Handwerk ein großer Verdienstengang war, als 1665 der Innsbrucker Hof aufgelassen wurde.

Von großer Bedeutung wurde der Inn für Militärtransporte. Die Vorzüge, die der Schifftransport vor dem Landweg bot, sind ja leicht einzusehen. Einmal kamen die Truppen ziemlich frisch auf den Kriegsschauplatz, die Baggage und der Train konnten leicht und billig befördert werden, und dann, was für das Durchzugsgebiet besonders vorteilhaft war, konnte die Soldateska rasch und ohne viel „Nachtleger und Profiant“ abgeschoben werden.

Die Inn—Donau-Linie diente hauptsächlich als Zufahrtstraße für die Ostfront gegen die Osmanen. Bei allen anderen kriegerischen Auseinandersetzungen kam dem Inn infolge des Umstandes, daß er zwei verschiedene Staatsgebiete durchfließt, weniger Bedeutung zu; so fallen denn auch die meisten und größten Militärtransporte, die zu Schiff vonstatten gingen, in die Zeit der Türkenkriege. Es sind zum überwiegenden Teil ausländische Truppen, aus Spanien, Italien usw., die in Hall aufs Schiff gebracht wurden. So kamen 1532, als Karl V. ein Heer von 80.000 Mann sammelte, 35—40.000 Mann nach Wien auf dem Wasser; davon waren 20.000 Spanier und Italiener auf 45 Schiffen auf dem Inn in Hall aufgesessen ⁴⁴¹.

Während des ganzen 16. Jahrhunderts sehen wir Hilfstruppen aus südlichen Ländern auf dem Inn dem Kriegsschauplatz im Osten zustreben. Von kleineren Transporten abgesehen, wurden 1541 3000 ⁴⁴², 1542 4500 ⁴⁴³, im nächsten Jahre 4000 Italiener ⁴⁴⁴, 1566 5000 Mann ⁴⁴⁵ in Hall imbarkiert. Den Höhepunkt bezeichnen die Jahre 1595—1600, in denen der wechselvolle Kampf mit dem Halbmond in Ungarn tobte. 1595 wurden in Hall verschifft:

		Mann	Pferde
1. Juli bis 2. August	Päpstliches Fußvolk	9.313	928
22. bis 25. Juli	Römische Reiter	252	869
22. Juli bis 20. August	Mantuanische Reiter	405	579
15. bis 25. August	Mailändisches Fußvolk	2.669	155
15. bis 23. August	Florentinische Reiter	88	146
		<hr/>	<hr/>
		12.827	2.677 ⁴⁴⁶

1596 mußten 4000 Mann (ohne Pferde) verschifft werden ⁴⁴⁷, 1597 waren es 8000 Mann und 2700 Pferde ⁴⁴⁸. 1599 wurde ein deutsches Regiment (3000 Mann) von Kufstein zu Schiff nach Ungarn gebracht ⁴⁴⁹, 1601 gelangten 6000 ⁴⁵⁰, 1603 5000 Mann zum Abtransport ⁴⁵¹.

⁴⁴¹ Chronik v. Hall 94 f. — Vgl. Maretich 342 ff. — Diese Soldateska hatte am 14. August Stufels bei Brixen niedergebrannt. (Huber, Gesch. Oesterreichs IV, 41.) Solche unangenehme Begleiterscheinungen konnten auf dem Wasserwege ohne weiters vermieden werden.

⁴⁴² Sal. Bef. 1540/45, 747.

⁴⁴³ Ebd. 781.

⁴⁴⁴ Ebd. 395. — 1543 ist auch viel deutsches Kriegsvolk auf dem Inn abgefahren. (Chronik v. Hall 103.)

⁴⁴⁵ Sal. Bef. 1566, 217.

⁴⁴⁶ Sal. Ber. 1594/95, 276.

⁴⁴⁷ Sal. Ber. 1596/97, 29.

⁴⁴⁸ Sal. Bef. 1597, 123.

⁴⁴⁹ Es war das Regiment Karl Ludwig von Sulz, das im Unterinntal angemustert worden war. (Sal. Bef. 1599, 142, 196.)

⁴⁵⁰ Sal. Ber. 1600/01, 263.

⁴⁵¹ Sal. Bef. 1603, 370.

In den nächsten Jahrzehnten, im Dreißigjährigen Krieg, erfolgten wohl einige wenige Truppendurchzüge zu Wasser⁴⁵², aber von Bedeutung waren sie nicht, da ja Tirol und die südlich daran angrenzenden Länder nicht unmittelbar in den großen Kampf einbezogen waren. Von Durchzügen nicht-deutscher Soldaten hören wir zu dieser Zeit nur einmal⁴⁵³.

Zum großen Kampf um Wien im Jahre 1683 wurden 4000 Mann, die über Ehrenberg nach Hall marschiert waren⁴⁵⁴, eingeschifft und ins Kampfgebiet gebracht⁴⁵⁵. — Italienische und in Tirol selbst angeworbene Truppen ziehen in den folgenden Türkenkriegen auf dem Wasserweg nach dem Osten⁴⁵⁶.

Die Organisation der Militärführen lag in der Hand des Pfannhausamtes. Es war nicht einfach, das nötige Schiffsmaterial und gar die Schiffleute zusammenzubekommen. Deshalb verlangte der Salzmaier Georg Fieger 1541, daß den bezüglich der Schiffleutestellung ausgehenden Mandaten der Befehl beigegeben werde, daß in jedem Gericht die Schiffleute mit Namen aufgezeichnet werden⁴⁵⁷, daß der Tag angegeben werde, an dem der Transport abgehe, damit sich die Schiffleute zwei Tage vorher in Hall einstellen könnten. Damit hoffte man auch die Wartgelder⁴⁵⁸, um die man bei der Unzuverlässigkeit der Meldungen über den Marsch der Truppen nicht herumkam, möglichst zu verringern⁴⁵⁹.

Zu größeren Transporten reichten die tirolischen Schiffleute nicht aus; 1566 fehlen allein 36 Naufergen und 251 gemeine Knechte⁴⁶⁰, 1601 wären zur Abführung von 6000 Mann 700 Schiffleute nötig gewesen⁴⁶¹. Man war also in großem Umfang auf die Hilfe bayerischer⁴⁶², dann aber auch salzburgischer⁴⁶³ Schiffleute angewiesen, während man nur im äußersten Notfall die Salz- und Erzschiffleute zu Militärführen heranzog⁴⁶⁴. Die Löhne waren dieselben wie für die Kammerföhren⁴⁶⁵.

Noch weniger reichte der Vorrat an Schiffen aus, um auf einmal eine größere Truppenmenge mit ihrem Troß verschiffen zu können. Das Salzamt hatte Mühe, die jeweils nötige Zahl von Fahrzeugen bereitzustellen, zumal in Hall selbst keine größere Werft bestand⁴⁶⁶. Die meisten Schiffe, deren man sich

⁴⁵² Sal. Bef. 6. 9, 546. — Sal. Bef. 1639, 248 u. a. m.

⁴⁵³ H. Mand. 1644 Juni 1.

⁴⁵⁴ Sal. Bef. 1683, 96.

⁴⁵⁵ Ebd. 50.

⁴⁵⁶ 1716: zwei spanische Regimenter nach Preßburg. (Ält. Cam. Akten 1347.)

1717: 450 Mann. (Ebd.)

1718: 3 Regimenter. (Ebd.)

1736: Italienische Truppen. (H. Rats. Prot. 1736/38, 72'.)

1791: Pontonierhauptmann bestellt Schiffe in Anget. (Gub. 1791, 26, 13.872.)

⁴⁵⁷ Pest-A. II 232.

⁴⁵⁸ Siehe Transportkostenüberschlag 1597. S.

⁴⁵⁹ Pest-A. II 232.

⁴⁶⁰ Sal. Bef. 1566, 428 ff.

⁴⁶¹ Sal. Ber. 1600/01, 263.

⁴⁶² Sal. Bef. 1543, 871 u. v. a.

⁴⁶³ Sal. Bef. 1566, 344, 346.

⁴⁶⁴ Ebd. 350.

⁴⁶⁵

	Nauferg	Nachkehrer	gem. Knecht
Linz	6 fl.	5 fl.	4 fl.
Wien	8 fl.	7 fl.	6 fl.

(Sal. Ber. 1602/03, 221.)

⁴⁶⁶ Darüber siehe Kapitel 5.

bediente, stammten aus Bayern⁴⁶⁷. Vor allem mußte man also trachten, die großen bayerischen Getreideschiffe festzuhalten, was natürlich wieder nur gegen ein Wartegeld an die geschädigten Schiffmeister möglich war. Da die Getreidezufuhr durch diese Maßnahmen stark gehemmt wurde, ließ man einzelne Hohenauen gegen das Versprechen ihres Besitzers, die Schiffe bald wieder nach Hall zu bringen, nach Bayern abfahren, um Getreide zu holen⁴⁶⁸. Die Abfahrtsverbote erstreckten sich selbstverständlich auch auf die Haller Plätten; so durfte 1596 kein einziges Schiff zum Linzer Frühlingsmarkt abgehen⁴⁶⁹. Im übrigen wurde die Freigabe selbst der kleinsten und schlechtesten Schiffe an die Erlaubnis der Hofkammer gebunden⁴⁷⁰. Bei den ganz großen Transporten langten auch die arrestierten Schiffe nicht aus; 1595 mußte der Hofkammermeister Graf und der Haller Salzschriftmeister Kandlerer nach Hallein, Laufen, Tittmoning und Burghausen fahren, um dort Schiffe aufzukaufen⁴⁷¹; am bayerischen Inn standen 46 Schiffe bereit⁴⁷². Zwei Jahre später kaufte man von Linzer und Passauer Schiffmeistern acht Schiffe⁴⁷³. — Nur ganz selten war die Kammer gezwungen, für Militärtransporte eigene Schiffe anfertigen zu lassen; es genügte meist die Zurichtung der vorhandenen, von einheimischen und fremden Meistern aufgekauften Fahrzeuge, die dann am Endpunkt der Fahrt „aufs hegst, so miglichen versilbert⁴⁷⁴“ oder vom kaiserlichen Oberstschiffmeisteramt übernommen wurden⁴⁷⁵.

Die Durchführung der Transporte war einzelnen, kundigen Schiffmeistern überlassen, deren jeder das Kommando über eine Anzahl, meist acht bis zehn Schiffe innehatte⁴⁷⁶. Um den Abtransport möglichst reibungslos abwickeln zu können, wurden die Soldaten fähnchenweise auf die Schiffe gesetzt, während die Rüstungen in eigenen Schiffen, in Kisten verschlagen, mitgeführt wurden⁴⁷⁷. — Auch unter den in Hall zusammengekommenen Schiffleuten mußte die Zucht aufrecht erhalten bleiben: „Wie wir (o. ö. Reg.) der statt Hall bevolchen, an ainem glegenem ort daselbst an der lend ainen schnellgalgen alsbald aufpauen und ain laiter daran richten zu lassen, damit wenn sy die schüffleut oder ire knecht sich überweinen, des abfürerens der soldaten nit fleißig verrichten oder sonst streflich erzaigen wurden, gleich alsbald daran justificiert werden mügen⁴⁷⁸.“

War das Militär, nachdem es in Hall zum letztenmal Proviant aufgenommen hatte⁴⁷⁹, endlich auf dem Wasser, dann suchte man von seiten der Re-

⁴⁶⁷ 1566 standen zur Verfügung des Pfannhausamtes:

34	Schiffe an der Haller Lände,
14	„ zwischen Hall und Kufstein,
15	„ zu Rosenheim
15	„ zu Wasserburg. (Sal. Bef. 1566, 428.)

⁴⁶⁸ Sal. Bef. 1545, 254.

⁴⁷² Ebd. 304.

⁴⁶⁹ Sal. Bef. 1596, 132.

⁴⁷³ Sal. Ber. 1596/97, 178 f.

⁴⁷⁰ Sal. Bef. 1597, 94.

⁴⁷⁴ Sal. Bef. 1639, 248.

⁴⁷¹ Sal. Bef. 1595, 454.

⁴⁷⁵ Eine genaue Beschreibung der 20 Schiffe, auf denen 1566 Savoyarden nach Wien kamen, in Sal. Bef. 1566, 488.

⁴⁷⁶ Sal. Bef. 1683, 58 ff.

⁴⁷⁷ Sal. Bef. 1619, 433.

⁴⁷⁸ Ebd. 490.

⁴⁷⁹ Daß dabei die Stadt nicht immer auf ihre Rechnung kam, beweisen verschiedene Notizen des Stadtkämmerers aus dem Jahre 1537: „Als die Tälänner hie an der lend gelegen sind, hat

gierung eine Landung der Truppen in Tirol zu verhindern. Unbedingt mußte am ersten Tag Rosenheim erreicht werden⁴⁸⁰. Daß die Bürger dieses Marktes über die dauernde Inanspruchnahme nicht erbaut waren, läßt sich denken. Deshalb verbot man den Schiffleuten herumzusagen, daß man am ersten Tag nur bis Rosenheim käme, man könne ja bis Wasserburg oder noch weiter kommen, sollten sie sagen⁴⁸¹; den Tatsachen entsprach das allerdings nicht. Hören wir doch 1597, als man schon zu Kufstein das erste Nachtlager machte, daß seit jeher Rosenheim dazu „auserlesen“ war⁴⁸². Suchte man auf diese Weise die Last der Truppendurchzüge wenigstens einigermaßen zu erleichtern, so stellte doch die Beschaffung der Schiffe und der Schiffleute eine schwere Belastung der tirolischen Finanzen dar. Aus dem Jahre 1595 ist uns eine Teilrechnung erhalten, aus der man auf die Höhe der Durchzugskosten für das ganze Jahr schließen kann, in dem nicht weniger als 12.827 Mann und 2677 Pferde abtransportiert wurden. Für 19 Schiffe wurden 619 Gulden, für deren Zurichtung 235 und für die Transportkosten 1288 Gulden ausgegeben; dazu kommt das Wartegeld für bayerische Schiffe mit 150 Gulden, so daß sich die Gesamtkosten auf 2292 Gulden beliefen⁴⁸³. Das Verzeichnis der Transportkosten anno 1597 weist folgende Posten auf⁴⁸⁴:

Hereinforderung und Wartegeld an bayerische Schiffleute	730 fl.
Zurichtung der Schiffe	638
Holz, Seile, Nagelwerk u. dgl.	1.502
Schiffmut bis Wien	6.390
Erkauft wurden Schiffe im Werte von	2.923

Summe.....12.183 fl.

1601 mußten wieder bei 10.000 fl.⁴⁸⁵, 1718 10.404 fl. ausgeworfen werden⁴⁸⁶.

Trotzdem mußte Tirol, besonders das Unterinntal, seinem Strome danken. Die ganzen Truppendurchzüge gingen beinahe spurlos an diesem Landesteil vorbei. Brandschatzung, Raub und Unbill anderer Art, wie sie die Strecken betroffen haben, die das fremde Militär zu Land passierte, blieben ihm dank der schiffbaren Wasserstraße erspart.

Teils im Zusammenhang mit Militärtransporten⁴⁸⁷, teils unabhängig davon wurden auch Geschütze und Munition zu Schiff an die Kriegsschauplätze geliefert. Meist wurde das Kriegsgerät im Innsbrucker Zeughaus am Saggen⁴⁸⁸ oder an der Mühlauer Brücke auf die Schiffe gebracht⁴⁸⁹. Noch in der bayerischen Zeit bediente man sich zu Geschütztransporten gern der Wasserstraße⁴⁹⁰.

Lienhard Teufl auf des ersamen rats bevelch fleisch gesotten und praten und inen verkauft, dran verlorn, das im dan erstatt hat... v fl viii kr iii f.

Als man den Tälänern profant auf die lend hinaus gefürt und verkauft hat, dran hat man verlorn laut der zedl... ii mr i fl viii kr iii f.“ (H. Rb. XI, 89, 90.)

⁴⁸⁰ Sal. Bef. 1540/45, 218. Sal. Bef. 1595, 465.

⁴⁸¹ Sal. Bef. 1540/45, 790.

⁴⁸⁴ Sal. Ber. 1596/97, 178 ff.

⁴⁸² Sal. Bef. 1597, 215.

⁴⁸⁵ Sal. Ber. 1600/01, 263.

⁴⁸³ Sal. Ber. 1594/95, 236' ff.

⁴⁸⁶ Alt. Camer. Akten 1347.

⁴⁸⁷ 1532 (I. Kunstsachen 1139) und 1566 (Sal. Bef. 1566, 256, 501).

⁴⁸⁸ Sal. Bef. 1602, 124. Sal. Bef. 1620, 391.

⁴⁸⁹ Ebd. 345. — Sal. Bef. 1633, 235.

⁴⁹⁰ Schiffsrequirierungen für Geschütz- und Munitionstransporte in Hall durch General Boul 1809. (H. Bayer. Registr. 1809, 133, 128, 147.)

V. Schiffbau und technischer Betrieb der Schifffahrt

Der Hauptsitz des tirolischen Schiffbaues war nicht, wie man annehmen könnte, Hall, sondern die am untern tirolischen Inn gelegenen Schoppstättchen. Wenn Hirn⁴⁹¹, Maretich⁴⁹² u. a. die Werfte zu Hall als die größte in Tirol bezeichnen, beruht das auf ungenügender Kenntnis der Sachlage.

Die Ursache, warum Hall, das in der tirolischen Schifffahrt die hervorragendste Stellung einnahm, nicht auch im Schiffbau führend sein konnte, war der Holzangel. Das Holz, das vom Westen her auf dem Inn in die Salinenstadt kam, wurde zum größten Teil im Sudbetrieb benötigt; Hartholz fehlte überhaupt. — Was in Hall an Fahrzeugen gebaut wurde, waren nur Plätten, die sich die Schiffeleute selbst zimmerten. War für Truppendurchzüge, größere Reiseesellschaften usw. ein Bauauftrag ergangen, so mußten in erster Linie Pfannhauszimmerleute dazu herangezogen werden⁴⁹³. Im Laufe des 16. Jahrhunderts dürfte sich insofern eine Verschiebung der Verhältnisse durchgesetzt haben, als wir vordem überhaupt nichts von eigenen Schiffszimmerleuten hören, während sich seit der Mitte des Jahrhunderts Schiffmacher nachweisen lassen⁴⁹⁴. Wie wenig diese Schiffschopper höher gestellten Anforderungen gewachsen waren, zeigt der Umstand, daß es sich für einen welschen Schiffbauer auszahlte, in Hall Wohnung zu nehmen und sich auf die Herstellung von Rudern zu verlegen⁴⁹⁵. Die einheimischen Haller Schopper verfügten weder über die nötigen Fachkenntnisse noch über ein gutes Baumaterial⁴⁹⁶. In der Folgezeit sehen wir, wie sich die wenigen⁴⁹⁷ Schiffschoppermeister in Hall den Bau großer Plätten sichern, während kleine noch immer von den Schiffmeistern selbst gebaut werden dürfen⁴⁹⁸. Auch jetzt wagten sich die Haller Schopper nicht an den Bau von massiveren Schiffen, wie sie zur Gegenfahrt gebraucht wurden⁴⁹⁹.

Es wurde schon erwähnt, daß die Holzbeschaffung für den Schiffbau in Hall äußerst schwierig war. Die Schopper mußten um das jeweilige Quantum beim Pfannhausamt ansuchen, das ihnen aus Unterinntaler Wäldern kleine Bestände zuwies. Man griff dann meistens auf Wälder am Piller- und Weerberg, die allerdings durch den Bergbaubetrieb auch schon stark ausgeholt waren⁵⁰⁰. So konnte das Salzamt nicht umhin, wenigstens in dringenden Fällen Holz aus Salinenwäldern an Schiffmeister und Schopper zu verkaufen. Ein solcher Lieferungsantrag des Hallamtes an den Waldmeister für Ladenbestellung aus der Scharnitz ist uns aus dem Jahre 1697 erhalten:

⁴⁹¹ Hirn, Ferdinand I, 419.

⁴⁹² Maretich, 340.

⁴⁹³ Sal. Bef. 1563, 111 ff.

⁴⁹⁴ In der Ländordnung von 1533 (Beil. Nr. 3) werden Leute genannt, die den Schiffmeistern Schiffe zureichten. Siehe dort auch die Verfügungen über den Holzverbrauch an der Länd.

⁴⁹⁵ Sal. Bef. 1568/69, 16, 160.

⁴⁹⁶ Sal. Bef. 1567, 478. — Thomas Wächinger, Schiffschopper, besaß außer 2 Schopperhütten nur 1 fertige Zille und Schiffgeschirr im Werte von 15 fl. (H. VA. 1686.)

⁴⁹⁷ Bis 1653 nur ein Gewerbe. (Sal. Bef. 1587, 346'. — H. VA. Scharl 1653.)

⁴⁹⁸ H. Mand. 1614 Feb. 26.

⁴⁹⁹ In einer Liste der 1635 angefertigten Schiffe scheinen nur Plätten und Roßzillen auf. (Sal. Bef. 1635, 264.)

⁵⁰⁰ Sal. Bef. 1696, 224, 254.

für Johann Aichinger, Nauschiffmeister	2650	Läden	
für Mathias Abraham, Nauschiffmeister	1150	„	
für Anton Mayr, Nauschiffmeister	2 Flöße, 2100	„	
für Abraham Griesenpeck, Nauschiffmeister	850	„	
für Jakob Pogner, Schopper an der unteren Länd	400	„	
für Mathias Andree, Schopper in Unseres Herrn Gassen zu erfragen	300	„	501

Das sind jedoch nur Ausnahmen und bleiben es bis ins 19. Jahrhundert. 1764 gibt das Gubernium denn Haller Schiffmeistern, die um Schiffholz ansuchten, den Bescheid, daß sie seit jeher aus Unterinntaler Wäldern Holz bezogen hätten, während man ihnen nur ganz selten Floßholz aus dem Oberland zugewiesen hätte⁵⁰².

Nicht viel besser steht es mit der Beschaffung der Schiffseile in Hall. Das Seilerhandwerk, das den Rohstoff aus Bayern einführen mußte, scheint den Schiffmeistern nicht die gewünschte Qualität erzeugt zu haben. Seit 1708 beziehen Salz- und Nauschiffleute nur mehr bayerisches Seilwerk⁵⁰³.

Ganz andere Verhältnisse treffen wir im U n t e r i n n t a l an. Hier konnte sich dank des Holzreichtums, der sich nicht nur auf Weichholz beschränkte, ein Gewerbe entwickeln, das es zur Bildung einer eigenen Zunft gebracht hatte⁵⁰⁴. Diese Schopperzunft umfaßte alle Schiffbaugewerbe der Gerichte Rattenberg und Kufstein⁵⁰⁵, der Sitz des Brudermeisters war Anget⁵⁰⁶. Eine Einbeziehung der Haller und Schwazer Schoppen in diesen Verband war wohl von den in der Innung vereinigten Zunftgenossen angestrebt, konnte aber nie erreicht werden⁵⁰⁷.

Der Zweck der Zunft war vor allem, den Vertrieb der gebauten Schiffe zu regeln. Als Absatzgebiet kam in erster Linie Bayern in Frage, das für die Getreidefahrten jährlich eine Anzahl von Schiffen benötigte; aber auch Linzer und Passauer Schiffmeister deckten hier ihren Bedarf⁵⁰⁸. Die Ausfuhr nach den benachbarten Ländplätzen in Bayern bildete die Haupteinnahmequelle der Schopper, besonders in der Zeit, als der Export von neuen Schiffen noch keiner obrigkeitlichen Regelung unterworfen war. Das trat erst mit dem ausgehenden 17. Jahrhundert ein; fortschreitende Entwaldung, damit Steigen der Holzpreise, hat die Regierung veranlaßt, 1684 die Ausfuhr leerer Schiffe nach Bayern zu verbieten⁵⁰⁹. Die Schopper wußten sich einigermaßen dadurch zu helfen, daß sie unter Vorspiegelung der Kalkausfuhr möglichst viel neue Fahrzeuge auf den aufnahmebereiten bayerischen Markt brachten⁵¹⁰, bis auch die

⁵⁰¹ I. Handschrift 3800, 437.

⁵⁰² Sal. Bef. 1764 I, 453.

⁵⁰³ Sal. Bef. 1708, 7, 36.

⁵⁰⁴ 1605 Mai 6. bestätigt Erzherzog Maximilian dem Schopperhandwerk seine Freiheiten, die ganz einer bürgerlichen Zunft entsprachen. (Pest-A. XVI 72.) Weitere Bestätigungen 1707 Juli 30, 1722 Apr. 27, 1766 Jan. 22. (Gub. 1838, 33, 13.839.)

⁵⁰⁵ Schoppstätten bestanden zu Anget, Bichlwang, Ober- und Unterlangkampfen, Kichbichl, Aichach und Kundl.

⁵⁰⁶ Pest-A. XVI, 72.

⁵⁰⁷ Sal. Bef. 1687, 133.

⁵⁰⁸ Sal. Bef. 1691, 60.

⁵⁰⁹ Sal. Bef. 1684, 144.

⁵¹⁰ Sal. Bef. 1696, 253.

Ausfuhr von Kalk nur mehr auf alten Kähnen gestattet wurde⁵¹¹. Alle diese Einschränkungen wirkten sich auf die Schopperordnungen aus. Nach der von 1655 durfte ein Meister nur je einen Gesellen und einen Lehrjungen halten⁵¹²; seit 1691 stellte jeder der Langkampfer und Angeter Schoppermeister nur mehr drei große und drei kleine Zillen pro Jahr her⁵¹³.

Das zweite Absatzgebiet für die Unterinntaler Schopper war Tirol selbst, und zwar Haller Schiffleute und Regierung, die für Militärtransporte, Hof-fuhren usw. gern in der Angeter Gegend Schiffe bestellten⁵¹⁴. Oft kam es vor, daß Schoppermeister ihre Schiffe an Haller Schiffmeister verpfändeten oder verliehen⁵¹⁵, andererseits übergaben Haller Fahrzeuge, auf denen sie im Herbst Wein nach Bayern brachten, diese an bayerische Schiffleute, die dann im kommenden Frühjahr darauf Getreide hereinführten⁵¹⁶.

Die Schiffsarten, die am tirolischen Inn gebaut und gebraucht wurden, können wir, je nachdem sie zur Nau- oder zur Gegenfahrt dienten, in zwei Gruppen gliedern. Die ersten, die sogenannten Plätten⁵¹⁷, waren wegen ihrer Flachheit (höchstens drei Fuß tief) nur zur Talfahrt geeignet und wurden deshalb auch selten wieder heraufgebracht. Die Schiffe wurden vielmehr an ihrem Bestimmungsort als Bauholz zu einem niedrigen Preis veräußert⁵¹⁸. Dem Wesen nach gehören auch alle kleineren Schiffsarten, wie Buchen, Rennschiffe und vor allem die Traunzillen, zu den Plätten. (S. Beilage Nr. 8.)

Zur Gegenfahrt waren diese Flachsiffe im allgemeinen nicht brauchbar, höchstens als Nebenschiffe kamen sie zur Anwendung. Das Hauptschiff eines Schiffzuges in der Bergfahrt war immer eine Klohzille. Diese unterscheiden sich nicht so sehr durch ihre Größe als vielmehr durch ihre massivere Bauart, der verhältnismäßig schlanken Form und der beiderseitig aufgeschwungenen Schiffsenden von den Plätten, bei denen nur der Vorderteil in eine erhobene Spitze auslief. Das Fassungsvermögen eines bayerischen Getreideschiffes belief sich auf zirka 700 bis 800 Zentner, das einer Haller Plätte auf 500 bis 600 Zentner⁵¹⁹; die kleineren Traunzillen trugen 400 bis 800 (alte) Zentner.

Auf den Bänken einer Klohzille fanden, je nach der Größe des Schiffes, durchschnittlich 120 bis 240 Mann Platz, eine Traunzille trug 120 bis 150 Mann oder 15 bis 25 Pferde, eine Roßzille 40 bis 60 Mann oder 10 bis

⁵¹¹ I. Handschrift 3800, 333. (1717.)

⁵¹² Pest-A. XVI, 72. Für die Gegend charakteristisch ist der letzte Paragraph der Ordnung: „Weiters begibt es sich, dasz ein lernjunge vor seiner erströckten lernjaren ain kind erzeugt, welches ybl nit zu gestatten.“

⁵¹³ Sal. Ber. 1691, 60, Beil. 2.

⁵¹⁴ J. Reiffnitzer, Schiffamtsverwalter zu Wien, bestellt Schiffe an der Schoppstätt zu Anget und Bichlwang. (Sal. Bef. 1556/58, 317.)

⁵¹⁵ H. Ger. Prot. 1599, 361. 1601, 209.

⁵¹⁶ Ebd. 1600, 34.

⁵¹⁷ Über die einzelnen schiffmännischen Ausdrücke, die Schiffsgattungen und deren Größe siehe Beilage Nr. 6.

⁵¹⁸ 1619 verkauft der österreichische Proviantmeister Praun ein in Hall um 15 fl. erstandenes Schiff um 5 fl. an einen Wiener Schiffmeister. (I. Unregistrierter Codex 1619.)

1744 löste man für große Haller Plätten im Preise von 150 fl. in Wien 10 fl. ein; dieser Betrag ging für die Bezahlung der Stegrechte am Roßauer Boden zu Wien auf. (H. Schiff-fahrt 1744 Jan. 4.)

1860 erhielt man für eine Plätte im Werte von 250 fl. in Wien 100 fl. (Chronik von Rosenheim 75.)

⁵¹⁹ Maretich 339, Chronik v. Rosenh. 75 f.

15 Pferde⁵²⁰. Für die Jahre 1595 und 1597 läßt sich der gesamte tirolische Schiffspark feststellen, da er gelegentlich der großen Militärtransporte aufgenommen wurde.

1595⁵²¹

I = Klohzillen, II = Traunzillen, III = Roßzillen, IV = Plätten.

O r t	I			II			III			IV ohne Anschlag
	Mann	Pferde		M	P		M	P		
Hall	50	6750	—	16	490	315	10	—	— ⁵²²	37
Schwaz	6	780	50	2	—	48	—	—	—	—
Rattenberg	14	2120	95	4	—	96	—	—	—	—
Aichach, Anget und Unterlangkampfen	7	850	—	—	—	—	—	—	—	—
Oberlangkampfen	9	2190	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	86	12690	145	22	490	459	10	—	—	37

1597⁵²³

O r t	I			II			III			IV ohne Anschlag
	Mann	Pferde		M	P		M	P		
In Hall	60	5015	100	7	—	230	3	190	—	24
Bei Pill	1	100	—	1	—	16	1	—	—	—
In Schwaz	1	—	15	1	25	—	1	—	8	—
Bei Rotholz	2	170	—	2	—	30	4	—	—	1
Bei Kundl	1	80	—	—	—	—	—	—	—	—
In Aichach	4	290	—	1	—	12	3	—	20	—
In Anget	16	1981	—	—	—	—	4	—	35	6
In Bichlwang	18	2499	200	—	—	—	1	—	12	1
In Oberlangkampfen	5	1610	—	2	1000	—	2	—	24	2
In Unterlangkampfen	5	1280	—	1	160	—	1	—	14	1
In Kufstein	5	340	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	118	13365	315	15	1185	288	20	190	113	35

1595: 145 Fahrzeuge für 13.180 Mann und 604 Pferde.

1597: 188 „ „ 14.740 „ „ 716 „

Der gesamte Betrieb, sowohl der der Naufahrt als auch der Gegenfahrt ist von dem in Bayern üblichen in keinem wesentlichen Teil verschieden; alle Unterschiede bestehen nur in den kleineren Ausmaßen, wie sie dem geringeren Wasserstand des Inn entsprechen.

Betrachten wir zuerst die Gegenfahrt. Als wichtigste Voraussetzung dafür muß vor allem des Leinpfades (Hufschlag, Schiffsritt) gedacht werden.

⁵²⁰ Ambr. A. IX 147. — Sal. Ber. 1596/97, 74.

⁵²¹ Pest-A. IX, 146.

⁵²² Darauf ist kein Anschlag zu machen, weil dieselben von durchreisenden Personen täglich verfuert werden.

⁵²³ Pest-A. IX, 99.

Zwar nicht die Schiffsritte selbst, wohl aber die damit in Bezug auf den Bau in engstem Zusammenhang stehenden Archen waren auch für die Naufahrt von Bedeutung; das und die rechtlichen Verhältnisse zwingen dazu, Schiffsritt und Archen zusammen zu behandeln.

Im allgemeinen beschränkte sich die Pflege dieser Bauten am tirolischen Inn bis ins 18. Jahrhundert hinein auf die Erhaltung der Archen, eine Arbeit, die den örtlichen Obrigkeiten oblag⁵²⁴. Bis gegen Ende des 17. Jahrhunderts scheinen die jährlich notwendigen Verbesserungen zur Zufriedenheit der Schifflente durchgeführt worden zu sein. Erst damals, 1692, hob die Gemeinde Terfens von den Nauschiffmeistern für ihre geleistete Arbeit eine Abgabe ein⁵²⁵. Dieser Fall blieb dank der Vernunft des Haller Magistrates, der den aufgebrachtten Schiffmeistern die Auslagen ersetzte⁵²⁶, vereinzelt; von seiten der Regierung hatte man merkwürdigerweise keinerlei Schritte unternommen, sondern vielmehr erklärt, daß die Herrschaft an den Archen gänzlich uninteressiert sei⁵²⁷. Auch ein Zeichen des Niederganges, hatte doch im 16. Jahrhundert der Landesfürst einen Archenbereiter im Unterinntal gehalten⁵²⁸.

Mit dem 18. Jahrhundert beginnt eine zunehmende Belastung einzelner Ämter mit der Instandhaltung der Archen. So wurde sowohl das Faktoramt zu Schwaz als auch das Pfannhausamt zu Hall damit betraut⁵²⁹. Waren auch die Haller Nauschifflente zur Beisteuerung an außerordentlichen, großen Wasserbauten herangezogen worden⁵³⁰, so wagte man es doch nicht, sie zur Erhaltung der Archen dauernd in Anspruch zu nehmen. — Die Beschaffung des nötigen Baukapitals war seit dem beginnenden 18. Jahrhundert immer schwieriger geworden, die armen Gemeinden waren nicht mehr in der Lage, ohne Unterstützung die Uferbauten auch nur zu unterhalten, geschweige denn notwendige Neubauten auszuführen.

So bedeutete die Einsetzung einer Oberarcheninspektion durch Maria Theresia wirklich einen Fortschritt, wenn sie zunächst auch ohne größere

⁵²⁴ Sal. Ber. 1692, 26. — Ein Kufsteiner Weistum aus dem 17. Jahrhundert gibt darüber genauen Aufschluß: Alle, die so zu erhaltung, haus und hof, grunt und poden, weg, strasse und steg, sowol der nau- und gegenfart zu archnen schuldig, die sollen desselb zu jeder zeit, so ofts not beschicht, bevorderist aber von der herbst = bis Geörgi langszeit, da das wasser am dienisten ist und man mit den gepeien am pesten zum grunt kann, nach inhalt des archnenbereiters fingerzeig und fürsclag, auch den wasservertregein gemeß besten fleiß tuen und laisten. Es solle auch chraft sonderbar Ausgangner bevelch ainicher untertan, der zu archnen schuldig, bei 10 fl straf sich nit auf die schiffart oder andere arbeiten hindan begeben, er habe dann in obbemelter zeit sein gebür an archnen, strähholz, gräß und schwär an die ställ, dahin mans gebrauchen soll und mueß, gefiert und geantwort. (Osterr. Weist.: Tirol. Wt. I, 7.—18.)

⁵²⁵ Sal. Ber. 1692, 26, 28.

⁵²⁶ Sal. Bef. 1693, 158.

⁵²⁷ Sal. Bef. 1692, 53.

⁵²⁸ L. Rattenberg fsz. 69.

⁵²⁹ Sal. Bef. 1734, 130.

⁵³⁰ 1663 mußten die Haller Nauschiffmeister zur Brückenausbesserung in Rattenberg beitragen, andernfalls ihre Schiffe vom Zollamt arrestiert werden sollten. (Sal. Bef. 1663, 377.) Ein Jahr vorher wurde die Fleischbank, die bisher mitten auf der Brücke stand, ins Badhaus verlegt. Im Zusammenhang mit dieser Arbeit wurden zwei richtige „Naujöcher“ gebaut, „wohin der meiste wasserstrom ziehet“. (Sal. Bef. 1662, 80.) Die Kosten, 1860 Gulden, wurden gleichmäßig unter die Haller, unter die bayerischen Schiffmeister und unter die Stadt Rattenberg und das landesfürstliche Zollamt daselbst aufgeteilt.

Geldmittel arbeiten mußte⁵³¹. Die Verbesserung der Schifffahrtsstraßen war ja ein Hauptbetätigungsfeld der großen Kaiserin auf verkehrspolitischem Gebiet. Leider begnügte man sich in Tirol mit der Aufzeigung der für die Schifffahrt gefährlichen Stellen, eine Arbeit, die unter der Aufsicht des bekannten Abbé Walcher gelegentlich einer Schiffsreise vollzogen wurde⁵³². Später, 1792, wurde das Wasserbaureferat von der Landesbaudirektion übernommen, die in den Jahren 1815 bis 1821 nicht weniger als 92.084 fl. R.W. und 110.503 fl. W.W. für diesen Zweck ausgab⁵³³.

Im Vergleich zu den Verhältnissen am Inn lag die Sache am zweiten schiffbaren Fluß Tirols, an der Etsch, wesentlich einfacher. Hier wahrten im besten Einvernehmen der Bozner Merkantilmagistrat und die Saccosche Handelsgesellschaft die Schifffahrtsinteressen⁵³⁴.

War man in einem Gebirgsland wie Tirol seit jeher gezwungen, dem ungestümen Wasser durch Uferbauten seine verheerenden Wirkungen zu nehmen und den gesamten Flußlauf einzuarchen⁵³⁵ und dadurch auch die Schifffahrt zu fördern, so werden erst sehr spät eigene Schiffsritte erwähnt⁵³⁶. Einmal beschränkte sich der Großteil der Gegentriebe mit Pferden auf die beiden Mittelwasserperioden, in denen die Zugtiere „unter dem Gstät“, also in der bei Hochwasser überfluteten Uferstrecke schritten, so daß ein Leinpfad überflüssig wurde⁵³⁷. Dabei ist auch die starke Veränderlichkeit der Flußstrecke in Betracht zu ziehen, die ein Anlegen eines dauerhaften Schiffsrittes nur an felsigen oder sonst irgendwie künstlich fixierten Uferlinien gestattete. Auf den Grundstücken der Anrainer, durch die der Schiffsritt führte, lastete das Hufschlagrecht, ursprünglich ein königliches, im Zusammenhang mit dem Stromregal stehendes Nutzungsrecht, das sich aus der Inanspruchnahme allen herrenlosen Gutes durch den Landesherrn herleitete⁵³⁸. Die betreffenden Grundbesitzer hatten die Pflicht, den Schiffsritt freizuhalten; verlangten es die örtlichen Umstände, daß, was bei dem starken Saum von Auenbeständen allerdings selten vorkam, in Kultur genommene Grundstücke betreten wurden oder daß hinderliche Zäune u. dgl. von den Schiffleuten beseitigt wurden, so geschah es zu Recht der Schiffer⁵³⁹.

Im großen ganzen beschränkten sich die Arbeiten für den Schiffsritt auf das Aufziehen von Streichbäumen, während sich die heraufreitenden Schiffleute selbst Auf- und Abritte aufrissen, mit ihrem Schiffbeil lästige Zäune und Sträucher entfernten⁵⁴⁰. Die Pflicht, Streichbäume aufzuziehen, oblag im allgemeinen den angrenzenden Gemeinden⁵⁴¹, nur an einzelnen, vielbefahrenen

⁵³¹ Ferd. Bibl. Dip. 1366, V. — Ein Vorschlag der Stadt Kufstein von 1752, von jedem Star eingeführten Getreides einen „Archengebäuekostenzuschlag“ einzukassieren, drang nicht durch. (Bau-Dir. 3/28.)

⁵³² Hofresolutionen 1776, 149.

⁵³³ Ferd. Bibl. Dip. 1366 V.

⁵³⁴ Gub. 1788, 33, 8682.

⁵³⁵ Leider fehlt bis jetzt auch nur der Versuch, die Rechtsverhältnisse der Archenbaupflicht zu klären.

⁵³⁶ An der Mosel wurden erst 1516 die alten, aus der Römerzeit herstammenden Leinpfade verbessert. (Lamprecht, II 242.)

⁵³⁷ Bau-Dir. 9/39.

⁵³⁸ Dopsch, Wirtschaftsentwicklung II 340.

⁵³⁹ H. Schifffahrt 1773 Aug. 28.

⁵⁴⁰ Bau-Dir. 9/64.

⁵⁴¹ Sal. Ber. 1746, 210.

Stellen, so bei Jenbach—Schwaz (Erzschiffe!) wurden von der Herrschaft geringe Mittel zur Erhaltung der Leinpfade zur Verfügung gestellt⁵⁴².

Mit der großen Regulierung des Stromes und der Festlegung seines Rinnals unter Maria Theresia und später war es erst möglich geworden, die gesamte fahrbare Strecke des Inn mit einem fixen Leinpfad zu versehen. Bei dieser Gelegenheit mußte die Landesbaudirektion die vollständig ungenügenden Maßnahmen der örtlichen Gewalten und ein wirres Durcheinander von Rechtsverhältnissen feststellen⁵⁴³. Die schon erwähnte Oberarcheninspektion begann bald eine Reihe von Schiffsritten teils zu verbessern, teils ganz neu herzustellen⁵⁴⁴. 1861, bei der Auflassung der Gegenfahrt, war ein Großteil der Uferstrecke mit festen Schiffsritten aus Backsteinen mit grobem Kiesbelag begleitet. Jahrhunderte lang hatten kundige Vorreiter für ihren nachfolgenden Schiffszug das gerade brauchbare Ufer ausgesucht. Dauernde Stromverlegungen, Inselbildungen usw. zwangen zu oftmaligen Veränderungen des Hufschlages; erst die letzten Jahrzehnte vor dem Ende der Innschiffahrt hatten eine Besserung gebracht. Der Schiffsritt führte nun im wesentlichen an der orographisch rechten Stromseite. Nur zwischen Oberlangkampfen und Kirchbichl, zwischen der Schwazer Brücke und der Einmündung des Vomper Baches und endlich von der Volderer Brücke bis zum Endpunkt an der unteren Haller Länd nahm er die linke Uferseite ein⁵⁴⁵. Heute sieht man, im Gegensatz etwa zu dem sehr gut erhaltenen Treppelweg an der Enns bei Steyr, kaum noch Spuren des Weges, auf dem einst Tausende von Schiffspferden wertvolle Ware ins Land gezogen haben.

Die gesamte Schiffahrt gegen den Strom wurde auf dem Inn mittels Pferdekraft betrieben; auch die kleinsten Lokaltransporte, wie sie uns etwa zwischen den einzelnen Hütten der Bergreviere entgegnetreten, kamen um die Benützung tierischer Kraft nicht herum. Das Stechen, das Vorwärtstreiben der Schiffe mit langen Stangen vom Fahrzeug aus, und Rudern sind bei der starken Strömung unmöglich. So war die Gegenfahrt seit ihren Anfängen durch eine Kraft, die außerhalb des Schiffes wirkte, betrieben worden. Ob in Tirol je Menschen als Zugkräfte verwendet wurden, wie es bei der grundherrlichen Schiffahrt auf der Donau gebräuchlich war⁵⁴⁶, ist sehr fraglich, lag doch die erst fürs 14. Jahrhundert nachweisbare Bergfahrt in den Händen von Städten und Märkten, die über das nötige Pferdmaterial verfügten.

Für den Gegenfahrtbetrieb muß im Auge behalten werden, daß es zum überwiegenden Teil Bayern waren, die als Getreideführer den Großteil der Bergfahrten versahen, während tirolische Schiffeleute hauptsächlich in der Talfahrt Beschäftigung fanden. Ausgenommen sind davon die Salz- und Erzschiffeleute und die wenigen Unterinntaler Schiffahrtsgewerbe im Kufsteiner Gericht. Wir haben es also, was die Gegenfahrt betrifft, praktisch mit der Fortsetzung der bayerischen Innschiffahrt zu tun.

Ein Schiffszug, der stromaufwärts geht, besteht fast immer aus mehreren zusammengehängten Zillen, von denen meist zwei bis drei Lastschiffe sind, während die übrigen, bis zu fünf, kleineren zur Rückfahrt für die Pferde, Seile usw. mitgeführt werden. Auf dem Hauptschiff, der Hohenau, befindet

⁵⁴² Bau-Dir. 1/3.

⁵⁴³ Bau-Dir. 8/23.

⁵⁴⁴ Bau-Dir. 9/39. Hofresolutionen 1783, 632.

⁵⁴⁵ Bau-Dir. 80/9.

⁵⁴⁶ Loehr 200.

sich das Seßtal, von dem aus der Seßtaler den Schiffzug leitet und wo sich das Lager für die Schiffknechte und die Küche angliedern⁵⁴⁷. Auf den Lastschiffen muß ein Steurer mittels des Kehrruders das durch den Seilzug aus der Richtung gebrachte Schiff vom Land weghalten, während auf den Nebenschiffen je ein Knecht genügt, um die nötigen Handgriffe zu machen. — Von der Hohenau weg geht das Zugseil ans Land; davon zweigt die Zwiesel ab, die sich in die zu den Silbenhölzern führenden Silseile (je nach der Anzahl der Pferde) zerteilt. An der Hohenau selbst hängen die Nebenschiffe.

Die Schiffspferde, die am Riemenwerk das Silbenholz tragen, werden auf hohen, kleinen Holzsätteln vom Reiter geführt, von denen der erste, der Marstaller, und der letzte, der Afterreiter, nur ein Pferd führen, die in zwischen angeordneten Scharreiter meist deren zwei. Die Zahl der Pferde richtet sich selbstverständlich nach der Größe der zu befördernden Last. Die größten Schiffszüge, die nach Tirol kamen, benötigten für vier Lastschiffe bis zu 50 Schiffspferde⁵⁴⁸. Die Regel waren jedoch Schiffszüge mit 15 bis 20 Pferden und zwei Lastkähnen⁵⁴⁹. Neben den Pferden gehen die Aufleger zu Fuß, um mit Prügeln das Seil über Hindernisse zu heben, während der Vorreiter vorausreitet, um den Weg zu erkunden.

Der Schiffszug selbst geht in äußerst langsamem Tempo vor sich. Sechs Wegstunden sind die durchschnittliche Tagesleistung. Von Kufstein bis Hall rechnete man mit einem vollen Getreideschiffszug fünf Tage⁵⁵⁰, von Rosenheim bis Hall acht Tage⁵⁵¹. Ein Steinkohlenschiff legte die Strecke Kufstein—Hall in drei Tagen zurück⁵⁵². 1810 kamen zwei Pester Schiffmeister mit ungarischem Getreide nach Hall; sie waren nicht weniger als 76 Tage auf dem Wege⁵⁵³.

Die Langsamkeit der Gegentriebsschiffahrt und die damit verbundene Verteuerung des Betriebes macht ihr rasches Ende im Zeitalter der Eisenbahn begreiflich. Einen Vorzug hatte die Gemächlichkeit dieses Transportes im Gegensatz zur Naufahrt: eine weitgehende Betriebssicherheit; es kamen nur ganz selten Unglücksfälle vor⁵⁵⁴.

Die *N a u f a h r t*, das eigentliche Betätigungsfeld der tirolischen, vor allem der Haller Schiffsleute, ist insofern eigenartig, als einzig und allein der fließende Strom die fortbewegende Kraft stellt; nur ganz selten werden Sal-

⁵⁴⁷ Ein gutes Bild eines Gegenzuges in Kufstein, 500jähr. Stadtjubil., S. 16. — Sogar die rauchende Küche auf der Hohenau ist zu erkennen.

⁵⁴⁸ Bau-Dir. 7/13.

⁵⁴⁹ Chronik von Rosenheim 80 ff.

⁵⁵⁰ Staffler I, 411.

⁵⁵¹ Chronik v. Rosenheim 81. — Auf eine Erkundigung Erzherzog Ferdinands, wie lange die Schiffahrt von Linz nach Hall dauere, berichtet man ihm von Linz: „das man an all ferrer nachbedenken acht, zum lengisten vierzehn tag nach sanct Jacobstag das wasser mit der schiffart bis hin auf Simony wol gebrauchen und aufwerts zu faren sey. Auch das man in jetzernennter zeyt umb Jacoby, weil der tag lang, in aindlif oder zwelf, umb Bartholomey bis auf Simony in vierzehn tagen von hie aus bis geen Hall faren müge.“ (Miss. Cam. 1566 Juni 28.) — Zeiten, die nur für leere Schiffe möglich waren. Brauchte doch der Rosenheimer Schiffmeister Rieder 1692 von Krems nach Rosenheim 36 Tage! (Chronik von Rosenheim 81.)

⁵⁵² Ferd. Bibl. Dip. 1366, V.

⁵⁵³ Innsbrucker Zeitung 1810 Juli 7.

⁵⁵⁴ Als 1581 dem Bayern Marx Auer zu Rattenberg drei Getreideschiffe zugrunde gingen, schrieb man dies seiner übertriebenen Eile zu, die ihn selbst am Sonntag den Schiffszug nicht unterbrechen ließ. (Sal. Ber. 1581, 240.) — 1839 fiel die alte hölzerne Rattenberger Brücke einem anstoßenden Getreideschiff zum Opfer. (Staffler, I, 749.)

ruder zum Zweck der Fortbewegung erwähnt. Im übrigen waren Ruder nur zur Steuerung angebracht, und zwar auf normalen Haller Plätten je zwei vorne und rückwärts. Um den (seitlich ausgeführten) Ruderschlägen die nötige Kraft zu verleihen, waren die Ruderbäume von ansehnlicher Länge, so daß der Schiffknecht nicht auf dem Schiffsboden, sondern auf dem Dach der Platte seinen Stand hatte. Fehlte eine Bedachung, was jedoch selten der Fall war, so sind diese Stände auf hohen Gerüsten angebracht⁵⁵⁵.

Zur Bedienung einer Platte gehören vier Mann: an je einem der vorderen und hinteren Ruder der Nauferg und der Nachkehrer, daneben je ein gemeiner Knecht. Die Leitung des Schiffes unterstand dem Nauferg, auch Nauführer genannt. Dies waren erfahrene Knechte, die bereits öfters die lange Reise nach dem Osten als gemeine Knechte mitgemacht hatten. Die Haller Naufergen erfreuten sich besonderer Schätzung als tüchtige Schiffer, wurde doch 1562 ein solcher nach Kempten verlangt „zur Bereitung der Yller bis gen Ulm“⁵⁵⁶.

Die Führung der Plätten war, besonders bei Hochwasser, keine einfache Sache. Meist genügte bei der leichten Bauart der Schiffe, zu deren Zusammenhalten das Wasser das meiste tun mußte, wie die Schopper sagen⁵⁵⁷, ein Auffahren an einen Felsen oder an eine Steinarche (deshalb die Poschen!), um das Schiff sinken zu lassen. Im allgemeinen war die Schifffahrt vom Wetter ziemlich unabhängig, Nebelbildungen treten ja nur zur Winterszeit, die ohne Schiffsverkehr war, auf. Während der Nacht wurde nicht gefahren. — Stürme konnten unangenehm werden: „Der hochwirdig und hochedelgeborne Herr Johann Troyer von Aufhaimb ist den 11. Mai 1640 auf dem Influß in äußerster Todesgefahr geraten, da bey Anget zwei Meil ober Kopfstein das Schiff von einem erschrocklichem Sturmwind an sehr spitzigen Felsen angetrieben und die Ruderknecht schon alle ermüdet waren. Da sich aber beide hieher verlobt, haben die Schiffeut allen Widerstand ungeacht, alsogleich glücklich angelandet“⁵⁵⁸.

Ein Grabstein an der Schwazer Totenkapelle erzählt von einem Unglücksfall: „Anno domini den 10. September, als ihr hochw. f. dt. erzherzog Maximilianus zu Oesterreich zu der oesterreichischen landshuldigung und der jetzigen k. mt. zu Hungern, ihres geliebten herrn bruedern Mathiae Hungerrischen krönung von Hall abfaren welte, ist zwischen 2 und 3 uhr nachmitternacht durch verwarlosung das kuchlschiff, so ain starker wind abgelediget und an Voldrer pruggen zu trimmern gestoßen, darauf Bangraz Karl, gewester pacherey gehilff, ertrunken, welicher alhie begraben ligt... seines alters im 17. jahr.“

Die Brücken, insbesondere die zu Volders, waren überhaupt die Ursache so manchen Schiffsunglückes⁵⁵⁹.

⁵⁵⁵ Chronik von Rosenheim 74.

⁵⁵⁶ Sal. Bef. 1562, 682. Zur Besichtigung der Etsch berief man den Haller Schiffmann Sebastian Kopp nach Bozen. (Sal. Bef. 1559/60, 178.)

⁵⁵⁷ Chronik v. Rosenheim 74. Die Wände waren nur mit Holznägeln an die Kipfen genagelt.

⁵⁵⁸ Aus alten Wallfahrtsbüchern. (Tir. Anzeiger 1932, Nr. 71. Luggauer Buch 1760, 88.)

⁵⁵⁹ 1667 gehen bei einem Unglück an der Brixlegger Brücke fünf Personen zugrunde. (Sal. Bef. 1667, 305.) Unglücke an der Volderer Brücke 1700, 1707, 1708 u. v. a. (Sal. Bef. 1707, 254. — Sal. Bef. 1707 I, 236. — V. k. Mt. 1708, 323.)

Nachdem eine Haller Platte glücklich an ihrem Bestimmungsort angelangt (nach Kufstein fünf Stunden, nach Wien mindestens sechs Tage⁵⁶⁰), die Fracht an den Empfänger ausgefolgt und das Schiff selbst verkauft war, traten die Schifflente ihre Heimreise in sogenannten Zeiselwägen oder zu Pferd an⁵⁶¹.

VI. Die Salzschiifahrt

Die Möglichkeit, den Inn auch oberhalb von Hall zu befahren, ist schon besprochen worden; sie war nie so verlockend, daß ober Hall eine Länd von allgemeiner Bedeutung entstanden wäre. Selbst in Innsbruck ist es nie dazu gekommen. Es war in den Augen der Zeitgenossen etwas Besonderes, wenn einmal eine größere Fracht über Hall auf dem Wasser nach Innsbruck geliefert wurde. Rein örtliche Transporte dagegen kommen seit jeher vor.

Überwiegend ist es die Talfahrt, die den Inn von Telfs abwärts benützte. In erster Linie war es Holz, das bis Innsbruck oder Hall gefloßt wurde. Oft führten die Floßleute auch Waren, hauptsächlich Wein und Getreide, mit. So hielt das Pfannhausamt 1587 fünf Floßknechte, die Holz, Erz, Heu und Faßdauben nach Hall floßten⁵⁶². Daneben versehen aber auch wirkliche Schiffer gelegentliche Transporte⁵⁶³.

Schon im 14. Jahrhundert besitzt Telfs als Endpunkt der Schifffahrt ober Hall eine Länd⁵⁶⁴, die nicht allein der Holzflößerei diene. Öfters fahren Haller Schifflente hinauf. 1461 kauft die Stadt Hall 600 Star Roggen in Augsburg und läßt sie zum Abtransport an die Telfser Lände bringen⁵⁶⁵. Umgekehrt wird 1489 bei einem großen Getreidekauf aus Bayern ein Teil nach Telfs abgegeben. Dabei wird das erstemal ein an der Länd stehender Getreidekasten erwähnt⁵⁶⁶.

An einen regelmäßigen, intensiveren Verkehr darf man hiebei natürlich nicht denken. Eine regelmäßige Schifffahrt beginnt erst mit der Salzschiifahrt. — Der Beginn des geregelten Salztransportes zu Wasser läßt sich nicht genau feststellen. Immerhin darf man annehmen, daß Haller Schifflente, die gelegentlich ins Oberland fuhren, Salz mitnahmen, anfänglich wohl nur für den örtlichen Bedarf. Das Pfannhausamt hat eingesehen, daß es vorteilhaft ist, den

⁵⁶⁰ Ferd. Bibl. Dip. 1366, V. — Bei einer Reise des Kardinals Gaetani von Hall nach Wien im Jahre 1596 betrug die durchschnittliche Fahrzeit an einem Tage 10 Stunden, die größte 16. (Siehe Anm. 376.)

⁵⁶¹ Einfache Leiterwägen, die Tag und Nacht fahren.

⁵⁶² Sal. Bef. 1587, 60.

⁵⁶³ Johann Müller (Das Rodwesen Bayerns und Tirols im Spätmittelalter und zu Beginn der Neuzeit. Vierteljahresschrift f. Soz. und Wirtsch. Gesch. 1905, 378) erwähnt gelegentlich der Wasserrod auf Lech und Isar auch eine solche auf dem Inn von Telfs abwärts, ohne sie jedoch zu belegen. Aus den von mir benutzten Archivalien ergab sich keine einzige Stelle, die zur Annahme einer Wasserrod auf dem Inn zwingen würde. Vielmehr spricht eine Telfser Rodordnung (1. Hälfte s. XVI.) dagegen: „Es sollen auch die gueter, so die von Nazereit gen Telfs gebracht, nit auf schif noch floß gelegt, sonder...“ bricht ab. (Nach gütiger Mitteilung von Prof. Stolz, der eine Abschrift vom Original im Telfser Gemeindearchiv angefertigt hat. Das Original ist inzwischen abhanden gekommen.)

⁵⁶⁴ Telfs hatte von den Grafen von Tirol das Recht erhalten, Waren zu Wasser und zu Land zu führen. (O. Stolz: Transportwesen 223, 228.) Keine der beiden Ortschaften, Zirl und Telfs, hatten jedoch einen ordentlichen Heftstecken. (H. Rb. XII, 291.)

⁵⁶⁵ H. Rb. IV, 91.

⁵⁶⁶ H. Rb. VIII, 87'. — Dieser unterstand der Obhut des Haller Kastners.

ausländischen Kaufleuten auf einmal eine größere Salzmenge zu liefern; so unterstützte man die Schifflleute, die aufwärts bald nur mehr Salz führten und abwärts Getreide, Schmalz und Wein als Gegenfuhr aufnahmen. 1534 werden das erstemal Salzschniffleute erwähnt⁵⁶⁷. Um die Mitte des 16. Jahrhunderts ist die Salzschniffahrt bereits ein nicht unbedeutender Förderer des Salzausganges geworden. Kammer und Pfannhaus verkennen das nicht. 1550 werden die Archen im Oberland verbessert⁵⁶⁸, Salzschniffleute werden von öffentlichen Schanzarbeiten, zu denen die Stadt Hall 50 Mann und Pferde stellen muß, befreit⁵⁶⁹.

Die Grundlage für die Notwendigkeit eines geordneten und überwachten Salztransportes zu Wasser von Hall ins Oberinntal war die Intensivierung des tirolischen Salzhandels in die Schweiz, die überwiegend Haller Salz bezog⁵⁷⁰, nach Vorarlberg und Schwaben. Die bedeutenden Mengen konnten nicht mehr allein von den Rodfuhrleuten bewältigt werden. Besonders sind es die Jahre 1560 bis 1570, in denen die Salzschniffahrt großen Aufschwung nimmt.

Schon im Jahre 1557 mußte eine Regelung des Verhältnisses zwischen Rod- und Schniffleuten getroffen werden. Die Haller Stadtväter waren nämlich mit der Salzfuh auf dem Wasser durchaus nicht einverstanden. Einmal dachten sie mit Recht, daß von nun an die Fremden zum Salzeinkauf nicht mehr selbst in die Stadt kämen. Das war gewiß ein Nachteil für das wirtschaftliche Leben Halls⁵⁷¹. Denn abgesehen von den Käufen, die diese Kaufleute in der Stadt tätigten, brachten sie wertvolle Waren herein, vor allem Getreide und Schmalz. Das mußte aufhören, sobald das Salz, das von den Rodfuhrleuten nicht verführt werden konnte, auf dem Wasserweg nach Telfs gelangte. — Ein weiterer Grund war, daß der Salztransport immer mehr in die Hände weniger, noch dazu vom Pfannhaus abhängiger Personen kam und so mancher Bürger, der vordem mit seinen zwei, drei Pferden Salz säumte, brotlos wurde. So konnte erst nach öfteren Vorsprachen des Haller Bürgermeisters bei der Regierung in Innsbruck und nach fünf Tagsatzungen⁵⁷² folgender Abschied gegeben werden: neben den Fuhrleuten dürfen die Sälzler jährlich zu einer ihnen genehmen Zeit 800 Saum Salz auf dem Wasser nach Telfs verführen⁵⁷³. Dazu bemerkt der Haller Stadtschreiber: „welchen (abschied) gleichwol der stat gsandten und gwalther nit angenommen, sonder sich darwider protestiert“.

Aus denselben Motiven suchte die Stadt die Salzschniffahrt auf die Zeit zwischen die beiden Haller Märkte (Georgi und Allerheiligen) einzuschränken, um die Salzkaufleute wenigstens an diesen Tagen in der Stadt zu haben⁵⁷⁴.

Trotzdem nahm in den folgenden Jahren die Salzschniffahrt einen raschen Aufschwung; 1564 scheinen bereits sechs Salzschniffmeister auf: Hans Kandlinger, Stefan Schwaigkhofer, Ruepp Meyerl, Bastian Miterhofer, Wolfgang Mair und Matheus Lutsteckh⁵⁷⁵.

⁵⁶⁷ D. Schönherr, Die Glashütte in Hall in Tirol. Tirol. Archiv. III, 3.

⁵⁶⁸ E. B. 1550, 103.

⁵⁶⁹ H. Mand. 1552.

⁵⁷⁰ M. Hauser-Kündig: Das Salzwesen der Innerschweiz bis 1798. (Züricher Dissertation. Besprochen i. Hist. Zeitschft. 139, 665.)

⁵⁷¹ Oft waren fremde Kaufleute in großer Anzahl erschienen, an einem Tage oft mit 200 und mehr Saumpferden. (Miss. 1524, 25'.)

⁵⁷² H. Rb. XII, 249, 265', 284'.

⁵⁷³ Ebd. 300'.

⁵⁷⁴ Sal. Bef. 1590, 287.

⁵⁷⁵ Sal. Bef. 1564, 70, 276.

Bis 1570 standen die Salzschiffleute ausschließlich im Dienst der Salzkaufleute. Allerdings hat das Amt in Hall schon damals für eine klaglose Verführung des Salzes Sorge getragen und Streitigkeiten unter den Schiffleuten geschlichtet⁵⁷⁶. Am meisten zu schaffen machte dem Amt der Zirler Zoll. Die Salzschiffleute hatten selten das nötige Bargeld, um den Zoll gleich zu bezahlen. So häuften sich große Rückstände an, die das Pfannhausamt eintreiben sollte. Das gelang beim besten Willen nicht immer. 1566 mußte mit der Entlassung sämtlicher Salzschiffleute gedroht werden⁵⁷⁷.

Besser wurde die Sache erst mit der Einführung der Faktoreien im Jahre 1570. Diese wurden vom Hingeberamt dauernd mit Salz versehen⁵⁷⁸. Die Salzschiffleute wurden nun nicht mehr von den Kaufleuten, sondern vom Faktor in Telfs bezahlt, sie waren dem Pfannhaus angelobt und sollten nur mehr Salz führen. Ein Schiffmeister führte nun Kaufmannssalz (bis Mitte der Siebzigerjahre), z w e i herrschaftliches für die Faktoreien⁵⁷⁹. — 1580 entwerfen die Salzschiffmeister selbst eine Ordnung, die von der oberösterreichischen Kammer gutgeheißen wird⁵⁸⁰. Diese Ordnung bestimmt die Höchstfrachten für Salz und Getreide, die ein Schiff aufnehmen darf, und das Ausdienen von verdingten Zillen durch die Knechte. Eine Ordnung von der Ausführlichkeit, wie sie die Laufener Schiffleuteordnung⁵⁸¹ aufweist, finden wir in Hall für die obere Schifffahrt nicht.

Anstellung und Entlassung liegen ganz in den Händen des Hallamtes. Der aufzunehmende Schiffmeister hat dem Amt eine Kautionsleistung zu leisten, zu versprechen, kein fremdes Salz oder andere Güter aufzulegen und das Salz gut zu betreuen. Darauf hat er die „gesetzliche Handpflicht“ abzulegen⁵⁸². Salzkontrahenten, Faktoren und die Stadt hatten dabei nichts mitzureden. In einem Punkt hat die Stadt Hall jedoch immer ihren Willen durchgesetzt: der „Ordinarisalzschiffmeister“ mußte ein Haller Bürger sein. Hatte das Pfannhausamt einen nicht Verbürgerten angestellt, so mußte er wenigstens nachträglich als Bürger aufgenommen werden; so Balthasar Nädler 1616 und Caspar Waldreich 1653⁵⁸³. Als im Jahre 1695 der Salztransport durch eine Viehseuche ins Stocken geriet, wurde der damalige Bürgermeister von Rosenheim, Johann Christoph Stockinger, als Extraschiffmeister angedingt⁵⁸⁴. Derselbe versah auch 1697 dringende Salzfuhrn nach Telfs, während man 1705 den Angeter Schiffmeister Hans Pichler als „extraordinarius“ in Pflicht nahm⁵⁸⁵. Die Ordinari-Salzschifffahrt blieb immer in den Händen von Haller Bürgern. Eine Beteiligung der Oberinntaler Untertanen an der Salzschifffahrt war schon 1575 von der oberösterreichischen Regierung verboten worden⁵⁸⁶.

Wie schon oben erwähnt, mußte sich bei einer größeren Intensivierung das neue Gewerbe der Salzschifffahrt mit dem schon bestehenden, dem Landfuhrwerk, auseinandersetzen. Neben den Kaufleuten, die selbst ihr Salz in Hall abholten, führten die Rodleute aus den Gerichten Thaur, Sonnenburg und Hertenberg Salz nach Zirl und Telfs. 1570 war die Zahl der Salzfuhrleute im Sonnenburger Gericht allein auf 60 gestiegen⁵⁸⁷. Sie mehrte sich noch, als seit 1570 die Füllung der Salzstädel zu Telfs und weiter im Oberinntal und Lechtal

576 Ebd.

577 Sal. Bef. 1566, 512.

578 Hirn, Ferdinand I., 573.

579 Sal. Bef. 1570, 505.

580 Das Konzept liegt in Sal. Bef. 1580, 442.

581 Abgedruckt bei Lori, 448 ff.

582 Sal. Prot. 1688, 124 ff.

583 Sal. Bef. 1653, 29, 59.

584 Sal. Bef. 1696, 16, 119.

585 Sal. Ber. 1705, 270.

586 Sal. Bef. 1575, 76, 80.

587 Pest-A. IX, 139.

eine dauernde Sorge des Pfannhausamtes wurde. Es ist leicht einzusehen, daß bei größerem Salztransport zu Wasser die Rodleute eine Front gegen die Schiffeleute bildeten. Der Abschied von 1575 (s. o.) hat für lange Zeit den Frieden zwischen Land- und Wasserfuhrwerk gesichert, wenn auch die Schiffeleute offensichtlich bevorzugt wurden. Immerhin machte sich der Mangel einer Rodordnung, die auch die Rodleute aus den Gerichten Thaur und Sonnenburg einschloß (1610 bestand eine Salzrodordnung nur für Telfs), geltend⁵⁸⁸. Doch kam es erst 1675 zur Aufstellung einer Salzrodordnung durch die oberösterreichische Regierung und Kammer. Der das Verhältnis zwischen Salzschiifahrt und Rodfuhr betreffende Artikel lautet: „Gleichwie zum andern auf bitt und begern der salzrodfuhrleut in gerichtten Petersperg, Hertenperg, Thaur und Sonnenburg, auch der kaufleut, soll der eine schiffmaister, nämlich der Hans Salzburger als niemalen verpflichtet gewester erlassen und abgeschafft und allain der Caspar Waldtreich als der bei solcher stell der eltere und wirklich verpflichtete behalten werden. Also sollen die rodfuhrleut diser rottstatt von Hall nacher Zyrll und von dort nacher Telffs annembliche porgschafft zu erstatten haben; diejenige anzahl der stadlveßlen, welche yber des noch verblaißenden schiffmaister auf dem wasser alle jahr zu verfuhren habenden, beileifigen 6000 ungenaglete stadlveßlen⁵⁸⁹ bis auf den hörbst jährlich vor der winterlichen abfuhr auf der äx nacher Zyrll und Telffs zu bringen...⁵⁹⁰“ Die Verfuhrung des Füllsalzes⁵⁹¹ (bis zu 5 Prozent der Ladung) hat der Schiffemeister unentgeltlich zu besorgen. Weiters muß er abwechslungsweise einmal in Zirl und einmal in Telfs anlanden. (Artikel 17.) Der Schiffemeister ist selbst nicht in die Rodordnung eingeschlossen, wohl aber darf er sich der Schlittenbahn bedienen⁵⁹².

Daß es trotz des Widerstandes der Rodfuhrleute zur Anstellung eines zweiten, ja eines dritten Schiffemeisters gekommen ist, erklärt sich aus der Vorliebe der Salzkaufleute für Salz, das auf Schiffen geliefert wurde⁵⁹³.

Das Pfannhausamt verwies in den folgenden Streitigkeiten immer wieder auf die oben angeführte Ordnung und blieb auch 1741 und 1746 fest, als die Rodfuhrleute unbedingt die Abstellung der Waldreichschen Schiffeahrt forderten⁵⁹⁴. Nachdem im letztgenannten Jahre alle „acta et priora“ durchgesehen worden waren, haben die Geheimen Räte 1748 die Klagen der Rodleute als unbedeutend zurückgewiesen und die Salzschiifahrt aufrecht erhalten⁵⁹⁵.

Da es sich bei der Salzschiifahrt auf dem Inn nicht um ein freies, sondern um ein unter staatlicher Aufsicht stehendes Gewerbe handelt, ist es verhältnismäßig leicht, die Zahl der sich damit befassenden Personen festzustellen. Es ist dies um so wichtiger, als die Salzschiifleute alle Haller sind und die Salzschiifahrt als eigener Zweig des Verkehrs dieser Stadt aufzufassen ist.

Die Ausübung dieses Gewerbes benötigte eine nicht unbedeutende Zahl von Leuten, Pferden und Schiffezeug. Um 1550 finden wir bereits zwei bis drei Salzschiifleute, das heißt Schiffeahrtsunternehmer, „die halten viel eygner pferd

⁵⁸⁸ Sal. Bef. 1610/11, 42.

⁵⁸⁹ Zu drei Fuder.

⁵⁹⁰ Die ganze Ordnung in Sal. Bef. 1675, 142.

⁵⁹¹ Füllsalz wird zur Auffüllung des durch Schwanung verlorenen Salzes mitgegeben.

⁵⁹² Sal. Ber. 1679, 32.

⁵⁹³ Sal. Prot. 1680, 68^r.

⁵⁹⁴ Sal. Ber. 1741, 345, 1746, 210.

⁵⁹⁵ Sal. Bef. 1748, 41.

und schöffknecht, wie auch alldarzu gehörige notturften“⁵⁹⁶. Der große Salzausgang nach Westen, der in den Sechzigerjahren einsetzte und in seiner größten Ausdehnung bis in die Neunzigerjahre dauerte, bedingte eine Anzahl von vier bis fünf Salzschißmeistern. Dazu kommen die Schißecknechte, die nicht vom Pfannhausamt angestellt und bezahlt wurden, sondern ganz von ihren Meistern abhängig waren. Seit 1570 hatte jeder Meister sechs bis acht Knechte (und gleichviel Schißeppferde), so daß sich die Zahl der gesamten Salzschißeleute in dieser Zeit auf 35 bis 40 belief. Wenn man bedenkt, daß die meisten von ihnen Familienerhalter waren, eine ganz beträchtliche Anzahl⁵⁹⁷.

Mit dem Nachlassen der größeren Nachfrage nach Salz und bei den herrschenden Mißständen im Salzausgang überhaupt setzt nach 1600 ein langsamer Niedergang des Gewerbes ein. Während des ganzen 17. Jahrhunderts kommt man mit zwei bis drei Schißeahrten jährlich aus. Werden zeitweilig mehr benötigt, so mußten einfach die schon fungierenden Schißemeister zusammen eine weitere Schißeahrt einrichten. So fuhren 1615/16 drei Schißemeister mit vier Zügen⁵⁹⁸. Im Laufe der Zeit machte sich die Tendenz geltend, nicht mehr so viele Schißeahrten anzustellen, sondern die schon bestehenden besser zu organisieren. War in den Jahren 1610 bis 1630 die Zahl der Schißecknechte und Pferde zehn bis zwölf pro Meister, so steigt sie mit der Aufnahme Caspar Waldreichs 1653 auf 36⁵⁹⁹. Solange noch zwei Schißemeister fuhren, ist es ungefähr bei dieser Zahl geblieben. 1725 mußte auf Betreiben des Caspar Waldreich d. J. und der Rodfuhrleute eine Schißeahrt abgestellt werden⁶⁰⁰, so daß von da an die Waldreich das Monopol der Salzschißeahrt innehatten, ähnlich wie später die Aichinger das der Nauschißeahrt. Dank zweier Privilegien ist es dieser erstgenannten Familie möglich gewesen, 120 Jahre lang das Gewerbe der oberen Schißeahrt zu betreiben⁶⁰¹. Waldreich beschäftigte seit der Aufhebung der Hueberischen Schißeahrt zwölf bis fünfzehn Knechte und zehn bis zwölf Pferde.

Der letzte Salzschißemeister war der 1794 aufgenommene Josef Gamper, Kronenwirt zu Innsbruck. Die Ausübung seines Gewerbes war nur eine Episode, da er schon 1802 starb⁶⁰². Mit ihm hat die regelmäßige Schißeahrt ober Hall ihr Ende gefunden. Eine 1832 geplante „Salz- und Holzgegenlieferungsschißeahrt“, durch deren Betrieb dem Ärar jährlich 10.666 Gulden erspart werden sollten, wurde nicht verwirklicht⁶⁰³.

Ungleich schwieriger ist die Erfassung der Salz mengen, die auf dem Wasser ins Oberland gingen. Es wurden zwar 1557 den Salzschißefern 800 Saum zur jährlichen Verführung zugewiesen. Wie lange jedoch diese Bestimmung in Geltung war, wissen wir nicht; sicher aber ist sie mit dem großen Aufschwung um 1570 nicht mehr berücksichtigt worden. Gerade für das Jahr 1570 ist die genaue Menge bekannt: 1634 Faß und 770 Panzen im Werte von 10.544 Gul-

⁵⁹⁶ Guarinoni 461.

⁵⁹⁷ Die Verheiratung der Salzschißecknechte wurde von der Stadt meist bewilligt, da sie eine „stete Arbeit“ haben. (H. Rats-Prot. 1624 Juli 19.)

⁵⁹⁸ Sal. Ber. 1614/15, 218 und Sal. Bef. 1616, 23.

⁵⁹⁹ Sal. Bef. 1659, 96.

⁶⁰⁰ Sal. Bef. 1725, 22, 69. — Der 1675 entlassene Salzburger (s. Rodordnung) war bereits 1680 durch Marx Hueber ersetzt worden. (Sal. Ber. 1680, 131.)

⁶⁰¹ Sal. Ber. 1723, 113.

⁶⁰² Gub. 1802, 22, 20.792.

⁶⁰³ Bau-Dir. 68/7.

den ⁶⁰⁴. Eine größere Lieferung muß man für 1572 annehmen: während der Frühjahrsfahrt sollen wöchentlich 200—300 Fässer nach Telfs geliefert werden ⁶⁰⁵. Bis zur Rodordnung von 1675, die den Salzschiffleuten eine fixe Menge Salz zum Transport zuwies, war das auf dem Wasser verführte Quantum von den Bestellungen der Kaufleute abhängig. Besonders Kaufabschlüsse auf mehrere Jahre brachten willkommenen Verdienst. So bestellten die Gebrüder Wachter aus Memmingen von 1658 bis 1662 jährlich 17.000 Faß zu 1½ Fuder, von denen die Mehrzahl von den Salzschiffleuten nach Telfs gebracht wurde ⁶⁰⁶.

Ein Extrakt des Faktors Peter Täsch in Telfs zeigt, daß es notwendig war, den Schiffleuten endlich ein bestimmtes Quantum zuzuweisen; in den Jahren 1660—1672 wurde folgende Zahl von Salzässern (zu drei Fuder) auf dem Inn nach Telfs geführt ⁶⁰⁷:

1660:	3000	1664:	4200	1668:	7100 ⁶⁰⁸
1661:	6000	1665:	4500	1669:	3950
1662:	7186	1666:	4400	1670:	3180
1663:	4500	1667:	5500	1671:	5500

Diesem Schwanken sollte die Salzrodordnung von 1675 ein Ende machen; jährlich sollten ungefähr 12.000 Faß zu anderthalb Fuder von den Salzschiffleuten nach Zirl und Telfs gebracht werden. Diese Anzahl ist wohl als eine Begrenzung nach unten aufzufassen; denn 1705 werden 16.540 und in der Frühjahrsfahrt 1706 allein 12.366 Faß verschifft ⁶⁰⁹. Die Rodordnung hatte sich also durchaus nicht ungünstig für die Salzschiffahrt ausgewirkt. Im Jahre 1752 wurden 6121 Faß (zu drei Fuder) zu Wasser und 10.900 Faß zu Land in Zirl verzollt ⁶¹⁰.

Erst spät schritt man an die Begrenzung des auf dem Schiff zu verfrachten- den Kontrahentensalzes ⁶¹¹. 1734 wurden dem damaligen Salzschiffmeister Waldreich zwei Fünftel des jeweiligen Kontraktquantums überlassen ⁶¹². Laut Rodordnung von 1675 mußte auch dieses Salz gleichmäßig nach Zirl und Telfs verführt werden; doch setzte es Franz Ignaz Waldreich durch, daß seit 1756 nur mehr ein Drittel von den zwei Fünfteln des gesamten Kontrahentensalzes schon in Zirl angelegt werden mußten, während zwei Drittel nach Telfs verschifft wurden ⁶¹³. Gamper, der letzte Salzschiffmeister, stellte als Bedingung für die Aufnahme des Salztransportes eine jährliche Schiffsfracht von 8000 bis 9000 Faß ⁶¹⁴.

Gleich den Salzfuhrleuten wurden die Schiffsleute bis zur Errichtung der Faktoreien von den Kaufleuten entlohnt. Von 1570 an erhalten die Salz-

⁶⁰⁴ G. M. 1571, 1494. Leider fehlt für dieses Jahr eine Vergleichsziffer mit der Achsfuhr. 1572 gehen im ganzen 6649 Faß nach Westen. (Hirn, Ferdinand I., 573.)

⁶⁰⁵ Sal. Bef. 1572, 77.

⁶⁰⁶ Ambr. A. IX, 553.

⁶⁰⁷ Sal. Ber. 1672, 120, Beilage.

⁶⁰⁸ 1668 wurden insgesamt 54.768 Fuder Salz gesotten (H. Spitalraitbücher 1669); es gelangte also beinahe 40 Prozent auf dem Wasser ins Oberinntal.

⁶⁰⁹ Sal. Ber. 1706, 54, Beilage.

⁶¹⁰ I. Zollamtsrechnungen Zirl, III, 1, 1752.

⁶¹¹ In den beiden Ordnungen, 1557 und 1675, war nur das herrschaftliche Salz inbegriffen.

⁶¹² Sal. Bef. 1734, 115. — Die zwei Fünftel sollen ca. 6000 Faß betragen.

⁶¹³ Sal. Bef. 1756, 36.

⁶¹⁴ Bau-Dir. 34/10.

schiffmeister ihren Lohn von den Salzfaktoren; nach vollbrachter Fahrt wurde die Schiffsmut nach der Menge der geführten Fässer ausbezahlt. Seit 1652 betrug diese Schiffsmut für ein Salzfaß einen Gulden⁶¹⁵. 1616 wurde der Schiffslohn zuerst auf 1 fl. 3 kr., dann auf 1 fl. 6 kr. erhöht⁶¹⁶. Man glaubte im Pfannhausamt, diese Steigerung aufhalten zu können; doch brachte das folgende Jahrzehnt gerade das Gegenteil. Infolge der Teuerung der Lebensmittel erfolgte eine fortgesetzte Erhöhung der Schiffsmut: sie betrug im März 1622 1 fl. 12 kr., im Juli 3 fl., im Oktober gar 4 fl. 15 kr.⁶¹⁷ Im folgenden Jahr suchte man eine weitere Steigerung dadurch zu verhindern, daß man den Salzschiffleuten einen Teil des Lohnes in Form von billigem Futter gab⁶¹⁸. Trotzdem ging der barbezahlte Lohn von zwei auf drei Gulden hinauf⁶¹⁹. Damit war die schlimmste Zeit vorbei. 1632 betrug die Schiffsmut für ein Faß von Hall nach Telfs 1 fl. 45 kr. Allerdings hatte man den Schiffmeistern 1628 ein Darlehen von je 300 Gulden gewähren müssen, da die Bezahlung von seiten der Faktoren stockte⁶²⁰. Noch einmal, 1635, mußte der Lohn verbessert werden, auf 2 fl. 36 kr.⁶²¹.

Bis 1707 war die Salzfracht zu Wasser immer billiger als die zu Land gewesen, nun wird ein Einheitstarif geschaffen: Schiff- und Achslohn für ein Faß bis Zirl beträgt 32 kr., bis Telfs 36 kr.⁶²².

Ein beträchtlicher Teil der Schiffsmut floß dem Ärar gleich wieder bar zu: jedes Faß mußte in Zirl verzollt werden. Da die Schiffeleute selten über das nötige Bargeld verfügten, gab es eine Reihe von Unregelmäßigkeiten. Es blieb oft nichts anderes übrig, als die Zollschulden einfach nachzulassen, so 1568 320 Gulden, 1572 gar 625⁶²³! Da traf die Hofkammer 1587 eine endgültige Regelung dieses Mißstandes: der Zoll wird nun nicht mehr von den Schiffeleuten erlegt, sondern auf Grund abzugebender Polliten im vorhinein von ihrem Lohn abgezogen, so daß die Schiffeleute nunmehr nur nicht mit Polliten versehenes Salz und nichtärarische Güter verzollen mußten⁶²⁴.

Gerade vor Erlaß dieser Ordnung waren die Schiffeleute 1700 Gulden schuldig, die ihnen aber nicht geschenkt wurden. Es schien der Kammer, „das sy viel zu rätliche haushaltungen fueren, teure roß kaufen, selbst wenig zu iren sachen sehen oder denselben abwarten, sondern alles nur iren knechten vertrauen und also selbst ires verderbens ursach seyen⁶²⁵“.

Eine weitere finanzielle Belastung, der Innsbrucker Archenzoll, war von kurzer Dauer. Da „von der schiffuehr gemaine stattarchen bis zu dem Meillbrunnen mörkliche schäden und uncosten verursacht“, verlieh Franz Sigis-

⁶¹⁵ Sal. Bef. 1561/62, 651.

⁶¹⁶ Sal. Bef. 1616, 47, 341.

⁶¹⁷ Sal. Bef. 1622, 484, 752.

⁶¹⁸ Das hatten die Salzfaktoren auch 1586 versucht, dabei aber auf den Widerstand der Schiffmeister gestoßen, da das Getreide zu einem unannehmbaren Preis veranschlagt war. (Sal. Bef. 1586, 33.)

⁶¹⁹ Sal. Bef. 1623, 197, 454.

⁶²⁰ 1631 sind 2000 fl. Lohn ausständig. (Sal. Bef. 1631, 360.)

⁶²¹ Sal. Bef. 1635, 198.

⁶²² Sal. Bef. 1707, 85.

⁶²³ Sal. Bef. 1568/69 Nov. 19. und Sal. Bef. 1572, 565. — Das Verhältnis von Schiffsmut und Zoll pro Salzfaß war im 16. Jahrhundert 1 fl. zu 15 kr., im 18. Jahrhundert 25 kr. zu 6 kr., also der Zoll ein Viertel des Schifflohnes.

⁶²⁴ Sal. Bef. 1587, 149. — Eine ähnliche Verfügung von 1571 scheint nicht durchgedrungen zu sein. (G. M. 1571, 1846.)

⁶²⁵ Sal. Bef. 1587, 107.

mund 1663 der Stadt Innsbruck das Recht, von jedem stromaufwärts geführten Salzfaß 1 kr. als Archenzoll einzuheben. Er wurde jedoch schon im nächsten Jahr wieder beseitigt⁶²⁶.

Der Betrieb der Salzschiffahrt oder der sogenannten „oberen“ Schiffahrt ist im Vergleich zu der Bergfahrt am unteren Inn einfacher; er erfordert infolge der kleineren Frachten kleinere Schiffe, daher auch weniger Knechte und Pferde. Die Schiffknechte, die mit dem Pfannhaus in keiner unmittelbaren Beziehung standen, scheinen gleich den übrigen Schiffknechten der ärmeren Schichte unter der arbeitenden Bevölkerung Halls angehört zu haben. Sie waren stark dem Trunke ergeben und „für sich selbst grobe und unbehut-same Leut⁶²⁷“. Ihre Bezahlung erfolgte nach jeder Fahrt, gleichgültig, ob viel oder wenig Salz geführt wurde. Deshalb lag es den Schiffmeistern sehr daran, nur volle Salzschiffe abgehen zu lassen. Leider ist der genaue Lohnsatz für eine Fahrt nur für das Jahr 1759 bekannt⁶²⁸. Demnach erhielt für die ganze Frühjahrsfahrt ein gemeiner Knecht 9 fl. 20 kr., ein Oberknecht 11 fl. 40 kr. In den Jahren 1666—1672 kam ein Knecht durchschnittlich auf 55 bis 60 fl. im Jahr, dazu kommt jeweils das gebräuchliche Quantum Wein⁶²⁹.

Unter solchen Bedingungen war es natürlich, daß sich die Schiffknechte nach Nebenverdienst umsahen. Den fanden sie am gelegensten in den Gegenfuhren, die meist aus Getreide, Kohle⁶³⁰, Faßdauben usw. bestanden. Auch die Hofgüter, die zwecks Verschiffung nach dem Osten an die Haller Länd kamen, wurden von den Salzschiffleuten von Innsbruck hergebracht. Überhaupt ver-sahen sie den ganzen Lokalverkehr auf der Strecke Hall — Telfs, soweit er den Wasserweg aufsuchte⁶³¹. So große Nebenquellen wie den Laufenern standen den Haller Salzschiffleuten nicht zur Verfügung; jene unternahmen auf eigene Rechnung Handelsschäften oder verdingten sich andern Schiffmeistern⁶³². Des-halb suchten die Salzschiffknechte, sobald sie ausgebildet waren und nicht zu Oberknechten vorrücken konnten, bei Nauschiffmeistern unterzukommen⁶³³.

Eine große Belastung der Schiffmeister war die ständige Haltung der Pferde. War die Schiffahrt auch durch Hoch- und Niederwasser gehindert, so waren sie doch verpflichtet, das ganze Jahr hindurch Knechte, Pferde und Schiffzeug zu halten. Selbst während der Zeit des Alpens mußte wenigstens ein Zug in Hall sein. 1652 z. B. brauchten die zwei Salzschiffmeister wöchentlich 120 Star Hafer⁶³⁴; aus der Waldreichschen Rechnung ersieht man, daß während der Frühjahrsfahrt ein Drittel der Ausgaben allein auf die Pferdefütterung fällt⁶³⁵.

Der technische Betrieb der Salzschiffahrt weicht in keinem wesentlichen Punkt von dem im Unterinntal gebräuchlichen, bayerischen ab. Die Unter-

⁶²⁶ Sal. Bef. 1680, 348 ff.

⁶²⁷ Sal. Ber. 1596/97, 117. — Auch die Laufener Schiffleute zeichneten sich durch diese Eigenschaften aus. (Adrian, 407.)

⁶²⁸ Siehe Beilage Nr. 4.

⁶²⁹ Sal. Ber. 1672, 120 und Beilage 5.

⁶³⁰ Der Hof in Innsbruck benötigte jährlich 500 Fuder Kohle aus Flaurling, der Über-schuß wurde an die Saline abgegeben. (Sal. Bef. 1614, 164.)

⁶³¹ 1617 wurde ihnen sogar der Transport von 1000 Mann Militär von Telfs nach Hall anvertraut. (Sal. Bef. 1617, 49.) — 1619 wieder 900 Mann, 1620 500 Mann. (Sal. Ber. 1619/21, 136, 250'.)

⁶³² Adrian 403.

⁶³³ Sal. Bef. 1692, 73.

⁶³⁴ Sal. Ber. 1651, 254.

⁶³⁵ Beilage Nr. 4.

schiede bestehen in der relativen Kleinheit des Betriebes und in dem Umstand, daß die Bergfahrt die weitaus überragende Bedeutung hatte. Das unterscheidet die Salzschiffahrt auf dem Inn auch von der auf Salzach und Traun, wo das Salz flußabwärts seinem Bestimmungsort zugeht. — Die Salzschiffe sind Traunzillen und danach haben wir uns ihre Größe vorzustellen⁶³⁶. Eine Vorstellung von ihrem Fassungsvermögen gibt uns die Ordnung von 1580 (s. o.), in der als Höchstladung eines Salzschiffes 30 Faß oder 27 Faß und 10 Saum = 270 Zentner bestimmt wird. — Meist zog man bergauf eine Roßzille mit, auf der dann die Pferde herabgeliefert wurden⁶³⁷.

Was ein Salzschiffmeister an Schiffszeug besaß, zeigt ein Inventar aus dem Jahre 1653⁶³⁸. Dieses und eine Liste der Tablanderischen Schiffeleute⁶³⁹ lassen in der Salzschiffahrt einen technisch gut ausgebildeten Betrieb erkennen. Trotzdem waren die Salzschiffeleute mit ihrem eigenen Schiffsgerät zu Fahrten ins Unterinntal nicht geeignet und auch nicht ortskundig⁶⁴⁰.

Entsprechend der mittleren Wasserführung des Inn teilte sich die Salzschiffahrt in eine Frühlings- und in eine Herbstfahrt. Die erste begann mit dem Eisfreiwerden des Flusses und dauerte bis zum Hochwasser im Frühsommer. Der Beginn der Herbstfahrt wurde vom Pfannhausamt möglichst früh angesetzt, meist Ende August. Sie dauerte bis zum Einfallen der großen Kälte im Dezember. Eine weitere Beschränkung für das Ausfahren bildete das Regenwetter, bei dem die wertvolle Ladung auf den ungedeckten Schiffen zu sehr gelitten hätte. Ferner war die Ausfahrt an Sonn- und Feiertagen erst nach dem Gottesdienst gestattet⁶⁴¹.

Auf die Instandhaltung der für die Bergfahrt so wichtigen Archen kann hier nicht eingegangen werden; die komplizierten Rechtsverhältnisse zu schildern, würde hier zu weit führen.

Wo die vorhandenen Archen zum Schiffsfahrtsbetrieb nicht ausreichten, hat das Pfannhausamt oder die Kammer selbst durch den Zirler Zollbeamten, durch den Wegbereiter in Pettnau usw. das Nötige veranlaßt. So mußten Streichbäume, Schiffgatter usw. vom Staatssäckel bezahlt werden, da die Gemeinden das sogenannte Schiffrittrecht (Hufschlagrecht) nicht anerkannten⁶⁴². Größere Bauten wurden aber auch von der Regierung nicht durchgeführt. Erst 1795, als nach längerer Unterbrechung die Salzschiffahrt wieder aufgenommen wurde, machte man sich an eine durchgehende Verbesserung des Schiffrittes von Hall nach Telfs. Dafür mußten über 12.000 Quadratklafter

⁶³⁶ Siehe Beilage Nr. 5.

⁶³⁷ Eine Stadtansicht von Innsbruck aus dem Jahre 1552 zeigt einen Schiffzug mit einem Salzschiff, vier Pferden, die im Wasser ziehen, und zwei Schiffeleuten im Schiff und drei Reitern. (H. Hammer, Eine unveröffentlichte Stadtansicht Innsbrucks von 1552. Ottenthal-Festschrift 1925. Tafel.)

⁶³⁸ Beilage Nr. 5.

⁶³⁹ Verzeichnis der Tablanderischen Schiffeleute:

Matheuß Puechenberger, sösstaler
Hanns Wolf, sailtrager
Matheuß Schwarz, steuer
Michael Nämmoser, zillfierer
Hanns Greil, vorreiter
Ambrosy Meyrll, knecht am rueder

Hanns Scharl, afterreiter
Hanns Göttinger, marstaller
Leonhardt Unsinn, stöttreiter
Tobias Haß, stöttreiter
Hanns Mayer, scheffhieter
Balthasar Unsin, aufleger

(H. Durchzugsakten, fsz. XIX.)

⁶⁴⁰ Amb. A. I 39. — Sal. Ber. 1596/97, 117.

⁶⁴¹ Sal. Bef. 1583, 282.

⁶⁴² Cam. Catt. 370.

steuerbaren Grundes abgelöst werden⁶⁴³. Die Anrainer haben natürlich die Schifffahrt nur ungern geduldet und beim ersten Anlaß, der sich dann 1794/95 bot, die alten landesfürstlichen Rechte des Hufschlages bis Telfs nicht mehr anerkannt. Der Kaiser selbst versprach ihnen die durchaus nicht gerechtfertigte Ablösung der betreffenden Gebietsstreifen⁶⁴⁴.

Im allgemeinen hat man auf die Erhaltung der Schiffritte und deren Zubehör, die Auf- und Abritte, Streichbäume und Poschen, keinen großen Wert gelegt. Da eine Schifffahrt nur fünf bis sechs Pferde benötigte, war dies auch nicht notwendig.

Es soll nun kurz der tatsächliche Verlauf des Schiffzuges festgestellt werden. Von der obern Länd, die seit dem Bestehen der Saline in Hall als Holzlande diente, wurde das Salz aus dem dort stehenden Stadel vom Aufleger auf das Schiff gelegt. Der hier beginnende Schiffritt hielt sich bis zur Mühlauer Brücke auf der linken Innseite; bei der Niedrigkeit der Archen erübrigten sich bis auf kleine Strecken bei Mühlau Streichbäume und andere Vorkehrungen. Die Mühlauer Brücke bot günstige Gelegenheit, das Ufer zu wechseln und dem Hofgarten entlang auf der rechten Seite zu bleiben⁶⁴⁵. Dieser Weg blieb bis 1684 der gebräuchliche. Damals wurden gelegentlich jenes Archenbaues an der Saggenseite die Hindernisse an der Mühlauer und Höttinger Seite entfernt und der Schiffzug auf dem rechten Ufer bei einer Strafe von 200 Taler verboten⁶⁴⁶. Erst 1801 setzte die Gampersche Schifffahrt bei Mühlau über den Inn, um aber schon beim Burgpflegerhaus das linke Ufer wiederzugewinnen⁶⁴⁷.

Bis 1684 blieb der Schiffzug bis Telfs auf der rechten Seite. Die Zirler Brücke wurde wohl zum Übersetzen zum Salzstadel und Zollhaus benützt, doch wurden die Schiffe nach der Anlandung wieder auf die rechte Seite herübergezogen, um erst bei Telfs die linke aufzusuchen. Gamper hat vom Innsbrucker Rechen weg die linke Stromseite nicht mehr verlassen⁶⁴⁸.

Die Tendenz des Stromes, von der Telfser Länd immer mehr an die rechte Seite zurückzuweichen, hat eine Reihe von Bauten notwendig gemacht, die den Inn wieder in die „alte Runst“ hineintreiben sollten. Ganz scheint dies nicht gelungen zu sein, da die Klagen darüber nicht verstummen wollen⁶⁴⁹.

Die Bergfahrt dauerte einen bis zwei Tage; im zweiten Fall übernachteten die Schiffeleute in Zirl. 1688 wird zu diesem Zweck im Zollhaus eine Kammer hergerichtet⁶⁵⁰. — Die Talfahrt ging rasch vonstatten, ohne Zulandung in

⁶⁴³ Bau-Dir. 34/10, Lit. H. — Alte Inzinger und Flaurlinger Bauern behaupteten, daß in den 25 Jahren seit dem Ende der Waldreichschen Schifffahrt ein Drittel der Auen und Erlenbestände am Inn kultiviert worden seien.

⁶⁴⁴ Cam. Catt. 370.

⁶⁴⁵ Als am 15. Feber 1574 im Hofgarten ein großes Schießen losging, zu dem viel fremde Herren erschienen waren, mußten die Schiffeleute jeden Montag, Mittwoch u. Freitag um 2 Uhr nachm. am Hofgarten vorbeifahren, um sich von den Gästen bewundern zu lassen. (Sal. Bef. 1574, 53.)

⁶⁴⁶ Sal. Bef. 1584, 68, 69, 96.

⁶⁴⁷ Gub. 1801, 22, 4768.

⁶⁴⁸ Um die gegen die Salzschifffahrt aufgebrachten Ober- und Pfaffenhoferer nicht zu verletzen. (Bau-Dir. 34/10.)

⁶⁴⁹ Sal. Bef. 1628, 201. 1631, 15. — 1681, 256. Zösmair 61.

⁶⁵⁰ Sal. Bef. 1688, 225'. — Kulturhistorisch interessant ist der Inhalt einer Verfügung der Hofkammer von 1702: „Demnach uns vorkumben, ob sollten die schiffknecht von Hall nit allein bei dem stadl zu Telfs den toback trinken, sondern auch mit dem feyer auf dem schiff bis an den erdeiten stadl zufahren.“ Es wird ihnen aufgetragen, daß sie „mit gemeltem feyer nit mehr bis an den stadl fahrn, sondern selbiges allzeit ein guetes stuck zuvor auslöschn sollen“. (Sal. Bef. 1702, 172.)

Innsbruck brauchte man vier Stunden. Falls der Schiffmeister den Schiffszug selbst begleitete, zog er bei der Rückkehr den Landweg vor, wobei ihn meist ein bis zwei Knechte begleiteten. Die Heimreise zu Land dauerte infolge des öfteren Einkehrens entsprechend länger⁶⁵¹.

Beilagen

Nr. 1

Haller Schifffahrtsordnung aus dem Jahre 1500.

(H. Abschrift ca. 1550.)

Ordnung der schiffleut zu Hall im Ynthal, inen durch ain ersam rate daselbs aufgesetzt, wie articlweyse hienach volgt. Actum anno domini millesimo quinquentesimo.

Item die scheffleut sollen die lend versorgen mit knechten, rossen und scheffen, damit leut, und guet und was sy vertigen, notturftiglichen versehen sey.

Item wenn man ain scheff mit leuten, wein truknem guet oder anderm von hie weg fürn wil, sol der schefman den statrichter hie sölchs vorwissen lassen. Alsdann sol der richter selbs hinauskommen oder aber an seiner stat ainen verstendigen anwalt und nicht seinen knecht hinausverordnen, durch dene und ain andern schefman, so er zu im mag nemen, die wegfertigen scheff, ob die guet und recht geladen sein, vleissig besichtigt, auch darumben den kaufleuten, ob die daran benuegen haben, zuegesprachen werden, damit leib und guet versorgt sey; und so ain richter als wie vorsteet, handelt, sol im der schefman von solichen besichtigten schef schuldig sein ze geben: nemblichen von ainem grossen Wiener scheff zwelf kreuzer, von ainem mitern scheff bey sechzehn, sybenzehen oder achtzehen klaftern sechs kreuzer und von ainem klainem schiff vier kreuzer.

Item es soll auch hinfürmer kain geladen scheff von hie dannen gefuert werden, das sey dann, wie vorsteet, beschaut; wo das aber durch yemands uberfarn wurde, solln der oder diesselben durch ain rate darumb notturftiglich gestraft werden.

Item die scheffleut sollen in nachgemelten anslag von den scheffen, so die von hie weggeen, in der bruederschaft puchsen geben und des weder burger, inwoner, frembde noch ander gar niemands erlassen werden:

item ain yetlichs geladens Wiener scheff	VIII kr.
item ain yedes scheff, das von acht, neun oder zehen schueh im podn und mit leuten, wein oder truknem guet geladen ist, sol in die puchsn geben	VI kr.
item ain yede geladen ross züll	III kr.
item die geladen rennscheffl und puechen yedes	II kr.
item was flöss seind, wein von hie weg fürn, sol von yedem floss, da zway vass wein oder mer auflign, gegeben werden	I kr.

⁶⁵¹ In Verlassenschaftsabhandlungen von Salzschiifmeistern finden sich zahlreiche Wirtsrechnungen von Telfs, Zirl und Innsbruck.

Item die scheffleut, weder burger noch geste, sollen in den gnadenreichen noch andern jarn die brueder, gest oder niemand andern mit den lönen nit beswären, noch inen selbs die lön sezen oder machen, den frembden, so nicht guet herfuere und sich auf brueder oder ander an der lend mit lärn scheffen zu warten understunden, sol auch nit gestat werden, hie an der lend zu warten. Aber die, so guet herbringen, die mügen ungeverlichen fur aufnehmen, doch das sy niemand beswären, sunder albeg von ainer person, es sein brueder oder ander, von zweyen meyn über ainen kreuzer nit nemen. Wo aber yemand, es wern edl, kaufleut, brueder oder ander sundere, fürdingen welten, sollen sy denacht mit dem lon beschaidenlich haltn, wo sy aber miteinander nit ainig werden möchten, soll das albeg steen an dem burgermaister oder wem er das bevilcht, die pillichait zwischen inen auszudrucken.

Item wen ain frembder scheffman mit guet, als traid oder anderm her an die lend kumbt, sol man innin dreyen tagen den engsten undereinst an irrung lassen; wo er aber lenger darauf wolt verharrn oder öfter dann einmal anlegen, sol man hinfür kainswegs gestatn.

Item kainem frembden sol nit gestat werden, anhangscheffl, daran nicht ins land gefürt wird, auf schnellwerch an der lend zuwarten und dieweil sunst traidscheff, daran man guet hergefuert hat, vorhanden sein, sol man an dieselben anhangscheffl nicht anlegen lassen weder leut noch guet.

Item es sol auch kain scheffman hinfuran ainich fuer aufnehmen, er sey dann maister; wo aber sie maister nit scheff hettn, so sollen sis ainem knechte vergunnen, der burger ist, für ain gast als also, lange und von alter herkommen ist.

Item so die scheff hie steen, die auswendigen scheffleuten zuegehörn, wo ain maister oder knecht hie derselben scheff ains umb halben lon dingen und wegfüern wolte, sol derselb seinen mitburger hie nicht beswären noch auch mit kainem frembden gemeinschaft haben. Wo aber ain burger nit scheff hat oder nit farn welt, sol die lend dennoch nit verhindert oder yemand gesaumt werden.

Item wer oder welche diser vorgeschribnen articl ainen oder mer uberfuern, es wärn maister, knecht, burger oder frembde, der yede sol so oft hiewider gehandelt wurde, und yeden ubertretn articl in der bruederschaft puchsn zu buess geben ain phund Perner unablösslich zu bezalen und soll dennacht der herrschaft und obrigkait auch ainem ersamen rate hieyede straff nach der gestalt der verhandlung bevorsteen.

(Renoviert vor gemeltem ainem ersamen rat zu Hall in consilio anheut den ersten tag des monats septembris nach Christi geburt 1500 und im 53. jare.)

Nr. 2

Verzeichnis der Reisenden, die sich in den Jahren 1633 und 1634 zu Hall einschiffen. (Sal. Bef.)

1633.			
Tag	Reisende	Begleitung	Ziel
15. III.	Anton von Popp, Reichshofrat	—	Wien
„ „	Johann Arbogast zu Annaberg, Ldhptm. v. Glatz	Gattin und 5 Diener	?
16. „	Anna Margaretha v. Thun	7 Dienerinnen 4 Diener	Wien

Tag	Reisende	Begleitung	Ziel
19. III.	Mario und Pampalio Orsi	2 Diener	Wien
28. „	Jakob Khuen v. Belasy, Reg.-Rat	4 Diener	„
9. IV.	Christoph Mayr, Hoffurier	—	„
„	Sigmund Viconti, Hptm.	40 Personen	„
13. „	Genuesischer Kurier	—	?
16. „	Johann Reupolt, Hptm.	160 Mann	?
„	Andree Quaranta von Ramez	Eva Faustnerin	Wien
17. „	March. Giorgo Mauriche	einige Personen	„
19. „	Joh. Bapt. Beccaria	2 Diener	„
20. „	Johann Toneli	Güter	Wörgl
25. „	Obrist Rudolph von Ossa	Pferde u. Diener	?
1. V.	Hans Georg Frh. v. Seebach	Rüstungen	Wien
6. „	Diener des Grafen von Merode	—	„
„	Jakob Kurz, Pfleger v. Sterzing	—	„
9. „	Paul Pestaluzzi	—	„
„	Andree Porro	—	Passau
11. „	Adolf von Wolfgstörn	Frau, Dienerschaft und Kinder	Wien
12. „	Graf Rudolph zu Thun	50 Mann	?
16. „	Fürst Aldoprandin	Hofgesinde u. Pferde	Wasserburg
17. „	Peter Fürst v. Schwarzenberg	4 Diener	?
21. „	Johann Graf v. Nassau	—	?
26. „	Berg- und Schmelzwerkpersonen	—	Wien
27. „	Samson Asenelli von Mailand	2 Diener	„
„	Karl Graf von Salm	5 Diener	„
28. „	Andree Graf Montecucculi	12 Diener	„
6. VI.	Gräfin Lucia v. Lothringen	Hofgesinde	„
7. „	March. Comillio Gonzaga	150 Mann	„
13. „	Getteskhi und Ruptal	3 Pferde	„
19. „	Anna Maria Walz	Hauswesen	Passau
22. „	Sigmund Graf v. Wolkenstein	Dienerschaft	Wien
27. „	Claudius a Serina	6 Diener und 6 Pferde	„
3. VII.	Francesco Vivieni	—	„
8. „	F. Eugenio Veltran	36 Truhen Gewehre	„
20. „	Rudolf Gepeck	—	Freising
6. VIII.	Julio de Rati, Quartiermeister d. Hzg. v. Mecklenburg	30 Pferde 30 Personen	Wien
10. IX.	Wilhelm Alleman, o. ö. Raitrat	—	Passau
16. „	Peter Paul Merz, k. Kammer- diener	8	Wien
25. X.	Graf von Rivera	11 Personen	„
4. XI.	Kurier von Mailand	—	„
10. „	Joh. Bapt. Beccarini	Pferde	„
27. „	Virgilius Constantini, Kriegs- zahlmeister	Frau und Diener	„
1. XII.	Hieronymus de St. Paulina	60 Pferde	„

Tag	Reisende	Begleitung	Ziel
2. XII.	N. Nacci, Hptm.	einige Personen	Braunau
5. „	Karl Graf von Waizenhofen	—	Wien
7. „	Einige Bayern, die am Hofe waren	—	Bayern
20. „	Eustachius Frh. v. Althaimb	1 Cornet, 12 Die- ner, 18 Pferde	Wien
22. „	Gesandte aus Modena	—	„

1634.

1. III.	Marchese della Fuente	Leute und Güter	Wien
2. „	Bartlme Danazal, Hptm.	—	„
5. „	Juan de Vicognia, span. Kurier	—	„
11. „	Elias Kumer, Rittmeister	—	„
12. „	Johann Peer, Hptm.	einige Personen	„
14. „	Paul Relinger, Ltnt.	—	Braunau
17. „	Heinrich von Metternich	2 Personen	Wien
18. „	Frh. von Schlabata	Diener	„
„ „	Matheis von Venner	Diener	„
20. „	Tomaso Fabbra	—	„
22. „	Wilhelm Greil, österr. Handels- faktor zu Schwaz	—	Österreich
27. „	Johann Graf v. Waizenhofen	—	Wien
„ „	Peter Paul Merz, k. Kammer- diener	—	„
2. IV.	Anton Lira, kais. Kurier	—	„
13. „	Hans Michael Pruner	—	Braunau
16. „	Jakob vom Thurn, Pfleger v. Sterzing	—	„
19. „	Don Carlo von der Werf, Oberwachtmst.	—	Rosenheim
20. „	Vincenz Rizzi, k. k. Roßbereiter	Pferde	Wien
24. „	Hans Dietrich Ungelter	—	„
25. „	Gerardi Graf von Arch	90 Offiziere und Diener	„
26. „	Francisco Catonio	10 Personen, 4 Pferde	„
2. V.	Clement Radolf, Hofkammerrat	—	„
5. „	Jakob Walder	—	„
8. „	Jakob Rigoß, Claudias Kammer- diener	—	„
15. „	March. di Clavesana, Kämmerer des Hzg. von Savoyen	—	„
29. „	Sigmund Söllreich	70 Bergknappen	„
31. „	Basilius Vasti	1 Pferd	„
28. VI.	Hans Georg von Oppel	8 Personen	„
3. VII.	Spanischer Kurier	—	„
5. „	Michael Weinghofer, Hoffisch- meister	20 Zt. Aale	„

Tag	Reisende	Begleitung	Ziel
7. VII.	Josef Weckerlin	1 Person	Braunau
„ „	Franz Graf von Hohenems	—	Wasserburg
8. „	Herzog von Lothringen	Diener und 30 Pferde	Braunau
13. „	Gerio della Rena	—	Kufstein
14. „	Ferdinand und Ludwig Strazzi	—	Wien
21. „	Graf Friedrich von Fürstenberg	—	„
22. „	Cavaglier Fornielo, Hptm.	—	Braunau
„ „	Graf von Althaimb	—	„
„ „	Graf Ognata	—	Wien
29. „	Ferdinand Polli, Obristltnt.	2 Diener	„
14. VIII.	Marx Hörtnit, fugger. Getreide- händler	—	Österreich
„ „	Moriz Salamon	Diener	Rosenheim
15. „	Don Federigo Henriquez	8 Diener und 8 Pferde	?
16. „	Ferdinand Pischel, Ltnt.	—	Kufstein
18. „	Graf Saldagna	—	„
21. „	Graf Hans Fugger	—	Altötting
23. „	Hans Cristoph Praun und Hans Pendler von Schwaz	—	Österreich
10. IX.	Don Duardo von Portugal	15 Personen	?
14. „	Nikolaus Wernbayer, Hptm.	3 Personen, 4 Pferde, 1 Wagen	Wien
18. „	Johann Hartenberg Frh. v. Nottis	3 Personen	„
„ „	Georg Gschwendtner, österr. Faktor zu Schwaz	—	Österreich
22. „	Hans Jakob Pauman	2 Personen	Wien
„ „	Caspar von Baluc, Liechtenstein. Sekretär	5 Personen, 1 Kutsche	„
26. „	Johann Bapt. Clarici	—	„
21. X.	Genuinus Meinhard Haagen, Professor zu Köln	Diener	„
26. „	Balthasar Korner, Hofkurier	—	„

Nr. 3

Schiffuhrkosten von Hall nach Rosenheim und zurück gelegentlich der Reise
Erzherzog Ferdinands und Herzog Albrechts in Bayern im Jahre 1568.
(I. Ambr. A. I, 39.)

Überschlag, was und wieviel über hinausfuerung sechs lären schiff von hieaus bis geen Rosenhaimb und dann wider über das herauf bringen der durchleuchtigen hochgebornen fürsten und herrn Albrechten in Bayren sambt derselben mitkommenden, so die roß nit abgewechselt werden, uncosten aufgieng, also was der weg widerumben über die hinabfuerung irer f. g. bis daselbsthin geen Rosenhaimb und die lären schiff widerumben hieher zutreiben, auferlaufen und gesten wurde.

Sechs läre schiff von Hall bis geen Rosenhaimb zu fieren.	fl. kr.
Erstlichen 7 naufergen, yedem 2 fl. und 7 nachkern, yedem 1 fl. 36 kr. und 38 knecht, yedem 1 fl. 30 kr. facit schiff lon	82, 12
Die sechs schiff von Rosenhaimb unzt geen Hall mit irer f. g. heraufzutreiben.	
Anfenklichen zu den 3 grossen schiffen zu yedem 18 und 3 klaineren zu yedem 12, tut 90 roß, 1 per 1 fl. 12 kr. facit	108, —
Item 102 knecht, 1 per 1 fl. 12 kr. facit	122, 24
Under diesen knechten auf yedes schiff 4 personen, so das schiff regieren, als sestaler, steurer, vorreiter und sailtrager, dem yeden 4 fl. geben wirdet.	
Die ubermaß auf die hievorgesetzten 6 tuet auf ain schiff 11 fl. 12 kr. und auf die sechs schiff	67, 12
Auf yedes schiff ain schiffmaister sein lon 6 fl. facit	36, —
Verrer auf die 3 grossen schiff sail, auf yedes 4 sail, 1 per 7, tuet 28 schilling, und auf die 3 klaineren auch auf yedes 4 sail, 1 per 4, tuet 16 schilling; gen auf yedes schiff ain zwisl zu 4 schilling und noch auf yedes schiff ain aftersail zu 2 schilling, tuet alles 168 schilling, 1 per 1 fl. 12 kr. facit	201, 36
Mer auf obgemelte 90 roß auf yedes 8, tuet 720 star fuetter, tuet zu mueten, yede per 48 star gerait, 15 mut, 1 per 13 fl. facit	195, —
Mer für hey und stallmuete ain nachtlager, auf yedes roß 2 kr., tuet von den 90 rossen auf 4 nachtlager	12, —
Weiter auf obbemelte schiffmaister und knecht ain tag für alle profiant 20 fl., tuet auf 4 tag	80, —
Und noch von den 6 roßzüllen und 6 sailpuechen für haggen, spargen, sail und anders, tuet 12 stuck, 1 per 3 fl., facit	36, —
Summa die schiff heraufzutreiben facit	858, 12
Die sechs schiff f. g. von Hall geen Rosenhaimb zu fieren.	
Erstlichen 12 naufergen, yedem 2 fl., auch 12 nachkerer, yedem 1 fl. 36 kr., und 50 knecht, yedem 1 fl. 30 kr., facit schiff lon	118, 12
Die sechs lären schiff von Rosenhaimb widerumben hieher zu treiben, ye 2 schiff aneinander.	
Anfenklichen 48 roß, 1 per 1 fl. 12 kr., facit	57, 36
Mer 51 knecht, 1 per 1 fl. 12 kr., facit	61, 12
Uberlon auf die knecht, so das schiff regieren	33, 36
Den 3 schiffmaistern, 1 per 6 fl. lon, tuet	18, —
Für neue sail neben den alten einzepessern	50, —
Fuetterung für die roß	104, —
Hey und stallmuete	6, 24
Profiant, 1 tag 10 fl., tuet	40, —
Von den roßzüllen, puechen und anderen	18, —
Summa die lären schiff heraufzutreiben facit	338, 48
Und noch die schiff von Innsprugg herab geen Hall zu fieren	6, —
Summa summarum der ganz schiffkosten facit	1453, 24

Nr. 4

1759. Entwurf des Salzschiiffmeisters Franz Caspar Waldreich über Verdienst und Ausgaben. (Sal. Bef. 1759, 464 lit. A.)

Entwurf.

Ich Franz Caspar Waldreich, k. k. schiffmeister zu Hall an 14 nacher Zirl verführten salzfuhren vom 7. märti inclusive 13. april des laufenden 1759 jares verdienst und dargegen ausgeben habe.

Verdienst.	fl. kr.
Von Hall bis nacher Zirl habe verführt in 14 föhrt 1096 salzfaß, hie-von wirdet mir von dem k. k. obersalzamtsfaktor herrn Joseph An-toni Tausch vor jedes faß 25½ kreuzer bezahlt, beträgt	465, 48
Dargegen seind folgende ausgaben an 14 fuhren denen 10 ordinari knechten nebst einschluß der 4 oberknecht extralohn jede fahrt à 10 fl.	140, —
Vor heyzörung auf dem land vor 14 föhrt à 1 fl. 30	21, —
Haber bey jeder fahrt 15 star, trifft obangeführte 14 föhrt 210 star und jedes à 45 kr.	157, 30
Denen 14 knechten bey jeder fahrt auf dem land ein maß wein, be-trifft auf 14 fahrt	32, 40
Für heu zuhaus wie auf dem land, für gsot oder ghäck, so zur fütte-rung muß mitgenommen werden, rechne nur vor jede fahrt 1 fl.	14, —
An sailern, so in endengemelten 14 föhrt machen 42 schilling aus, wo-von meinen seilermeistern ab jeden schilling 1 fl. 40 kreuzer bezalen muß, beträgt	70, —
Vor leinfäden zu denen zwieslen und bey sailern zu binden, werfe nur aus	7, —
Vor sogenannten bittrichwein den 14 knechten zuhaus ab 14 fahrt jedem knecht 6 kr.	19, 36
Dem schmied und sattler, auch gsotschneider betrifft jede fahrt 2 fl.	28, —
Für stroh, schiffung, fischer und wasserräumung	40, —
Summa der ausgaben	550, 46
ab der verdienst mit	465, 48
Erscheint schaden und einbuß einsmalen	84, 58

Nr. 5

Schiffszeug des Salzschiiffmeisters Wilhelm Scharl. (H. Inv. 1653.)

Schöff, rosschöff und zuegehörung. fl. kr.

Ain praunplessets vorross	60, —
ain grosser praun ohne zaichen, der Scherrüeb'l genannt	80, —
ain prauner plass, der Strasser genannt, so derzeiten krank und ohne anschlag	—, —
ain dunkelprauns afterross	85, —
ain ainaugeter schwarzer plaß, der Mezgen haissend	55, —
ain lichter praun mit ainem spieg'l, der Pachmayr genannt, bei acht jarn alt	75, —

ain schwarzes roß mit ainem clainem spiegl	55, —
ain schwarz ainaugets roß	36, —
Ain traunzill	36, —
ain alte dergleichen zill	18, —
ain roßzill	20, —
Ain holzhitten auf der obern lent	18, —
Darinnen:	
ain halbs aftersail	—, 20
zween lerch zu schwingen	—, 30
nein salrueder, ains per drey	—, 27
siben spargenhölzer, ains per vier	—, 28
ain laiter	—, 3
drey alte kipfen	—, 2
drey ruederpletter	—, 9
ain eissreit	—, 2
bey vier purn mieß	—, 16
fünf spärgen	1, —
fünf sessen	—, 10
zway kerrueder	2, —
zway sayl, ains zu acht schilling, so etwas verzogen	15, —
ain alte schöfftruchen mit eisen beschlagen	—, 12
drey fuetterschäffer	—, 12
zween scheffhäggen	—, 4
ain stöcher	—, 2
ain zwißl sambt siben kötten	5, —
zway neue sayl, jedes zu acht tut sechzehen schilling, ainer per ain gulden vierzig kreizer	26, 40
mer zway aftersail, halten fünf schilling, ain per ain gulden vierzig kreizer	8, 20
zway schöffwinten	12, —
ailf silbenhelzer, ains per vier	—, 44
fünf neue salrueder, ains per funfzechen kreizer	1, 15
vierundsechzig jexen nögl	1, 4
fünfzechen pfund clampern, ains per nein kreizer	2, 15
zwelf teisl und vorkämet, guet und böß, sambt zween fuersätzl und zween leitriemben, zusammen	—, 30
zween fürsschlag	1, —
ain wag	—, 20
drey vorscheiter	—, 30
ain sämersattl	—, 40
das vorhandene stro und gspot ist taxiert	3, —
siben par clester	—, 28
zöchen schöffgeschirr sambt sechs schöffsättlen und siben alten kozen ..	10, —
ain heywagen mit acht kötten und aller zuegehör	15, —
ain laitergeschirr mit kötten und gstöll	3, 30
ain schlaipfchlitten sambt den reiß	2, —

Summa..... 683, 35

In Tirol gebräuchliche schiffmännische Fachausdrücke.

Belege für selten vorkommende Ausdrücke:

G = Ländgefälle 1666.

S = Inventar des Salzschißmeisters Scharl. Beilage 5.

M = Inventar des Schiffmeisters Mörl.

T = Tablanderische Schiffeute Anm. 639.

W = Amtliche Beschreibung der Wasserstraßen Tirols (Ferd. Bibl. Dipauliana 1366, V).

Zur Erklärung herangezogen:

C = Chronik von Rosenheim.

Sch = Schneller, Bairisches Wörterbuch.

Achterin: siehe Traunzille.

Afterreiter: letzter Reiter im Schiffzug (T, C).

Afterroß: dessen Pferd (S).

Afterseil: Seil, an dem kleine Nebenschiffe an der Hohenau hängen (S).

Aufleger: gehen zu Fuß neben dem Schiffzug und heben das Seil über Hindernisse (T, C). — Wohl zu unterscheiden von den Arbeitern an Länden und Niederlagen.

Aufritt, Abritt: Lücke in der Arche, wo diese vom Hufschlag betreten, überschritten oder verlassen wird (Bau-Dir. 34/10).

Buchen: kleinste Schiffsart, für Gütertransporte nicht brauchbar, nur als Lotsen- oder Reiseschiffe für eine bis drei Personen benutzbar (Sal. Bef. 1556/58, 283. — Sal. Bef. 1559/60, 432. — Sch I, 195).

Erzville: kleineres Schiff, mit 2—5 Pferden Vorspann, für Erzfuhren.

Fünferin: siehe Traunzille.

Gämsel: der auf der Donau so benannten Schiffsart nicht entsprechend; dort 100 Schuh lang (Sch I, 916). — In Tirol gleich den Roßzillen (H. Inventare d. Michael Praun 1655 und d. Franz Sterner 1641).

Gegenfahrt: Fahrt stromaufwärts.

Großschiffe: Kloh- und Traunzillen und große Haller Plätten.

Heftseil: Seil zum Festbinden der Schiffe am Heftstecken.

Hohenau: Hauptschiffahrt bei der Gegenfahrt, auf dem der Seßtaler steht und von dem aus das Zugseil ans Land geht (Sch I, 1042).

Hufschlag: Schiffsritt = Leinpfad.

Kehrruder: große Steuerruder an Plätten und Hohenauen.

Kipfen: die aus samt der Wurzel ausgegrabenen Fichtenstämmchen gewonnenen Rippen der Schiffswände (Sch I, 1273).

Klohzille: 12—18 Schuh lang, 8—10 Schuh breit (Pest-A. IX, 99. — Sal. Bef. 1566, 488). Die bayerischen Klohzillen, die eigentlichen Getreideschiffe, sind 21—23 Klafter lang, 12—14 Schuh breit und gehen 3—4 Schuh tief ins Wasser (W). Die Klohzillen sind viel massiver gebaut als die nur zur Talfahrt gebrauchten Schiffe.

Marstaller: Reiter auf dem ersten Zugpferde eines Schiffzuges (T, C).

nachkehren: bei der Naufahrt hinten steuern.

naufahren: das Schiff in der Naufahrt führen. Im Mittelalter auch in der Bedeutung Waren flußabwärts führen (1423): Item Lienhart Tasche 4 vert mit ainem schef zu Volrerpruk und ain schef gelichen hat drey wohn und nauverte lärch, laden, schlegl und den zug (H. Rb. I, 287').

Naufahrt: Fahrt flußabwärts.

Nauferg: auch Naufahrer, Nauführer, der das zu Tal gehende Schiff dirigiert (Sch I, 3).

Plätte: jedes flache, in erster Linie für die Talfahrt bestimmte Schiff. Die Haller Plätte ist 10 Klafter lang, 9¼ Schuh breit und 3 Schuh tief (W). — Plätteln = kleine Beischiffe oder Buchen.

Poschen einhängen: die Archen mit Buschwerk und beasteten Stämmen behängen, um den Stoß auffahrender Schiffe abzuschwächen.

- Rennschiff:** etwas größer als eine Buche, faßt etwa 10 Personen oder ein Pferd (Sch I, 196).
- Roßzille:** 10—12 Klafter langes Schiff, bei Schiffzügen mitgeführt, um bei der Rückfahrt darauf die Pferde zu verladen. Trägt 10—15 Pferde.
- Salruder:** seitlich an Platten angebrachte Ruder zum Zweck der Fortbewegung (S).
- Schalten:** Stange, mit welcher die Schifflente auf den Grund greifen, um das Fahrzeug fortzustößen, zu lenken, festzuhalten usw. (Sch II, 415).
- Schiffhaken:** Stange mit Haken am Ende, um das Schiff ans Land zu ziehen.
- Schiffswinde:** Hangel, mittels der ein Schiffzug unter einer Brücke hindurchgezogen wird, nachdem die Pferde ausgespannt sind (M; auch Loehr 199). Eine Abbildung auf einem Wirtshauschild im Schwazer Heimatmuseum.
- Schilling:** bairisches Seilmaß, $7\frac{1}{2}$ Pfund Hanf (C).
- schoppen:** Fugen mit Moos ausstopfen, faule Schiffböden und -wände ausbessern, dann überhaupt Schiffe bauen (Sch II, 437).
- Schoppstatt:** Schiffswerfte.
- Sechserin:** siehe Traunzille.
- Seilbuchen:** als Beischiff beim Schiffzug. Bairisch: Seilmuzen (C).
- Seilträger:** Schiffknecht auf der Hohenau, der die Aufsicht über die Schiffseile hat (C).
- Sessen:** kleine Holzschöpfer zum Ausschöpfen des in den Schiffsraum eingedrungenen Wassers. Handsesse, Sesse mit Stielen (Sch II, 322).
- Seßtal:** bis auf den Boden freigelassene Stelle in der Schiffsmittle, in der sich von der Ladung getrennt das Lager für die Schifflente befindet (C, Sch II, 323).
- Seßtaler:** Schiffknecht, der auf der Mitte der Hohenau steht und den ganzen Schiffzug dirigiert (C, Sch II, 323).
- Siebnerin:** siehe Traunzille.
- Silbenholz:** dem Wagscheit entsprechendes Holz mit Ring, durch den das vom Zwiesel abzweigende Seilstück hindurchgezogen wird (C).
- Silseil:** bairisch Stelzen (C), Seil, das vom Zwiesel nach dem Silbenholz abzweigt (H. Inventar d. Schiffmeisters Miterhofer 1614).
- Stecher:** mit Eisen beschlagener Stock, wohl mit den Schalten identisch.
- Steuerer:** Steuerer, der das Kehruder der Hohenau bedient (C).
- Stöttreiter:** anscheinend nur bei der tirolischen Salzschiifahrt gebräuchlicher Name für einen der Reiter im Schiffzug (T).
- Streichbaum:** glatter, mindestens 5, höchstens 10 Zoll starker Baumstamm, der Länge nach auf dem Archenscheitel angebracht; Streichbäume waren nur dort nötig, wo die Arche hoch und ganz knapp über dem Ufer ging, der Schiffsritt aber auf der Landseite führte, um die starke Abnutzung der über die Arche streichenden Schiffseile zu verringern (Bau-Dir. 34/10).
- Studel:** Gerüst für Ruder (Sch II, 733).
- Traunzille:** hauptsächlich in der Talfahrt verwendetes, 13—16 Klafter langes, 10 Schuh breites Schiff (Pest-A. IX, 99). Nach der Tragfähigkeit unterscheidet man:
- | | | |
|--------------|---------|---------------------------|
| 400 Zentner: | Vierer | (Sal. Bef. 1626, 177); |
| 500 „ | Fünfer | (Sal. Bef. 1596/97, 74); |
| 600 „ | Sechser | (G). |
| 700 „ | Siebner | (Sal. Bef. 1561/62, 622). |
| 800 „ | Achter | (Pest-A. IX, 99). |
- Die Traunzille war die gebräuchliche Schiffsart für die tirolische Salzschiifahrt.
- Urfahrschiif:** Überfahrtschiif, z. B. in Amras und Wattens.
- Vierer:** siehe Traunzille.
- Vorreiter:** Knecht, der bei der Gegenfahrt vorausreitet, den Weg sucht, die Wassertiefe mißt usw. (C).
- Vorroß:** dessen Pferd.
- Zwiesel:** Seil oder Kette, von dem aus die Silseile zu den Schiffspferden abzweigen.
- (Vorläufig nicht zu erklären vermag ich die Ausdrücke „Spargen“ und „Lärch zu Schwingen“.)

Ofters angeführte Werke

- Adrian Karl: Der Laufener Schiffer (Mitteilg. der Gesellschaft für Salzburger Landeskunde 50. 1910).
- Archivberichte aus Tirol, v. Ottenthal und Redlich.
- Chronik v. Hall, verfaßt von F. Schweyger. Hg. von D. Schönherr, Tirol. Geschichtsquellen I.
- Chronik v. Rosenheim, bearbeitet von O. T. von Hefner. Rosenheim 1860.
- Doeberl M.: Entwicklungsgeschichte Bayerns. 3 Bde.
- Egger J.: Geschichte Tirols. 3 Bde.
- Fischer J.: Tirols Getreidepolitik von 1527 bis 1601 (Forschg. z. Inneren Geschichte Österreichs, H. 4).
- Studien zur Getreidepolitik Tirols im 16. Jahrhundert (Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung. 42. Jg., Heft 4, S. 115—134).
- Zwei Stritte um die Gältigkeit Halls in Tirol im 16. Jahrhundert (Vierteljahrschrift für Sozial- u. Wirtsch.-Gesch. N. F. 42, S. 445 ff.).
- Guarironi H.: Die Greuel der Verwüstung menschlichen Geschlechts. Ingolstadt 1610.
- Hirn Josef: Erzherzog Ferdinand II. von Tirol.
- Erzherzog Maximilian der Deutschmeister.
- Hall in Tirol. 1903.
- Inama-Sternegg: Deutsche Wirtschaftsgeschichte.
- Kogler Ferdinand: Beiträge zur Stadtrechtsgeschichte Kufsteins bis zum Ausgang des Mittelalters (Forschg. z. Inneren Geschichte Österr., Heft 9).
- Recht und Verfassung der Stadt Rattenberg im Mittelalter (Schriftenreihe zur bayer. Landesgeschichte. 1. Bd.).
- Kulischer: Allgemeine Wirtschaftsgeschichte.
- Lamprecht: Deutsches Wirtschaftsleben im Mittelalter.
- Loehr August: Beiträge zur Geschichte des mittelalterlichen Donauhandels (Oberbayer. Archiv 60. 155 ff.).
- Lori: Sammlung des bayerischen Bergrechtes. München 1764.
- Maretich G.: Zur Geschichte Kufsteins (Zeitschft. d. Ferdinandeums III. F. 36. Heft, S. 339 ff.).
- Mayer Theodor: Zwei Passauer Mautbücher aus den Jahren 1400/1401 und 1401/1402 (Verhandlg. d. Hist. Vereins v. Niederbayern. 44. u. 45. Bd.).
- Mayer-Kaindl-Pirchegger: Geschichte und Kulturleben Deutschösterreichs.
- Riezler: Geschichte Bayerns.
- Scheuermann: Die Fugger als Montanindustrielle in Tirol und Kärnten (Studien zur Fuggergeschichte 8).
- Sombart W.: Der moderne Kapitalismus.
- Staffler: Tirol und Vorarlberg.
- Stolz Otto: Das mittelalterliche Zollwesen Tirols bis zur Erwerbung des Landes durch die Herzöge von Österreich 1363 (Archiv f. öst. Gesch. 97).
- Zur Geschichte der Organisation des Transportwesens in Tirol (Vierteljahrschft. f. Sozial- u. Wirtsch.-Gesch. N. F. 8).
- Neue Beiträge zur Geschichte des Niederlagsrechtes und des Rodfuhrwesens in Tirol (Vierteljahrschft. f. Sozial- u. Wirtsch.-Gesch. N. F. 22).
- Straganz M.: Hall in Tirol.
- Wagner Georg: Erd- und Landschaftsgeschichte. 2 Bde. Öhringen 1931.
- Wolfstriebl-Wolfskron: Tiroler Erzbergbaue 1301—1665.
- Wopfner H.: Die Lage Tirols zu Ausgang des Mittelalters und die Ursachen des Bauernkrieges (Abhandlg. d. Mittl. u. Neueren Gesch. H. 4).
- Zösmair I.: Über die Innschiffahrt in Tirol vor 300 Jahren (Innsbrucker Nachrichten 1922, Nr. 60—62).

Verzeichnis der benützten Archivalien

1. Landesregierungs- (ehem. Statthalterei-) Archiv Innsbruck (I).

Handschriften	Abkürzungen:
Ambraser Akten (Memorabilien)	Amb. A.
Leopoldinum	Leop.
Pest-Archiv	Pest-A.
Kunstsachen	
Zollamtsrechnungen	
Grenzakten	Grenz-A.
Cammeral-Cattanea	Cam. Catt.
Ältere Cammeralakten	
Akten der Landesbaudirektion	Bau-Dir.
Von der kais. Majestät	V. k. Mt.
An die fürstliche Durchlaucht	A. f. Dt.
Entbieten und Befehl	E. B.
Gemeine Missiven	G. M.
Missiven an Hof	M. a. H.
Ad Imperatricem	
Gubernialakten	Gub.
Missiven	Miss.
Missiven in Cammeralibus	Miss. Cam.
Hofresolutionen	
Salinenbefehl	Sal. Bef.
Salinenbericht	Sal. Ber.
Salinenprotokoll	Sal. Prot.

2. Tiroler Landesarchiv (L).

3. Museum Ferdinandeum (Ferd.).

4. Stadtarchiv Hall i. T. (H)

Urkunden	Urk.
Raitbücher	Rb.
Mandate	Mand.
Ratsprotokolle	Rats-Prot.
Ratsmemoriale	
Gerichtsbücher	Ger. B.
Gerichtsprotokolle	Ger. Prot.
Prozeßakten	
Verlassenschaftsabhandlungen	VA.
Inventare	Inv.

Steuerbücher, Spitalraitbücher, Registratur seit 1823, Bayer. Registratur. Faszikel Schiffahrt, Länd, Pfarrkirche, Zünfte, Zoll.

5. Kufsteiner Stadtarchiv (K).

6. Hauptstaatsarchiv München (MHSStA.).