

Oberösterreichische Heimatblätter

Herausgegeben vom Institut für Landeskunde von Oberösterreich
Schriftleiter: Dr. Franz Pfeffer

Jahrgang 13 Heft 3

Juli-September 1959

Inhalt

	Seite
Ernst Neweklowsky: Aschach und die Donauschiffahrt	207
Hans Steinbach: Vom Pflanzenkleid des Irrseebeckens	243
Robert Strouhal: Die frühbronzezeitlichen Hortfunde Oberösterreichs	265

Bausteine zur Heimatkunde

Gustav Gugitz: Marianne Willemer. Berichtigungen zu ihrer Lebensgeschichte und ihren Beziehungen zu Linz	279
P. Altmann Kellner: Die Neugestaltung der Orgel und des Immakulata-Altars in der Stiftskirche von Kremsmünster	285
Rudolf Zinnhobler: Das Patrozinium der Stadtpfarrkirche in Wels	289
Heinrich Wurm: Der Jörgerische Geigenhandel	292
Gustav Brachmann: Wirtschaftsgeschichtliche Streufunde	299

Berichte

Oberösterreichische Chronik 1958	309
--	-----

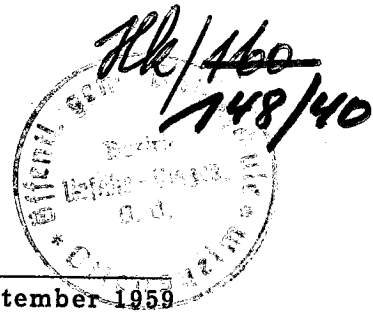
Schrifttum

Buchbesprechungen	322
-----------------------------	-----

Zuschriften an die Schriftleitung (Manuskripte, Belegstücke):
Dr. Franz Pfeffer, Linz a. d. D., Bahnhofstraße 16, Ruf 26 8 71

Zuschriften an den Kommissionsverlag
(Versand, Abonnement- und Einzelbestellungen):
Oberösterreichischer Landesverlag, Linz a. d. D., Landstraße 41, Ruf 26 7 21

Druck: Oberösterreichischer Landesverlag Linz a. d. D.



Aschach und die Donauschiffahrt

Von Ernst Neweklowsky (Linz)

Zwischen Regensburg und Krems bestimmt der Rand des Massivs den Lauf der Donau. In dieser Strecke schneidet der Strom an mehreren Stellen gegen Süden vorspringende Teile des Granitberglandes ab, indem er, seine im allgemeinen ost-südöstliche Laufrichtung beibehaltend, ins Gebirge eindringt. Zwischen diesen Bergstrecken, in denen die Donau ihr gesamtes Wasser in oft abenteuerlich gewundenem und nur aus ihrer Entstehungsgeschichte zu verstehendem Lauf in einem einheitlichen Bett abführt, liegen Ebenen, in denen sich der Strom in zahlreiche Arme spaltet, die, dem Baerschen Gesetz folgend, oft weit nach Süden ausgreifen und ihre Lage ständig änderten, bis man ihn durch Baumaßnahmen in ein geregeltes Bett zwang.

An jenen Stellen, an welchen die Donau in das Gebirge eintritt und es wieder verläßt, haben sich Siedlungen entwickelt, die ihre Bedeutung sowohl dem Verkehr auf dem Strom als auch jenem über ihn zu verdanken haben, wobei häufig ihr Entstehen dem letzteren, ihre weitere Entwicklung aber dem ersteren zu verdanken ist.

Eine für den Übergang über die Donau besonders günstige Stelle lag am Ausgang des Passauer Tales, wo die letzten Ausläufer des rechtsuferigen Sauwaldes, das Aschacher Bergland, ihr Ende finden und der von Wels über Eferding nach Norden führende Weg den Strom kreuzt. Wenn auch das linksuferige Landshaag kein Ausgangspunkt für Fernwege war, so diente es doch als Umschlagplatz für das engere Hinterland¹ und ist um 1190 als portus contra Ahscha erwähnt, wo wir 1359 dem uervar ze Lantzhag² begegnen. Die Überfuhr war, wie wir noch sehen werden, recht erträgnisreich.

An dieser Stelle weist die Donau heute noch ein wesentlich geringeres Gefälle auf, als es ihrem sonstigen Lauf entspricht, bedingt durch das Aschacher und das Brandstätter Kachlet, von dem noch die Rede sein wird. Es sei jedoch gleich an dieser Stelle erwähnt, daß der Schiffmann unter einem Kachlet oder richtiger G'hachlet eine Anhäufung von Felsen im Strom versteht, seien sie nun gewachsenes Gestein oder lose Kugeln, weil zwischen ihnen das Wasser hindurchzieht wie der Flachs, der durch eine Hechel gezogen wird. Der durch das Kachlet bedingte Aufstau verminderte oberhalb das Gefälle und erleichterte dort den Übergang über den Strom.

¹ Franz Pfeffer, Die Linzer Fernstraßen, Jb. Linz 1953 S. 518.

² Konrad Schiffmann, Historisches Ortsnamen-Lexikon (1935) Bd. 2 S. 105/6.

Die hier entstandene Siedlung erhielt von dem jedenfalls vorhanden gewesenen reichlichen Eschenbestand den Namen Aschach, entstanden aus *asch*, dem mhd. Wort für Esche, und angehängtem Kollektivsuffix. Der Eschenbestand gab auch dem bei Brandstatt in die Donau mündenden Fluß den gleichen Namen, dessen Endsilbe jedoch das mhd. Wort *ahe* ist, welches fließendes Wasser bedeutet. Es ist weder ein Grund vorhanden, das Wort Aschach für keltisch zu halten, noch zu glauben, der Fluß Aschach müsse früher bei dem Orte gleichen Namens in die Donau geflossen sein, wie dies Martin Kurz tut³.

So wie an den Endpunkten anderer Engstrecken der Donau, entstand auch am Ende des Passauer Tales frühzeitig eine Zollstätte. Man hat Rosdorf, die erste Zollstätte in der bayrischen Mark im Osten, welche in der zwischen 903 und 905 entstandenen Zollurkunde von Raffelstetten erwähnt wird, im Orte Landshaag gesucht, doch ist sie sicher südlich der Donau, jedenfalls im Umkreise der nachmaligen Schaunburg zu suchen und war nichts anderes als die Vorläuferin der späteren Aschacher Maut⁴, wenn sie auch wahrscheinlich an anderer Stelle lag. In der Raffelstettener Zollurkunde wird ausdrücklich auf die Verhältnisse Bezug genommen, wie sie sich seit 826 gestaltet haben, und es werden darin als weitere Zollstätten Linz, Eparesburg und Mautern genannt. Es ist von Schiffen der Krämer und von solchen freier Männer die Rede, von Schiffen mit Salz, die den Passauer Wald durchfahren haben, die also Salz aus Reichenhall führten, sowie von Schiffen aus Bayern, die wieder dahin zurückkehrten. Weiter wird von vollwertigen Schiffen gesprochen, das ist von solchen, deren Besatzung aus drei Leuten bestand. Es ist bemerkenswert, daß die die Schifffahrt betreffenden Angaben in der Zollordnung jene über den Landverkehr weitaus überwiegen, so daß sie einen Beweis für eine recht bedeutende Handelsschifffahrt am Beginne des zehnten Jahrhunderts bietet.

Diese Schifffahrt auf dem Strom reicht ja in sehr frühe Zeit zurück. Nach den Funden im Greiner Struden ist sie bis in die Jungsteinzeit zurück zu verfolgen. Die urgeschichtliche Schifffahrt hat im Gebiete von Aschach keine Spuren hinterlassen, ebenso sind dort keine Spuren der römischen Schifffahrt nachzuweisen, die jedoch gleichfalls an dem Orte vorüberführte, wenn auch in Aschach das römische *Joviacum* zu suchen, nicht zutreffend ist⁵. Diese Flottenstation, in welcher *Liburnarier* lagen, wird vielmehr in Schlögen, an dessen Lager, wie die Grabungen 1957 ergaben, es eine gepflasterte Schifflande gab, oder in Eferding⁶ gesucht, an dem ja früher ein Donauarm vorüberfloß. Man darf sich nicht vorstellen, daß die *milites liburnarii* die obere Donau mit der als *liburna* bekannten Schiffstypen, die dieser Truppe den Namen gegeben hat, befuhren. Denn mit diesen, mit zwei Ruderreihen versehenen, nach vorne und rückwärts steuerbaren und zum Segeln eingerichteten Schiffen hätte man auf der oberen Donau nie fahren können. Die Römer benützten vielmehr jene Fahrzeuge, die sie bei der Landnahme vorfanden, und diese sahen nicht anders aus, als die hölzernen Ruderschiffe, die auf unsere Tage gekommen sind, wie wir ja aus ihrer Darstellung auf der Marc-Aurel-Säule wissen⁷.

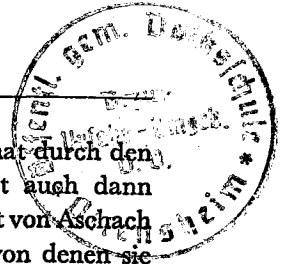
³ Martin Kurz, Aschach an der Donau, Welser Zeitung v. 23. Februar 1935.

⁴ Ignaz Zibermayr, Noricum, Bayern, Österreich (1944), S. 316.

⁵ Rudolf Noll, Römische Siedlungen und Straßen im Limesgebiet zwischen Inn und Enns, Der römische Limes in Österreich, Heft XXI (1958) S. 24.

⁶ Franz Pfeffer, Die Linzer Fernstraßen, S. 524.

⁷ Ernst Neweklowsky, Die Schifffahrt und Flößerei im Raume der oberen Donau, Bd. 1 (1952) S. 19.



Die Donauschiffahrt, wie wir sie aus der Raffelstettener Zollordnung kennen, hat durch den Magyareneinfall eine jähe und tiefgreifende Unterbrechung erfahren. Es ist auch dann durch lange Zeit keine Rede von einer Zollstätte, bis 1190 das erste Mal die Maut von Aschach in Erscheinung tritt⁸. Sie befand sich im Besitz der Grafen von Formbach, von denen sie an die Herren von Schaunberg übergang, in deren Besitz wir sie 1196 finden und die sie lange Zeit hindurch innehatten⁹. Hiezu sei bemerkt, daß wohl der König oberster Inhaber des Zollregals war, seine Einflußnahme auf das Zollwesen im Donauraume aber äußerst gering gewesen ist; die Ausübung des Zollregals ging fast ausschließlich an die territorialen Herren über. Wohl bestätigte noch 1219 Kaiser Friedrich II. der Stadt Nürnberg ihre Vorrechte an der Maut zu Aschach, das gleiche tat auch Papst Gregor IX. 1236 hinsichtlich des Klosters Suben. Später bekräftigten sowohl Ottokar als auch Rudolf von Habsburg die alten Rechte der Stadt Tulln an der Aschacher Maut durch neue Urkunden. 1287 bestätigt Herzog Albrecht I. der Stadt Steyr u. a. ihre Privilegien an der Maut zu Aschach¹⁰. Am 1. Mai 1331 werden den Grafen von Schaunberg *alle di gut und lehen, di si und ir vordern von dem reiche und vorher und von alter zu lehen gehabt habent* verliehen. Daß ihnen unter anderen Rechten auch der Besitz ihrer Maut bestätigt und ihnen das Recht zuerkannt wird, ihre Maut zu verlegen, ist in einer Urkunde gleichen Datums enthalten, die sich aber als Fälschung erwiesen hat¹¹. Dem König verblieb das Recht der Bestätigung, wenn er sich in der Nähe aufhielt¹². In der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts errichteten die Schaunberger eine zweite Mautstelle zu Neuhaus, wo sie 1361 und 1382 regensburgische Schiffe anhielten. Bei dem die Fehde mit Herzog Albrecht III. beendigenden Friedensschluß verpflichtete sich Graf Heinrich von Schaunberg am 13. März 1383 u. a. die Maut in Aschach und sonst nirgends einzunehmen, doch erlaubte ihm Albrecht am gleichen Tage, diese Maut ein weiteres Jahr in Neuhaus und erst dann wieder in Aschach verlangen zu dürfen¹³. Eine neuerlich ausgebrochene Fehde wurde mit der Vereinbarung beendet, daß die Maut in alter Höhe nur mehr in Aschach eingenommen werden dürfe¹⁴. Die Schaunberger erlangten bald ihre alte Unabhängigkeit wieder. In einer Verleihungsurkunde Kaiser Wenzels vom 28. Oktober 1396 werden die Mauten ausdrücklich genannt. Die Schaunberger verpfändeten, versetzten und vererbten auch die Maut und ihre Einnahmen ebenso wie ihre sonstigen Besitzungen und Rechte¹⁵. Im Jahre 1434 erhielt Graf Johann von Schaunberg von Kaiser Sigmund das Recht, eine zweite Mautstelle in Eferding zu errichten und dort von den Kaufleuten, welche zu Aschach nicht anlegen wollten, die Maut einzuheben, was 1438 König Albrecht II. bestätigte¹⁶. Im Vergleich vom 10. April 1553 zwischen Graf Wolf von Schaun-

⁸ Urkundenbuch des Landes ob der Enns (OÖUB.) (1852 ff.) Bd. 1 S. 388 Nr. 200.

⁹ Ebenda, Bd. 2 S. 456 Nr. 312.

¹⁰ Herrn Dr. Othmar Hageneder sei für die Gestattung der Einsichtnahme in sein Manuskript „Die Maut zu Aschach im Mittelalter“ herzlich gedankt.

¹¹ Alfred Hoffmann, Zur Geschichte der Schaunbergischen Reichslehen, Mitteilungen des OÖ. Landesarchivs Bd. 3 (1954) S. 382.

¹² August R. v. Loehr, Beiträge zur Geschichte des mittelalterlichen Donauhandels, Oberbayerisches Archiv Bd. 60/2 (1922) S. 247.

¹³ OÖUB., Bd. 10 S. 214 Nr. 283; Bd. 10 S. 210 Nr. 278.

¹⁴ Ebenda, Bd. 10 S. 371 Nr. 491.

¹⁵ Ebenda, Bd. 10 S. 366 Nr. 489.

¹⁶ Othmar Hageneder, Die Maut zu Aschach, Hs.

berg und den drei Ständen des Landes ob der Enns hatte Graf Wolf die Maut *eigenthumblich* inne. In dieser Form kam sie nach dem Aussterben der Schaunberger, 1559, an die Schaunbergischen Erben, denen sie noch 1574 gemeinsam gehörte (Schaunbergisches Urbar von 1574, OÖ. Landesarchiv), und wurde dann in sechs Teile geteilt, die teilweise in rascher Folge ihre Besitzer wechselten¹⁷. Alle Teile kamen in den Jahren 1593 bis 1608 an Helmhard Jörger, beziehungsweise seine Erben, und zwar verkauften ihre Anteile¹⁸:

Hans Septimus herr von Liechtenstein samt der Herrschaft Stauff, dem Markt Aschach, dem sechsten Teil der Wassermaut allda samt derselben zugehörigen Gründen und Diensten am 1. August 1593,

Hans von Tschernembl den sechsten Teil der Wassermaut samt Zugehörungen am 21. Jänner 1594,

Eraftmus Herr von Starhemberg den sechsten Teil am 1. Oktober 1598,

Frau Ottilia von Puechhamb am 1. Oktober 1599,

Reinprecht Gottfried und Gundackher Herren zu Pohlhamb auf Liechtenegg am 20. Juli 1608.

Nachdem sie dem Freiherrn Karl Jörger konfisziert worden waren, wurde sie 1622 samt Stauff um 203.000 fl an Carl Grafen Harrach eingeworben. Ferdinand II. stellte am 12. Dezember 1631 darüber einen „Schirmbrief“ aus¹⁹.

Bereits frühzeitig gibt es Mautbefreiungen. Nicht nur zahlreiche Klöster, sondern auch Städte und Adelige hatten Rechte an der Aschacher Maut. Als Gegengabe für die Ermäßigung der Mautabgabe entrichteten einige Klöster Käse, Engelhartzell Hafer und 4 Hennen, die Klöster Reichersberg und Ranshofen Filzschuhe, Niederalteich 4 Eimer Bier zur Fastenzeit und zuletzt Lilienfeld und Heiligenkreuz zwei Messer mit elfenbeinernen Griffen und zwei Seidenbeutel. Auch Suben gab 1 Paar Messer. Das Kloster St. Nikola bei Passau gab 1256 von dem Getreide, welches es von seinen Besitzungen in Alkoven donauaufwärts führte, einen Scheffel, 1364 vom Weizen 10, 1371 und 1423 jedoch nur mehr 8 Metzen, 1580 außerdem 2 Gänse und 4 Hennen. Die Regensburger hatten eine Abgabe in Pfeffer zu leisten²⁰, worauf wir noch zurückkommen werden.

An der Maut zu Aschach sind folgende mittelalterliche Mautbefreiungen bekannt²¹:

Zisterzienserabtei Aldersbach, Niederbayern:

1284 Februar 25 (OÖUB. IV, S. 17, Nr. 19)
 1323 Juli 12 (OÖUB. V, S. 361, Nr. 370)
 1362 September 15 (Reg. Boica IX, S. 68)
 1377 September 27 (OÖUB. IX, S. 147, Nr. 110)
 1396 November 11 (Reg. Boica XI, S. 85)
 1423 (Reg. Boica XIII, S. 21)

Zisterzienserabtei Baumgartenberg:

1363 Juli 15 (OÖUB. VIII, S. 148, Nr. 141)
 1395 Dezember 13 (OÖUB. XI, S. 452, Nr. 496)

Propstei Berchtesgaden:

1362 Februar 10 (Quellen z. Gesch. d. Stadt Wien I/4, Nr. 3529)

¹⁷ Linzer Regesten B II J — 228, 229.

¹⁸ OÖ. Landesarchiv, Starhembergisches Archiv Eferding Bd. 52 I 14.

¹⁹ Alfred Hoffmann, Zur Geschichte der Schaunbergischen Reichslehen S. 406.

²⁰ OÖ. Landesarchiv, Depot Harrach, Hs. 1, Mautweg-Vectigal 1580; Othmar Hageneder, Die Maut zu Aschach, Hs.

²¹ Unter Mitbenützung der von Herrn Dr. Othmar Hageneder in liebenswürdiger Weise zur Verfügung gestellten Behelfe. Die Quellen sind in der folgenden Zusammenstellung jeweils gleich bei den betreffenden Daten angegeben.

Augustiner-Chorherrenstift Chiemsee:

1445 Jänner 27 (Stülz, Denkschriften 1862, Reg. 897)

Zisterzienserabtei Engelszell:

1296 (OÖUB. IV, S. 586, Anhang Nr. 14)
 1297 Februar 10 (Strnadt, Peuerbach, 27. Ber. d. Mus. Franc. Car., S. 348)
 1363 Jänner 16 (OÖ.Ld.Arch., Schauburger Urbar 1371, Neuerw. Hs. 148, f. 85v)
 1366 (Arch. f. Gesch. d. Diöc. Linz III, S. 273, Nr. 235)
 1375 Dezember 16 (AGDL III, S. 376, Nr. 249)
 1388 (AGDL. III, S. 284, Nr. 290)
 1396 (AGDL. III, S. 283, Nr. 286)
 1397 (Strnadt, Peuerbach, S. 355)

Benediktinerabtei Formbach:

1196 (OÖUB. II, S. 456, Nr. 312)
 1570 (Mon. Boica IV, S. 205, Nr. 68)

Zisterzienserabtei Fürstzell, Niederbayern:

1281 September 10 (OÖUB. III, S. 532, Nr. 578)
 1363 Jänner 6 (Reg. Boica IX, S. 73)

Zisterzienserabtei Heiligenkreuz, NÖ.:

1277 Jänner 1 (Fontes Rerum Austriacarum II/16 S. 66)
 1285 April 4 (FRA. II/11, S. 239)
 1321 Februar 2 (FRA. II/16, S. 66)
 1364 April 24 (FRA. II/16, S. 270)
 1375 Mai 11 (OÖUB. VIII, S. 758, Nr. 736)

Zisterzienserabtei Lilienfeld, NÖ.:

1329 Februar 2 (Chrysostomus Hanthaler, Recensus Diplomatico Genealogicus, Wien 1820, S. 242, Nr. 36)
 1375 Mai 4 (OÖUB. VIII, S. 757, Nr. 734)
 1399 März 19 (Stülz, Denkschriften 1862, Reg. 732)
 1422 September 25 (Hanthaler, Recensus, S. 242, Nr. 42)
 1455 August (Hanthaler, Recensus, S. 242, Nr. 46)

Benediktinerabtei Melk, NÖ.:

1316 Oktober 31 (Philibert Hueber, Austria ex Archivis Mellicensibus illustrata, L. III, 1722, p. 53)

Benediktinerabtei Metten, Niederbayern:

1446 September 26 (Mon. Boica XI, S. 476, Nr. 37)

Benediktinerabtei Michaelbeuren, Salzburg:

1430 Juni 6 (M. Filz, Geschichte des Salzburg. Benediktinerstiftes Michaelbeuren, Salzburg 1833, S. 838)
 1460 September 26 (ebenda)
 1558 Mai 7 (ebenda)

Benediktinerabtei Niederalteich, Niederbayern:

1221 (OÖUB II, S. 634, Nr. 433)
 1297 August 12 (Reg. Boica IV, S. 650)
 1356 April 24 (OÖ. Landesarch. Schauburger Urbar 1371 f. 87 v.)
 1375 Juli 16 (OÖUB. VIII, S. 769, Nr. 747)

Stadt Nürnberg:

1219 November 8 (Mon. Boica 30/1, S. 83)

Benediktinerabtei Oberalteich, Niederbayern:

1489 August 7 (Mon. Boica XII, S. 272)

Prämonstratenserstift Osterhofen, Niederbayern:

1363 Februar 17 (OÖUB VIII, S. 124, Nr. 119)
 1373 Februar 17 (OÖUB. VIII, S. 124, Nr. 118)

Domkapitel Passau:

1376 Februar 2 (OÖUB. IX, S. 12, Nr. 8)
 1490 Dezember 30 (Mon. Boica 31/2, S. 653)

Stadt Passau:

1249 c. (Mon. Boica 29/2, S. 203)

Spital zu St. Aegydt jenseits der Innbrücke in Passau:

1363 August 31 (OÖUB. VIII, S. 154, Nr. 149)
 1459 Oktober 27 (Mon. Boica 31/2, S. 475)

Augustiner-Chorherrenstift St. Nikolaus zu Passau:

1256 (OÖUB. III, S. 233, Nr. 217)
 1323 November 4 (Reg. Boica VI, S. 114)
 1364 September 14 (Jodok Stülz, Schauburger Regesten 525)
 1364 Oktober 12 (Haupt-Staatsarchiv München, Dipl. 8, Nr. 107, pag. 69b des Klosters St. Nikolaus)
 1375 Dezember 23 (OÖUB. VIII, S. 794, Nr. 768)
 1396 Jänner 25 (OÖUB. XI, Nr. 518)
 1423 November 9 (Mon. Boica IV, Nr. 52)
 1464 (ebenda S. 347)

Zisterzienserabtei Raitenhaslach:

1272 April 16 (OÖUB. III, S. 384, Nr. 418)
 1272 (Mon. Boica III, S. 168, Nr. 66)
 1284 April 4 (Jodok Stülz, Schauburger Regesten 227)
 1284 (Mon. Boica III, S. 169)
 1363 Juni 17 (OÖ. Ld. Arch., Dipl. 8, Nr. 81; Schauburger Urbar 1371, f. 87r)
 1365 (Mon. Boica III, S. 169)
 1375 Dezember 19 (Reg. Boica IX, S. 336)
 1396 März 26 (OÖUB. XI, S. 494, Nr. 541)
 1423 (Mon. Boica III, S. 169)

Augustiner-Chorherrenstift Ranshofen:

1291 September 8 (OÖUB. IV, S. 157, Nr. 170)
 1292 Jänner 28 (OÖUB. IV, S. 167, Nr. 182)
 1363 (Mon. Boica III, S. 353)
 1375 Dezember 16 (OÖUB. VIII, S. 792, Nr. 766)
 1397 März 24 (Reg. Boica XI, S. 98)
 1506 (Mon. Boica III)

Stadt Regensburg:

1322 Dezember 24 (OÖUB. VI, S. 81, Nr. 72)

Augustiner-Chorherrenstift Reichersberg:

1190 (OÖUB II, S. 388, Nr. 200)
 1269 Juli 25 (OÖUB. III, S. 367, Nr. 342)

1363 Jänner 8 (OÖUB. VIII, S. 131, Nr. 115)
 1375 Dezember 18 (OÖUB. VIII, S. 793, Nr. 767)
 1396, 1423 (Mon. Boica IV, 455)

Benediktinerabtei St. Veit, B. Neumarkt an der Roth:
 1301 Juli 24 (OÖUB. IV, S. 399, Nr. 430)
 1373 Mai 29 (OÖUB. VIII, S. 648, Nr. 649)

Prämonstratenserstift Schlägl:
 1318 Jänner 21 (OÖUB. V, S. 199, Nr. 204)
 1377 Dezember 3 (OÖUB. IX, S. 362, Nr. 282)
 1419 Juni 3 (Jodok Stülz, Reg. 780)
 1488 April 21 (Schlägl, Dipl.)

Stadt Steyr:
 1287 August 23 (OÖUB. IV, S. 69, Nr. 75)

Augustiner-Chorherrenstift Suben:
 1236 November 27 (OÖUB. III, S. 40, Nr. 39)
 1301 November 25 (OÖUB. IV, S. 402, Nr. 433)
 1363 August 23 (OÖUB. VIII, S. 153, Nr. 148)
 1375 Dezember 14 (OÖUB. VIII, S. 791, Nr. 765)
 1423 Dezember 15 (Wiguleus Hund — Christoph
 Gewold, Metropolis Salisburgensis, Regensburg
 1719, III, p. 262)
 1490 November 23 (ebenda p. 263)
 1536 September 21 (ebenda p. 264)
 1557 September 29 (ebenda)

Tannberg Konrad von:
 1344 Oktober 16 (OÖUB. VI, S. 493, Nr. 489)

Tannberg Gundacker von:
 1366 April 9 (OÖUB. VIII, S. 272, Nr. 275)

Stadt Tulln:
 1270 Oktober 27 (Gustav Winter, Niederöst. Weis-
 tümer III, S. 22)
 1276 Oktober 30 (ebenda S. 25)

**Zisterzienserinnenkloster St. Nikolaus vor dem Stuben-
 tor auf der Landstraße in Wien:**
 1375 April 14 (FRA. II/16, S. 418, Nr. 18; OÖUB.
 VIII, S. 753, Nr. 731)
 1455 Juli 6 (Quellen zur Geschichte der Stadt Wien I/1,
 Nr. 667)
 1499 Juni 22 (ebenda)

Zisterzienserabtei Wilhering:
 1300 Juli 25 (OÖUB. IV, S. 347, Nr. 373)
 1323 Juli 12 (OÖUB. V, S. 361, Nr. 370)
 1376 Juli 25 (OÖUB. IX, S. 123, Nr. 88)

Frauenkloster zum Hl. Geist in Ybbs:
 1357 September 1 (OÖUB. VII, S. 524, Nr. 517)
 1377 Juli 24 (OÖUB. IX, S. 289, Nr. 227)

Von diesen Mautbefreiungen sind im Laufe der Zeit manche abgekommen. Das Vectigal von 1580²² führt bloß an, daß von den Schaunbergischen Erben konfirmierte Freiheiten besitzen:

Die bayerischen Klöster Nicola bei Passau, Alderspach, Reichersperg, Niedern Alta (Nieder-
 alteich), Osterhoven, Raitten Haslach, Sumb (Suben), Formpach, Bayern (Michaelbeuren),
 Engelhartzell, Fürstenzell,
 die Bistümer Freising und Passau,
 das Kapitel zu Passau,
 die Stadt Eferding und
 die Märkte Aschach und Peurbach.

Weiter enthält das Maut-Vectigal *Etliche sonderbare Articl von der befreyung*, die sich auf oberländisches und Gmundener Salz, auf die Innsbrucker Güter des Erzherzogs Ferdinand, die *Nottdurfft des Herrn Landeshauptmanns zu Linz* und auf das, was der Röm. May. Landvogt in Schwaben im Namen Ihrer Majestät herabschickt, beziehen.

Diese vorstehenden Mautbefreiungen sind ziemlich gleichlautend auch in dem von dem Mautverweser Johann Gämbel aufgezeichneten Mautvectigal von 1662 enthalten²³, nur findet sich darin noch eine Mautbefreiung für das Kloster Schlägl.

²² OÖ. Landesarchiv, Depot Harrach, Hs. 1, Mautweg-Vectigal 1580.

²³ Ebenda, Hs 2, Mautweg-Vectigal 1662—1744.

1371 wurden die Zollsätze der Aschacher Maut aufgezeichnet²⁴ — *waz die reht sind ze Aschach an der mautt und wie man die mautt daselben vodern sol, also daz herchomen ist mit alten zeiten* —, sie finden sich in einem Urbar der Grafen von Schaunberg im Stiftsarchiv zu St. Florian. Die Bürger zu Passau geben von einer mit Getreide, Wein, Salz, ganzem Tuch oder Seide beladenen Zille 16 Pf Wiener Münze und von einer Puechen 6 Pf. Wenn aber *ein steg in der puechen en mitten leit der einer halben spanne prait ist*, so zahlt man von einer solchen Puechen auch 16 Pf Recht. Eine Anhangzille, die mit einer großen Zille fährt (was sich wohl nur auf die Gegenfahrt beziehen kann), geht umsonst mit. Fährt ein Passauer auf einem Linzer Boden oder ein anderer auf einem Passauer Boden, so muß jeder sein Recht im Betrage von 16 Pf geben. Fährt ein Gast auf eines Bürgers Boden, so muß der Gast die Maut bezahlen und 2 Pf Stegrecht und der Bürger sein Recht. An Recht war zu zahlen: 4 Pf von einem Stück Joltz, von einem verschnittenen Tuch oder Loden und von einem Mut Korn. Vom Fuder Wein zahlte man 30 Pf, von einem Dreiling 20 Pf, für geringere Ladungen betrug die Maut vom Eimer Wein und vom Metzen Korn je 1 Pf. Von der Kufe Salz war 2 Pf, vom Fuder Salz 1 Helbling, von einem Pfund (d. s. 240 Stück) kleiner Küfel 40 Pf zu bezahlen. Von einem Saum Tuch (schweres Tuch machen 12, geringes 16 einen Saum) zahlte man 32 Pf. War der Saum nicht voll, so zahlte man vom Tuch 4 Pf, war etwas vom Tuch herabgeschnitten, so zahlte man entsprechend weniger. Für Kleidungsstücke betrug die Maut 1—4 Pf. Von Seide, Leinen und Zwillich zahlte man 6 den, von Joltz und von Barchent 4 Pf vom Stück. Vom Pfund Safran gab man 4 Pf. Von kleiner Krämerware gab man vom Hundert 2 Stück, von einem halben Hundert eines. Geringere Mengen waren frei. Für die Regensburger war der Tarif ein anderer. Sie gaben in der Naufahrt, wenn sie Gewand führten, 44 Regensburger und 2 Pfund (Gewicht) Pfeffer, sowie 24 Wiener Pfennig für Hüte, Schnüre und Hauben, wenn sie aber von Österreich kamen, also in der Gegenfahrt, 52 Wiener Münze und 2 Pfund Pfeffer Wiener Gewicht. Ein Schiff, das von Regensburg mit Pilgern (d. i. mit Reisenden) fuhr — *die selben scheff haizzent urfarscheff* —, zahlte 44 Wiener Pf. Ein Asch, wenn er nauwärts fuhr, zahlte 18 Wiener Pf. Von Eisenwaren waren je nach der Gattung vom Hundert 4—12 den zu geben. Von sonstigen Waren seien vermerkt: Honig, Wachs, Met, Öl, Lorbeer, Unschlitt, Schmalz, ferner Rinder, Rindfleisch, Schweine, Schmer, *ungeworchte* und *geworchte* Kuhhäute, Kalbsfelle und Schaffelle. Von einem *Stain* Wolle, d. s. 100 Pfund (Gewicht) war ein Helbling zu zahlen. Für Flöße zahlte man die Maut nach der Zahl der Ruder, und zwar von jedem Ruder 8 Pf und dem Richter 3 Pf. Unter dem *holtzwerch* scheinen neue Fässer und Bestandteile von solchen auf. Von einem leeren Dreilingfaß zahlte man 2 Pf, von einem Fuder 3 Pf. Kleine Fässer wurden zu Fudern zusammengerechnet. Zum Holzwerk gehörten Taufeln, Böden und Reifen, sowie Wieden. Überraschend ist, daß man auch Fische nauwärts führte und daß Hausen erwähnt sind, für die man 12 Pf zahlen mußte.

1373 heißt es, *daz unser mautter zu Aschach von allen sachen nicht anders den von dem vertiger das gewohnlich recht nehmen soll*²⁵.

Am 10. April 1553 verpflichtet sich auf dem Landtage zu Linz Graf Wolfgang zu Schaunberg

²⁴ OÖUB. Bd. 8 S. 559 Nr. 563.

²⁵ OÖUB. Bd. 8 S. 121 Nr. 115.

vertraglich, zu den Anschlägen des Landes von der Maut zu Aschach 300 und von jener zu Eferding 50 Pfund Pf aus Freundschaft beizusteuern, ausgenommen den Fall, daß er als Reichsgraf bei den Reichsanschlägen mitzuzahlen hat²⁶.

1580 hat Hans Stöckl, der seit 1560 Mautner war, die Ordnung der Aschacher Maut, so wie sie bei den vorigen Mautnern in Brauch war, *aus deren Raittungen und außzügen, auch allen Gräflichen Maut Ordnungen und instruction zusamben gezogen und aufgezeichnet*²⁷. Darnach haben die *Regensburger Fuhren* das *Schiffrecht* (3 Sch 10 Pf) und das *Pfefferrecht* (2 Pfd.) zu geben. Gegen Bezahlung dieses Pfefferrechtes wird den Schiffherren für beschlagenes, d. h. verpacktes Gut, soweit sie eine Beschreibung mitbringen, der Zentner mit 2 Sch 20 Pf gerechnet, für das nicht in der Beschreibung enthaltene beschlagene Gut der Zentner mit 3 Sch 10 Pf. Ebenso ist für Kaufmannsgüter, die in Regensburg *angelegt und alher geführt werden*, gleichfalls das Schiff- und Pfefferrecht und für den Zentner beschlagenes Gut 2 Sch 20 Pf zu geben. Diejenigen, welche von oberhalb Regensburg herabfahren, geben das *Schwabenrecht* (3 Sch 10 Pf). Die Mauten der nauwärts fahrenden leeren Schiffe betragen für *Pletten, Pauhen* (Puchen), *Fischerzillen* und *Iserdändl* 6 Pf., für *Äsch* 18 Pf, *Farmb* 1 Sch 2 Pf, *Roßpletten*, darauf ein Roß geführt wird, 16 Pf, für *gefälte Spizpletten* 16 Pf. Bei Flößen beträgt die Maut für jede Holzlänge oder *gfert* 2 Recht zu 12 Pf, somit 24 Pf, bei *Waldschragen* mit *zwo Holzlengen, die ineinand gefiedert werden*, 1 Sch 18 Pf. Von einer *Khruckhen* sind 2 Pf, von *ainer gefasten Schindl oder wein steckhen Schiff* 2 Sch, von *ainem Äsch mit Weinsteckhen taucht* 1 Sch 2 Pf. zu geben. Bei *nit gefasten schiffungen* sind von *ainem 1000 Schindel und weinsteckhen* 4 Pf und *darzu das gewöhnliche Recht* zu zahlen. Jeder Schiffmann, *so Entgegen ferth*, hat für einen Zug das *Gegenrecht* von 32 Pf zu zahlen. Von leeren Schiffungen beträgt hiebei das gewöhnliche Recht, und zwar für Schiffe und Zillen 16 Pf, für Plätten 6 Pf. Der Anschlag auf alle Kaufmannsgüter, *wie die Vermauth Werden*, enthält eine sehr eingehende Aufzählung der Waren, auf die hier einzugehen zu weit führen würde. Am Schlusse dieser Liste heißt es, daß auf alles, was in dieser Ordnung nicht enthalten ist, die Mauten von Linz oder Passau geschlagen werden.

Bemerkenswert ist, daß bei Hochzeiten die Braut *im Nauwärts- und Entgegenfahren* neben dem gewöhnlichen Recht *zwei Kränz oder 72 Pf* zu geben schuldig ist. *Ist es dann was mehrers nimbt mans zu dankh an*. Auch ein neuer Schöffmann, *der Schöff und Zeug aufricht*, hat, wenn er das erste Mal in die Maut kommt, 72 Pf zu geben.

Aus der Maut Aschach wurden der Schiffweg bis Innzell *Ins orth alda die Schifflaut überfahren* gemacht, also bis zu jener Stelle, wo unterhalb Schlögen der Treppelweg das Ufer wechselte²⁸, ferner zwei Brücken, die Schlacht bei der Kirche in Aschach, sowie die Streifbäume und die Reitstecken in Brandstatt.

1662 sind die Mautsätze vom Mautverwalter Johann Gämbel wieder aufgezeichnet worden. Sie sind im großen und ganzen gleichlautend mit jenen von 1580. Auf die geringfügige Änderung bei den Mautbefreiungen haben wir oben bereits verwiesen. Am 26. Juli 1744

²⁶ Linzer Regesten A 2—557; das in der nächsten Anmerkung vermerkte Mautweg-Vectigal von 1580 führt als Jahr der Aufrichtung dieses Vertrags hinsichtlich Zahlung von vierhalb hundert Gulden das Jahr 1555 an.

²⁷ OÖ. Landesarchiv, Depot Harrach, Hs. 1, Mautweg-Vectigal 1580.

²⁸ Ernst Neweklowsky, Die Schifffahrt und Flößerei Bd. 1 S. 326.

bestätigen der Mautner Johann Wenzel Roth und der Gegenschreiber Matthäus Bernhard Zeller, daß dieses Vectigal *seit unerdenklichen Zeiten* praktiziert worden ist²⁹.

Vom 29. Juli 1645 kennen wir eine *Mautstaigerung für Leonhardt Grafen von Harrach zu Aschaw auf zehen Jahr lang*³⁰. Sie wird damit begründet, daß der Vater des genannten Grafen die Maut von Ferdinand II. um 108.501 fl erkauf hat, man aber nie 6 Prozent daraus erhalten konnte, auch jährlich eine namhafte Steuer an das obererennsische landschaftliche Einnahmeramt zu bezahlen, die Bestallung der Beamten und Diener gestiegen war und die Wege auf drei Meilen an den Wänden für die Hohenauer erhalten werden mußten. Die Maut erstreckte sich vom hohen Alber bei Brandstatt bis Inzell auf alles, was auf dem Wasser hin- und hergeführt wird.

Da alle Schiffe wegen der Maut in Aschach zufahren mußten, wurde der dortige Mautbeamte mit Schreiben der Landeshauptmannschaft Linz vom 3. Juli 1691 beauftragt, wegen der gefährlichen Durchfahrt durch die Linzer Brücke allen Schiffen zu befehlen, in Linz oberhalb der Brücke anzuländen³¹.

*Das Niederlags-Vectigal bey dem Hochgräfl. Harrachischen Marckt Aschach Landes Oesterreich ob der Enns anno 1695*³² spricht von folgenden Kategorien von Waren:

<i>Allerhandt Körner Gethraid</i>	<i>Lädn Latten vnd andern Holtzwerck</i>
<i>Unterschiedlichen Obbst vnnnd Früchten</i>	<i>Zinn Pley Kupfer vnd dergleichen</i>
<i>Wein, Pier, Most vnnnd anders getränk</i>	<i>Leder und Rauchgfähl</i>
<i>Krauth Rubeen vnd derley Gartten gewächs</i>	<i>Leinen vnd Tuech Wahr</i>
<i>Fisch unterschiedlicher Gattungen</i>	<i>Haffner Gschirr vnd deme Zugehörig</i>
<i>Schmalz Butter vnd anders</i>	<i>Roß vnd Viehe</i>
<i>Stain wahr</i>	<i>Allerhandt Crammery vnd Kauffmanns wahr</i>
<i>Stachl vnd Eysen</i>	<i>Haußbrath vnd andere Hauß Nothhurfften</i>

Im Jahre 1775 wird die Maut zufolge der neuen Grenzverhältnisse und der damit in Zusammenhang stehenden neuen Zollordnung vom 15. Juli des genannten Jahres von Aschach nach Engelhartzell verlegt, wodurch der Markt außerordentlich einbüßte, denn wenn auch die Meinung des Marktrichters Josef Kneidinger, die er am 18. September 1775 schriftlich niederlegte³³, es habe früher dort nur ein Mauthaus bestanden und der Markt sei erst dazu gebaut worden, ein wenig übertrieben erscheint, so ist doch ohne Zweifel die Entwicklung von Aschach vor allem der Maut zu verdanken und war ganz auf die Schifffahrt eingestellt, hatte es doch bis 1784 keine eigene Pfarre, sondern gehörte zur Pfarre Hartkirchen. Über die nachteiligen Folgen der Verlegung der Maut sagt Kneidinger in seinem Bericht, daß die „Wasserwirte“ ihre für die Übernachtungen der „Wasserleute“ errichteten großmächtigen Gebäude nunmehr verfallen lassen müßten.

In einem Berichte vom 22. Dezember 1775 schreiben Richter und Rat der Kaiserin³⁴, daß es nunmehr unmöglich sei, eine jährliche Steuer von 3.625 fl zu leisten und daß die Auf-

²⁹ OÖ. Landesarchiv, Depot Harrach, Hs. 2. Mautweg-Vectigal 1662—1744.

³⁰ Wien, Verwaltungsarchiv, Salbuch 58 S. 99.

³¹ Hanns Kreczi, Die Linzer Donaubrücke, Schriftenreihe Linz, Erbe und Sendung S. 34.

³² OÖ. Landesarchiv, Marktarchiv Aschach, Bd. 121 Nr. 8.

³³ Ebenda, Bd. 122 Nr. 1 fol. 1. ³⁴ Ebenda, fol. 5.

lassung der Maut ein trauriger Zustand sei. Alle Schiffe fahren nun am Markt vorüber, ohne anzulegen.

In einem Berichte vom 7. Juni 1776 werden die Bürger genannt, welche durch die Verlegung der Maut Schaden erleiden³⁵. Es finden sich in dem Verzeichnis 12 Schiffleute, die als Nauförger gefahren sind, 14 Schiffknechte, dann 21 Wirte, unter denen 10 ausdrücklich als „Wasserwirte“ bezeichnet sind. Von diesen steht das Haus bei zweien bereits wegen der entfallenden Wassereinnahmen zum Verkauf bereit. Einer der Wirte ist gleichzeitig Nauförger. Unter den übrigen geschädigten Bürgern finden sich die Bäcker, die Fleischnacker, die Kaufleute, die Zeug- und Leinweber, die Schneider, die Schuhmacher, die Binder, die Schlosser, die Schmiede, die Tischler, die Hafner, die Kürschner, die Hutmacher, die Lederer, die Färber, dann der Weißgärber, der Handschuhmacher, der Uhrmacher, der Bader, der Seiler, der Wagner, der Kupferschmied, der Sattler, der Sockenstricker, der Schnürmacher, der Riemer, der Glaser, der Maurermeister, der Zimmermeister, der Steinmetz, der Obstler, der Faßzieher, der Wäscher, der Brotsitzer, der Linzer Bote und des Gemeinen Markts Bräuhaus.

Der Mautplatz befand sich im 16. Jahrhundert oberhalb der Kirche³⁶. Das heute noch bestehende ehemalige Mauthaus (alt Nr. 70, neu Nr. 77), in welchem die Maut seit 1608 untergebracht war, nach den späteren Besitzern auch Mahromüller- bzw. Marklhaus benannt, ist ein einschließlich der waagrecht abgeschlossenen Giebelmauer viergeschossiges Gebäude mit einfacher, vermutlich nach dem Brande 1804 hergestellter Empireschauseite. Ursprünglich war das Einfahrtstor mit einer geschlossenen Altane überbaut. Nord- und Westflügel des Hofes sind gegen diesen im ersten Stock in Bogengängen geöffnet, eine Anlage des 17. Jahrhunderts, zu denen an der Nordseite ein offener Ausgang führt³⁷ (Bild 1). Zur Maut gehörten eine Reihe von Untertanen, die nach dem mehrmals zitierten Mautvectigal 1580 insgesamt den Betrag von 2 fl 2 Sch 15 Pf dienten.

Im Jahre 1809 wurde Aschach noch einmal Zollstätte. Engelhartzell wurde wieder bayerisch, und das dortige Grenzzollamt wurde nach Aschach verlegt. Es wurden damals von den Fahrzeugen nicht nur die „Wassermäute“ (der Zillenaufschlag oder das Zillenrecht, das Haftgeld oder die Haftstockgebühr, auch das Anländgeld genannt, das Bodenrecht und die Pferd- oder Wasserroßmaut), sowie das Zettelgeld, sondern auch der Engelhartzeller Wasserzoll, und zwar mit 8 kr Papiergeld anstatt wie bisher mit 4 kr, eingehoben. Dieser Wasserzoll war ursprünglich eine Herrschaftlich Harrachische Maut gewesen und vom Staat im Jahre 1776 um einen Betrag von 180.000 fl erworben worden³⁸. Drei Jahre nach der Wiedervereinigung des Innviertels und des an Bayern gefallenen Teils des Hausruckviertels mit Oberösterreich, also im Jahre 1819, wurde das Zollamt wieder nach Engelhartzell verlegt. Als erste Mautner von Aschach finden sich 16. April 1272 Hertwicus et Albertus mutarii³⁹ und 25. Februar 1300 Sibot der vischer, mavther von aschah⁴⁰. 1318 wird Ulrich der

³⁵ OÖ. Landesarchiv, Marktarchiv Aschach, Bd. 122, Nr. 1, fol. 18.

³⁶ OÖ. Landesarchiv, Depot Harrach, Hs. 1, Mautweg-Vectigal 1580.

³⁷ Erwin Hainisch, Die Denkmale des politischen Bezirks Eferding (1933) S. 22.

³⁸ Ernst Neweklowsky, Schiffsabgaben auf den oberösterreichischen Flüssen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, Heimatgau 6 (1925) S. 119.

³⁹ OÖUB. Bd. 3 S. 385 Nr. 418.

⁴⁰ OÖUB. Bd. 4 S. 332 Nr. 358.

Setzer als Mautner genannt⁴¹. 12. Juli 1374 begegnet uns dann Chunrat der Mautner mit seiner Ehefrau Anna⁴², der 22. Dezember 1378 wiederum als Konrad der Mautner aufscheint⁴³. 1407 finden wir Veit, Mautner zu Aschach⁴⁴, und in der gleichen Eigenschaft 1471 und 1474 Steffan Egker (Egkcher)⁴⁵. 28. Februar 1490 scheint als Mautner zu Aschach Michael Parhaupt auf⁴⁶, ebenso 21. Oktober 1503 mit seiner Ehefrau Katharina. Er ist aber 29. September 1505 jedenfalls bereits tot, da an diesem Tage seine Erben genannt werden⁴⁷. 1515 nennt ein Stein an der Pfarrkirche zu Hartkirchen den Mautgegenschreiber zu Aschach Leonhard Iruddic. 1580 sind ein früherer Mautner namens Planckh⁴⁸ und Hannß Stöckhl als zwanzigjähriger Mautner zu Aschach genannt⁴⁹. 3. September 1583 verkauft Wolf von Miltenberg auf Pfaffing, Lichtensteinischer Mautner und Bürger zu Aschach, der ehrsamem Bürgerschaft von Aschach einen *gemauerten Casten vnnnd Stockh*⁵⁰. 15. September 1605 finden wir den Hans Jörger als Mautner zu Aschach⁵¹, der in dieser Eigenschaft 12. Dezember 1616 als Zeuge aufscheint⁵². 1625 wird der Gegenschreiber der Maut zu Aschach Georg Crammer genannt⁵³. Ein Stein an der Pfarrkirche zu Hartkirchen nennt 1634 Gregoria Händle, Ehefrau des Mauteinnehmers von Aschach. 31. Juli 1638 lassen Jakob Höcht, Mautgegenschreiber, und seine Gattin Helena ein Kind taufen. Beide scheinen in den Matriken von Hartkirchen auch 16. April 1640, 21. Mai 1641 und 18. Mai 1652 auf⁵⁴. 28. Mai 1642 heiratet der Harrachische Mautner zu Aschach Paulus Leittner die Helena Elisabeth Huebmayrin aus Wels⁵⁵. 1655 ist er jedenfalls bereits tot, da seine nachgelassene Witwe am 5. Oktober des genannten Jahres den Mautner Matthias Umbdorffer heiratet⁵⁶. Die beiden (Matthias Umbdorffer und seine Gattin, die hier allerdings Anna Elisabeth heißt) lassen 19. Juni 1658 ein Kind taufen⁵⁷. 1. Jänner 1662 scheint Johann Gämbl als Mautverwalter zu Aschach auf⁵⁸, auch 25. April 1663⁵⁹. 1664 begegnet er uns als Johannes Gamel⁶⁰. 1668 ist Bernhard Pinter Harrachischer Mautner zu Aschach⁶¹. Bernhard Pinter stirbt 18. Juni 1686⁶². 1662 stirbt das Ehefrau des Harrachischen Mautners (so!) Georg Gruber⁶³. Fünf Kinder entstammen der Ehe. 14. Dezember

⁴¹ Höfker, Passauer Pfennige, ein Beitrag zur mittelalterlichen Münzkunde (1899).

⁴² OÖUB. Bd. 8 S. 710 Nr. 698.

⁴³ OÖUB. Bd. 9 S. 546 Nr. 434.

⁴⁴ Linzer Regesten B I A 1—501.

⁴⁵ OÖ. Landesarchiv, Herrschaftsarchiv Eferding, Lehenbuch 1454 fol. 10; Lehenbuch 1474 fol. 32.

⁴⁶ OÖ. Landesarchiv, Herrschaftsarchiv Aschach-Stauf, Urk. 1.

⁴⁷ Linz, Stadtarchiv, Urk. Nr. 291.

⁴⁸ OÖ. Landesarchiv, Depot Harrach, Hs. 1, Mautweg-Vectigal 1580.

⁴⁹ OÖ. Landesarchiv, Starhemb. Arch. Eferding, Bd. 52 I 14.

⁵⁰ OÖ. Landesarchiv, Marktarch. Aschach, Urk. 17a.

⁵¹ Linzer Regesten B II A — 11 249.

⁵² OÖ. Landesarch., Marktarchiv Aschach, Urk. 26.

⁵³ Linzer Regesten B I A — 9438.

⁵⁴ Hartkirchen, Pfarramt, Taufbuch 1, Totenbuch 1.

⁵⁵ Hartkirchen, Pfarramt, Traubuch 1.

⁵⁶ Ebenda, Traubuch 2.

⁵⁷ Ebenda, Taufbuch 2.

⁵⁸ OÖ. Landesarchiv, Depot Harrach, Hs. 1.

⁵⁹ OÖ. Landesarchiv, Starhemb. Arch. Eferding, Bd. 52 I 14.

⁶⁰ Hartkirchen, Pfarramt, Taufbuch 2.

⁶¹ Hartkirchen, Pfarramt, Taufbuch 3.

⁶² Grabstein in der Pfarrkirche Aschach, Wappenstein unter dem Ölbergrelief; Hainisch Erwin, Denkmale Eferding S. 12; Hartkirchen Totenbuch 4.

⁶³ Grabstein an der Pfarrkirche zu Hartkirchen.

1663 ist dieser Georg Gruber aber als Mautgegenschreiber (contrascriba) bezeichnet. Er war auch Richter⁶⁴. Auch 12. Jänner 1671 scheint er als Mautgegenschreiber auf⁶⁵. Als solcher und als Beschauer begegnet er uns noch 1680⁶⁶. Er wurde aber dann Mautner und stirbt als solcher 24. Dezember 1704⁶⁷. Als Mautschreiber finden wir 9. Februar 1680 den Zacharias Müllner aus Simanfeld in Niederösterreich, der an diesem Tage die Witwe Anna Maria Theni heiratet⁶⁸. 28. Jänner 1698 ist der Mautgegenschreiber Miller⁶⁹ Zeuge. Am 23. Oktober 1703 heiratet seine Witwe den Harrachischen Mautgegenschreiber Georg Mußpöckh⁷⁰, der (Muespöckh) jedoch schon am 6. April 1707 im 32. Lebensjahre stirbt⁷¹. Als Nachfolger des oben erwähnten 1704 verstorbenen Mautners Georg Grueber scheint sein Sohn Georg Carl Grueber auf, der 26. Juli 1706 als Mautner die Ursula Meißl von Meising heiratet⁷². Er und seine Gattin sind jedenfalls vor 1745 verstorben, denn am 21. Juni des genannten Jahres wird weiland Maria Ursula Gruberin, gewesene verwitbte Harrachische Mautnerin zu Aschach erwähnt⁷³. Als Mautgegenschreiber begegnet uns 31. Mai 1708 Josef Mödterer⁷⁴, der 1705 als Sohn des Pflegers und Landgerichtsverwalters der Herrschaft Waxenberg Jeremias Mädterer und seiner Gattin Sabina die Verwalterstochter Maria Anna Lobenwein aus Fferding geheiratet hat⁷⁵. Als Mautgegenhandler und Beschauer finden wir aber bereits 1716 Franz Friedrich Fixlmüller, der am 29. Jänner des genannten Jahres die Maria Anna Wimber heiratet⁷⁶. 30. Dezember 1726 tritt uns in der gleichen Eigenschaft Franz Wolfsteiner entgegen⁷⁷, der mit Maria Anna Kneidinger verheiratet ist. Diese heiratet nach seinem Tode den Wenzel Roth, der 25. Oktober 1745 als Mautner stirbt⁷⁸, worauf die verwitwete Harrachische Mautnerin Maria Anna Rothin als dritten Gatten den Mautner Johann Christoph von Adde heiratet, der, selbst Witwer, zwei Töchter in die Ehe mitbringt⁷⁹. Maria Anna Addein stirbt, 70 Jahre alt, am 12. September 1761⁸⁰. Am 8. April 1751 finden wir in Aschach den kaiserlichen Mautner Franziskus Stadler⁸¹. Auch 1756 ist von der kaiserlichen Maut zu Aschach die Rede, deren Lendhüter Anton Bahnwolf am 15. Jänner des genannten Jahres stirbt⁸². 1759 stirbt der Mautgegenhandler Andreas Winklhofer⁸³. Im Mai 1799 begegnet uns noch der Zollaufseher Michael Sternbauer⁸⁴.

⁶⁴ Hartkirchen, Pfarramt, Taufbuch 2.

⁶⁵ Ebenda, Traubuch 2.

⁶⁶ OÖ. Landesarchiv, Marktarchiv Aschach, Bd. 130 Nr. 2.

⁶⁷ Hartkirchen, Pfarramt, Totenbuch 5.

⁶⁸ Ebenda, Traubuch 3.

⁶⁹ Ebenda, Traubuch 4.

⁷⁰ Ebenda.

⁷¹ Hartkirchen, Pfarramt, Totenbuch 5; Stein an der Pfarrkirche von Hartkirchen.

⁷² Hartkirchen, Pfarramt, Traubuch 5.

⁷³ Linzer Regesten B I A — 2442.

⁷⁴ Hartkirchen, Pfarramt, Taufbuch 5.

⁷⁵ OÖ. Landesarchiv, Herrschaft Eschelberg, Protokollbuch 12 fol. 5.

⁷⁶ Hartkirchen, Pfarramt, Traubuch 5.

⁷⁷ Ebenda, Taufbuch 6.

⁷⁸ Ebenda, Totenbuch 11.

⁷⁹ OÖ. Landesarchiv, Marktarchiv Aschach, Bd. 130 Nr. 4.

⁸⁰ Hartkirchen, Pfarramt, Totenbuch 11.

⁸¹ Ebenda, Traubuch 10.

⁸² Ebenda, Totenbuch 11.

⁸³ Ebenda.

⁸⁴ OÖ. Landesarchiv, Marktarchiv Aschach, Bd. 163 Nr. 2 f. 106.

Auf dem Aschacher Friedhof endlich besteht noch das Grabmal des am 1. Februar 1803 im 83. Lebensjahre verstorbenen k. k. Mauteinnehmers Matthias Zeller, der dem Erzhaus Österreich 48 Jahre Dienste geleistet hat.

Um die Wende des 14. Jahrhunderts, zu welcher Zeit in den Passauer Mautbüchern⁸⁵ aus zahlreichen Donauorten Schifflente aufscheinen, begegnet uns aus Aschach noch kein solcher, dagegen finden sich einige Schifflente aus Eferding, welche Wein auf der Donau führen. Auch in der Urkunde vom 29. Juli 1510⁸⁶, nach welcher Vertreter aus verschiedenen Donauorten als „vollmächtige Gewaltträger und Anwäl der Hohenauer und Schifflent“ eine tägliche Frühmesse in U.-L.-Fr.-Kapellen in Struden stiften, findet sich kein Aschacher Schiffmann. Dagegen begegnet uns ein solcher in einer anderen Urkunde⁸⁷, nach welcher am Samstag nach Apolloniatag (14. März) 1517 in Linz eine Versammlung der den Donau- strom befahrenden Schifflente stattfand, wobei Gewaltträger aufgestellt wurden, darunter aus Aschach der dortige Bürger Tomann Kroppl, der somit der älteste nachweisbare Aschacher Schiffmeister ist.

Weitere Aschacher Schiffmeister begegnen uns in den Ständischen Bescheidbüchern 1594—1618. In den Jahren 1610—1614 finden sich die Aschacher Schiffmeister Hans Stubmer⁸⁸, Andreas Sagmeister⁸⁹ und Matthias Hiertl⁹⁰, welche Forderungen für geleistete Führen zu stellen haben. Ein weiterer Schiffmeister, Stefan Sagmeister war laut Schreiben der Verordneten vom 6. Jänner 1611 an Richter und Rat zu Engelhartzell beauftragt worden, die 19 der Landschaft gehörigen Flöße, die zu, um und unterhalb Engelhartzell lagen, nach Linz zu führen und wurde am 8. Februar 1611 aufgefordert, sich mit der Bringung der Flöße zu beeilen⁹¹. Dieser Stefan Sagmeister hatte bereits im vorhergehenden Jahre vom 1. September bis 3. Oktober 1610 das Kriegsvolk übergeführt⁹².

Andere Aschacher Schiffmeister finden wir⁹³ als wegen ihres Glaubens Vertriebene in Regensburg, so den Christoph Seemayster (wohl Sagmeister), dessen notgetauftes Söhnlein am 22. Oktober 1620 dort begraben wird, den Hans Gemmerstorfer oder Gammerstorfer, dessen Tochter Magdalena 16. August 1654 in Regensburg stirbt, und der selbst dort 1684 als verstorbener gewester Bürger und Schiffmann zu Aschach angegeben ist, den Adam Gemmerstorfer oder Gammerstorfer, der als gewester Schiffmeister zu Aschach 1652 Beisitzer in Regensburg ist, und Wolf Pürtzmair, ehemaliger Bürger und Schiffmeister zu Aschach, dessen Hausfrau Sabina, 69 Jahre alt, am 10. Mai 1670 am St.-Lazarus-Friedhof in Regensburg begraben wurde.

Da nach der Gegenreformation die Matriken von Hartkirchen beginnen, bekommen wir von dieser Zeit an Einblick in die Reihe der Schifflente von Aschach.

⁸⁵ Theodor Mayer, Zwei Passauer Mautbücher, Verhandlungen des historischen Vereins für Niederbayern, B. 44 (1908); 45 (1909).

⁸⁶ OÖ. Landesarchiv, Stiftsarchiv Waldhausen, Urk. 375.

⁸⁷ OÖ. Landesarchiv, Zunftarchiv, Schachtel 91.

⁸⁸ OÖ. Landesarchiv, Bescheidbuch 1610 Bd. 3 f. 214, Bescheidprotokoll 160 Bd. 2 S. 69.

⁸⁹ OÖ. Landesarchiv, Bescheidbuch 1611 Bd. 3 f. 458.

⁹⁰ Ebenda 1614 Bd. 4 f. 102.

⁹¹ Linzer Regesten B II A — 11440 a c d.

⁹² OÖ. Landesarchiv, Bescheidbuch 1610 Bd. 3 f. 592.

⁹³ Mitteilungen der Herren Hofrat Dr. Max Doblinger, Aschach, und Hochschulprofessor Dr. Ernst Klebel, Regensburg.

Die erste uns nach der Gegenreformation bezeugende Schiffmeisterfamilie waren die Wegenstoß. Am 7. Jänner 1650 stirbt der Schiffmeister Hanß Wegenstoß⁹⁴, am 20. März 1659 der Bürger und Schiffmeister Matthias Wegenstoß. Am 29. Oktober 1663 heiratet die Tochter des gewesenen Bürgers und Schiffmeisters zu Aschach Georg Michael Wegenstoß den Bürger und Schiffmeister zu Aschach Johann Schmizel. Am 31. März 1672 stirbt der Schiffmeister von Aschach Georg Wegenstoß und am 25. Mai 1674 heiratet die Witwe Maria des Bürgers und Schiffmeisters Hanß Wegenstoß den Förger am Wilheringer Urfahr Augustin Penz.

Der oben genannte Johann Schmizel, der am 29. Oktober 1663 als Witwer die Katharina Wegenstoß geheiratet hat, hatte sich in erster Ehe am 28. Jänner 1659 mit der Maria Eberhart aus Engelhartzell vermählt und war der Sohn des Aschacher Schiffmeisters Sigmund Schmizel und seiner Gattin Regina. Johann Schmizel stirbt am 1. Mai 1673.

In der gleichen Zeit treffen wir in Aschach den Schiffmeister Sigmund Hofer, der am 23. November 1566 als Witwer die Elisabeth Eybl aus Popping heiratet. Ein Sohn aus seiner ersten Ehe heiratet am 4. Februar 1659.

Wir haben oben einige Angehörige der Schiffmeisterfamilie Sagmeister als Vertriebene in Regensburg erwähnt. Offenbar ist ein Zweig der Familie wieder katholisch geworden, denn am 21. Februar 1667 heiratet die Tochter Susanna des gewesenen Bürgers und Schiffmeisters von Aschach Thomas Sagmeister.

Am 1. Februar 1681 heiratet der Bürger und Schiffmeister zu Aschach Tobias Piringer die Tochter des Aschacher Bürgers Johannes Zeller, Maria Zellerin. Am 30. Mai 1682 aber heiratet die Witwe und Bürgerin Maria Pühringerin den verwitweten Bürger und Schöfmeister Sebastian Göschl. Er und seine Gattin scheinen öfters als Paten auf. Ihr am 5. April 1683 geborener Sohn Georg Gottlieb heiratet am 16. August 1707 die verwitwete Kremser Schiffmeisterin Salome Rorbacherin und wird Schiffmeister in Krems. Sebastian Göschl stirbt, 56 Jahre alt, am 24. Dezember 1708. Eine Tochter Maria Helena heiratet am 14. Juni 1712 den Johann Jakob Kopp des gleichnamigen Hoffischers und Leibschiffmeisters zu Bfälz (so!). Johann Jakob Kopp wird Schiffmeister zu Aschach, stirbt jedoch bald. Der weitverzweigten Aschacher Familie Zeller gehört eine Reihe von Schiffmeistern an. Am 25. Juni 1653 heiratet der Ratsbürger und Schiffmeister Michael Zeller die Marktrichterstochter aus Neukirchen am Walde Maria Zöchin und am 21. August 1657 sein Sohn aus seiner ersten Ehe. Michael Zeller stirbt am 25. Februar 1667. Am 6. März 1656 stirbt der Schiffmeister Georg Zeller. Am 4. Juni 1658 heiratet der Sohn Tobias des verstorbenen gewesenen Schiffmeisters Christoph Zeller. Dieser Tobias Zeller wird 1673 als „bürgerlicher Schiffmann zu Aschau“ bezeichnet und mit zwei anderen bürgerlichen Aschauer Schiffmännern, Kaspar Lizlbauer und Martin Pießrieder, als Zeuge gegen den Ybbscher Aufschlagspächter geführt⁹⁵. Am 9. Februar 1666 heiratet der verwitwete Bürger und Schiffmeister Matthias Zeller die Maria Elisabeth Schwarzaigler. Von seinen Kindern aus erster Ehe heiratet am 4. Februar 1664 die Tochter Eva den Joseph Sternperger und am

⁹⁴ Die folgenden Daten bis zum Jahre 1783 sind, soweit dies nicht eigens angegeben ist, den 1635 beginnenden Tauf-, Trau- und Sterbematriken der Pfarre Hartkirchen entnommen, die allerdings zum Teil vollständig unleserlich geworden sind. Auf Vollständigkeit kann daher nicht gerechnet werden.

⁹⁵ Linzer Regesten B II A 20 — 16087.

2. September 1668 sein Sohn Johannes die Schiffmeisterswitwe Elisabeth Raib aus Melk. Am 1. Juli 1705 heiratet der verwitwete Bürger und Schiffmeister Jakob Zeller die Anna Maria Mangin aus Losenstein, am 16. August 1706 der Sohn Franz des verstorbenen Bürgers und Schiffmeisters Balthasar Zeller die Magdalena Häberlin aus Feldkirchener Pfarr, und am 5. August 1722 begegnet uns eine Schiffmeisterin Elisabeth Zellerin als Patin.

Im Jahre 1713 treffen wir erstmalig den Schiffmeister Anton Fischer, von dem wir später im Zusammenhang mit den übrigen Angehörigen dieser angesehenen Schiffmeisterfamilie sprechen werden.

Maria Helena Kopp, die wir oben bereits kennengelernt haben, heiratet nach dem Tode ihres Gatten im Jahre 1721 den Sohn des gewesenen Schiffmeisters in Urfahr Georg Grad, Johann Leopold Grad, dem wir noch 1733 als Schiffmeister in Aschach begegnen. Am 20. Dezember 1726 finden wir eine Schiffmeisterin Elisabeth Otzelsbergerin als Patin und 1737 einen Schiffmeister Matthias Pörtl als Paten.

Die Mautstätte, die Überfuhr und das unterhalb liegende Schiffahrtshindernis des Kachlets, das „bey kleiner Donau“ als „ein für die Schiffahrt anstößiger Ort“ bezeichnet wird, bedingten in Aschach eine große Ansammlung von Schiffleuten. Solange die Mautstätte bestand, mußte im allgemeinen jedes Schiff in Aschach zufahren. Bei dieser Gelegenheit wurde dem Schiffer vorgestellt, „daß das Wasser ob hieraus sehr stark und reissend seye“⁹⁶, worauf dieser gewöhnlich einen Schiffknecht für die Fahrt durch das Kachlet aufnahm. Um einerseits Ordnung in das Gewerbe der Schiffleute zu bringen und andererseits die Aschacher vor der Konkurrenz ortsfremder Schiffleute zu schützen, erließ am 14. Juni 1746 Friedrich Graf zu Harrach eine Zunftrordnung⁹⁷. Die Urkunde besteht aus acht Pergamentblättern, 29 mal 17,5 cm groß, in grünem Samteinband, mit anhängendem Siegel, dessen Kapseldeckel fehlt. Wie aus einem in Gegenwart des Marktrichters Johann Lorenz Paumgartner am 18. Jänner 1745 aufgenommenen Protokoll hervorgeht, haben sich die Nauförgen und Schiffmänner in Aschach entschlossen, „eine Ordnung und Freiheit aufzurichten“ und dies durch ihre Unterschriften und beigetzten Siegel bekräftigt. Wir finden auf dieser Urkunde 31 Unterschriften, von denen fast jeder ein Siegel beigetzt ist, das durch Ruder und Haken, teilweise in Verbindung mit einem Fisch, einem Schiff, einem Monogramm oder einem Pfeil auf die Verbindung mit der Schiffahrt deutet⁹⁸ (Bild 4). Nach der Zunftrordnung mußte jeder Aschacher Schiffmeister, Nauförg, Sößstaller und Schiffmann oder Knecht Mitglied der Innung sein. Unbescholtenheit war Grundbedingung. Die Aufnahme eines Schiffmanns in die Innung erfolgte als Knecht und war vor allem den Aschacher Bürgersöhnen gesichert, doch konnten auch fremde Schiffleute sich in Aschach ansässig machen oder „anheurathen“ und dadurch Bürger von Aschach werden. Sie mußten aber nachweisen, daß sie bereits anderweitig als Knechte oder Schiffleute gedient hatten. Hingegen sollte „kein Fremder, welcher nicht Bürger oder ein Bürgers Kind ist, berechtigt sein, weder Nauförgen- oder Knechtweiß zu fahren noch weniger allhier Fuhren aufzunehmen“.

Nach vollstreckter Probezeit als Knecht, welche bei einem Aschacher Bürgerssohn ein Jahr,

⁹⁶ OÖ. Landesarchiv, Marktarchiv Aschach, Bd. 122 Nr. 1 fol. 18.

⁹⁷ Aschach, Gemeindearchiv.

⁹⁸ Ebenda.

bei einem Fremden zwei Jahre betrug, konnte er zum Naufergen gemacht werden, soferne „ein solcher nach erstreckter Zeit ihm vor einen Naufergen zu stehen, und alle sowohl große als klaine Fuhrn zu führen getrauet, und von dem sämtlichen Handtwerch zu ainen Tauglichen Naufergen erkennet wird“.

Die Aufnahme als Nauferg oder Knecht erfolgte vor offener Lade und versammelter Bruderschaft. Die Zunftordnung bestimmte, daß „es ietzt und zu allen Zeiten bey denen 36 Schöffmanns Häußern (wo auch die uhr alte Schöffmaisters Gerechtigkeit mit verstanden) sein ungeändertes Verbleiben haben und die Zahl niemahlen überschritten werden“ solle. Jeder der Zunft angehörige Nauferge, der Besitzer eines solchen Schiffmannshauses war, durfte seinen Beruf auf „seiner eigenthümblichen Behaußung“ ausüben.

Die Zunft mußte in einem Bürgerhause eine Herberge haben und einen „Hörbergs-Vattern“ erbitten, eine mit zwei Schlüsseln versperrbare Innungslade (Bild 5) und eine Zunftfahne mit drei Stangen anschaffen, mit welcher sie sich an allen Prozessionen, an denen auch die anderen Handwerkszünfte teilnahmen, im Markte Aschach und bei der Harrachschen Patronatskirche St. Stephan (Hartkirchen) beteiligen mußte. Die Lade war zur Aufnahme der Handwerksordnung und anderer wichtiger Schriften sowie der eingehenden Gelder bestimmt. Diese setzten sich zusammen aus dem Jahrschilling, der für Schiffmeister 36 kr, Naufergen und Sößstaller 18 kr und Knechte 10 kr betrug, den Aufnahmegebühren, den für jede Fahrt zu entrichtenden Abgaben und den Strafgeldern. Für die Aufnahme als Knecht mußte ein fremder Schiffmann, „ehe er auf Aine Zille gehet oder ain Rueder in die Handt Nimet“ 2 fl 30 kr und für die Fahne 30 kr, ein Aschacher Bürgerssohn 1 fl und für die Fahne 30 kr in die Lade geben. Für die Aufnahme als Nauferg oder Sößstaller waren 2 fl und für die Fahne 30 kr zu zahlen.

Wer die für eine Fuhr festgesetzte Abgabe nicht sogleich bei seiner Heimkunft entrichtete, mußte als Strafe dafür 4 fl, 2 fl oder 1 fl zahlen, je nachdem er ein Schiffmeister, Nauferg oder Knecht war und das betreffende Fuhrwerk an eine Lände zwischen Stein und Wien oder Straubing und Regensburg gegangen oder von dort gekommen war. Für näher gelegene Orte ermäßigte sich die Strafe im Verhältnis der oben angeführten Gebühren.

Die in die Lade zu entrichtende Gebühr für jede Fahrt von Aschach an eine Lände zwischen

Stein u. Wien	Linz u. Stein	Aschach u. Linz
---------------	---------------	-----------------

oder von dort herauf und für jede Fahrt von Aschach an eine Lände zwischen

Straubing u. Regensburg	Regensburg u. Engelhartszell	Engelhartszell und Aschach
----------------------------	---------------------------------	-------------------------------

oder von dort herab

betrug für einen

Schiffmeister	12 kr	8 kr	4 kr
Naufergen oder Sößstaller	6 kr	4 kr	2 kr
Knecht	3 kr	2 kr	1 kr

Hinsichtlich der Löhne wurde festgesetzt, daß ein Nauferge für eine „klaine Fuhr“ bis Wien 7 fl begehren dürfe, und wer dagegen handelte, mußte als Strafe 1 fl 30 kr in die Lade



Bild 1: Hof des einstigen Mauthauses in Aschach, Haus Nr. 77 (zu S. 216).

Aufnahme Max Fuchs, Aschach



Bild 2: Das ehemalige Schiffmeisterhaus in Aschach, Haus Nr. 76 (zu S. 224).

Aufnahme OÖ. Landesmuseum, Linz



Bild 3: Alte Aschacher Schiffmannshäuser (Nummern 111, 112, 113) (zu S. 224).
Sammlung Dr. Neweklowsky

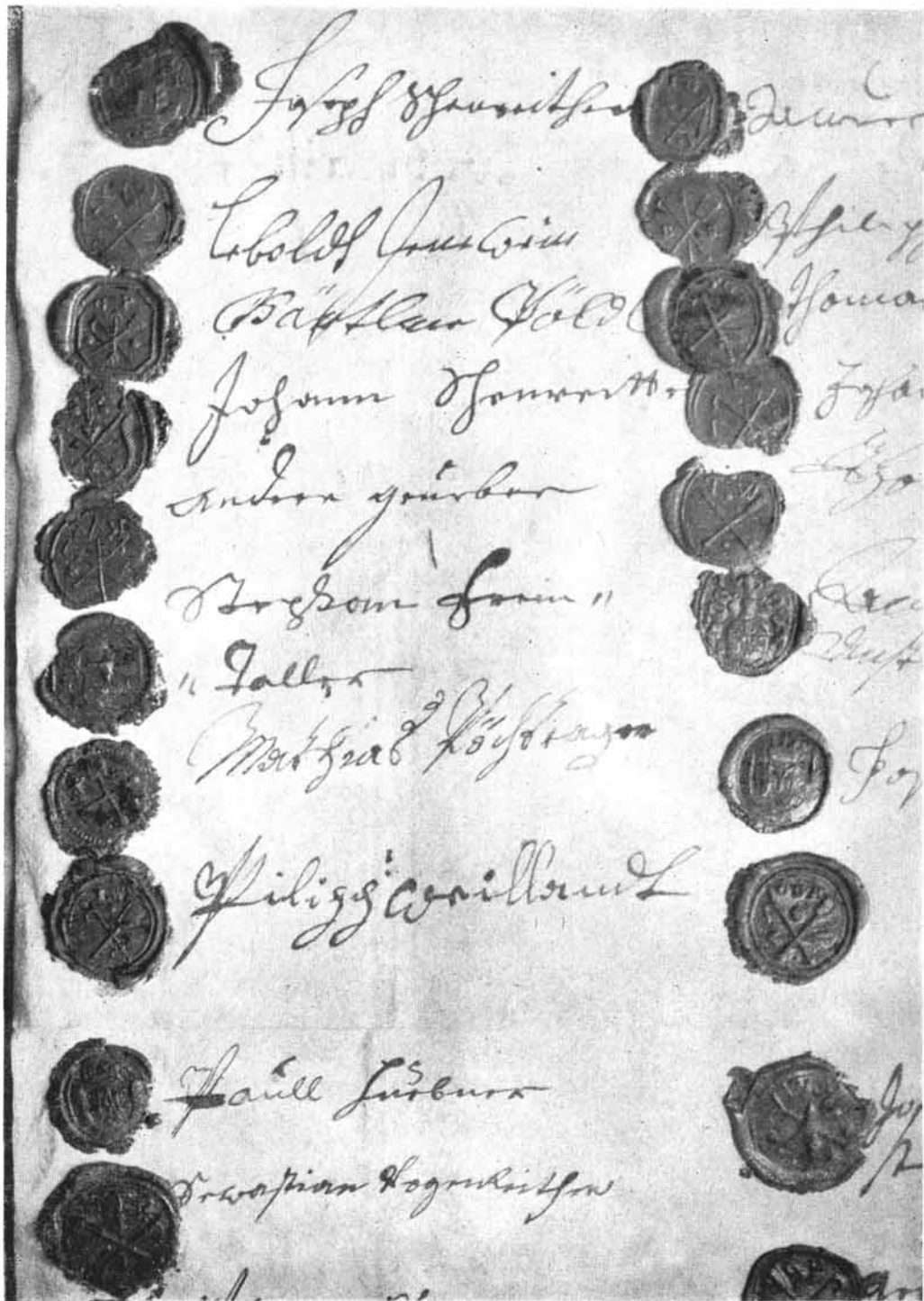


Bild 4: Ausschnitt aus dem Protokoll vom 18. Jänner 1745 über die Aufrichtung einer „Ordnung und Freiheit“ mit den 31 Unterschriften und Siegeln der Nauförger und Schiffmänner von Aschach (zu S. 221).



Bild 5:
Innungslade der
Aschacher Schiffler
von 1746 (zu S. 222).

Marktgemeindeamt Aschach
Aufnahme Max Fuchs



Bild 6 und 7:
Denkmünze des Nau-
führers Johannes
Mitterbauer von
Aschach am „Will-
komm“ (Zunftpokal)
der Schiffler in Ulm
vom 25. Juni 1779
(zu S. 229).

Museum der Stadt
Ulm-Donau
Aufnahme Siegel, Ulm-Donau



Bild 8 und 9:
Denkmünze des Nau-
führers Anton Zeller
von Aschach am Will-
komm der Schiffler
in Ulm v. 23. Februar
1859 (zu S. 229).

Museum der Stadt
Ulm-Donau
Aufnahme Siegel, Ulm-Donau



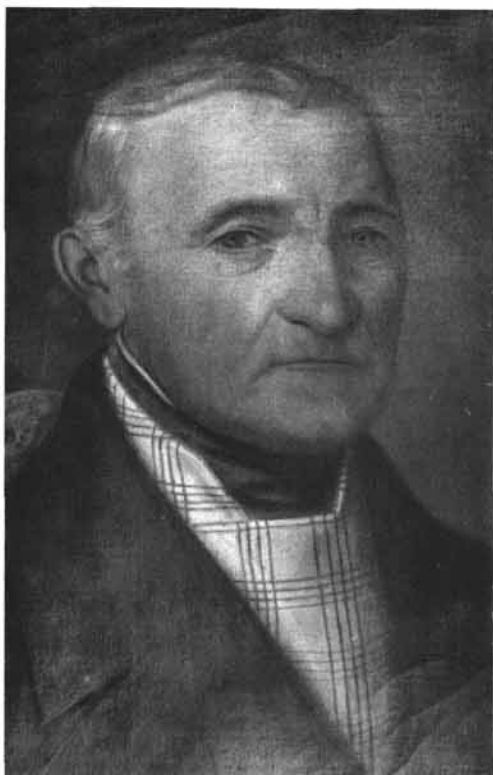


Bild 10: Johann Georg Fischer d. Ä. (1782 bis 1864), Schiffmeister in Aschach, Ölbild (zu S. 228).
Neuhaus, Point Nr. 2



Bild 11: Johann Georg Fischer d. J. (1811 bis 1887), Schiffmeister in Aschach, Ölbild (zu S. 228).
Neuhaus, Point Nr. 2

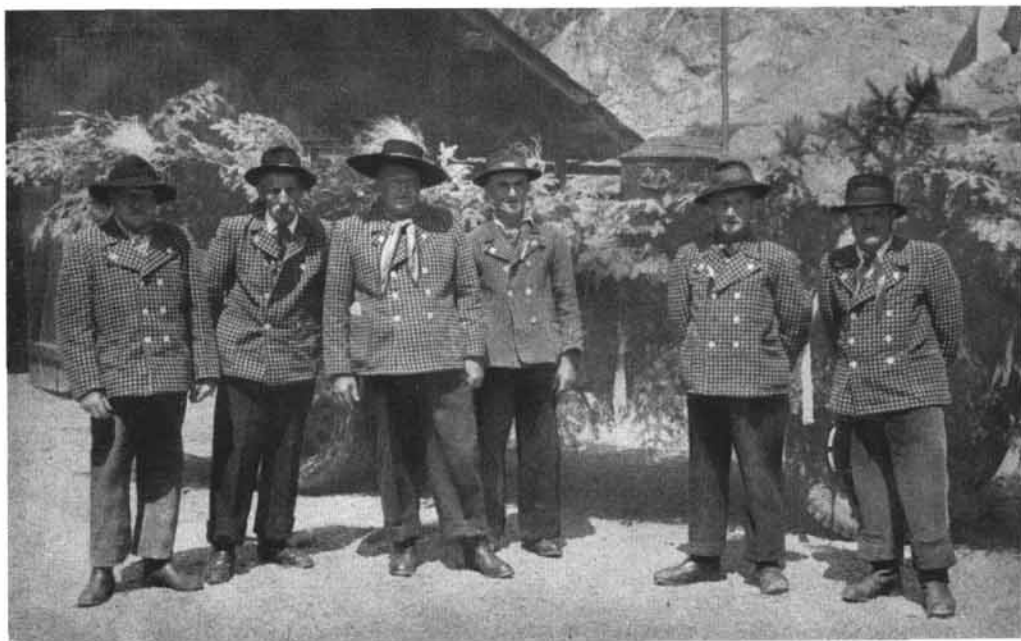


Bild 12: Schifflente aus dem Festzug in Aschach vom Jahre 1951. Von links nach rechts: Franz Knogler, Schoppermeister in Aschach; Franz Eder, Nauführer in Aschach; Hermann Leidinger, Schiffmeister in Neuhaus; Johann Reisinger, Schiffmann; Alois Bumberger, Schiffmann; Franz Leidinger, alle drei bei Schiffmeister Leidinger in Neuhaus (zu S. 229).
Sammlung Dr. Neweklowsky

entrichten. Im übrigen durfte der Lohn „nach Proportion der schwäre und Größe“ des Fuhrwerks genommen werden. Für die Mitnahme von Personen bis Puchenau oder Linz durften 4 kr begehrt werden. Widrigenfalls mußte als Strafe ein Pfund Wachs in die Lade gegeben werden.

Kein Nauferge oder Schiffmann durfte einen anderen, der „schon bei dem Wasser stehet und auf den herausgebenten Hafft obachtung gibet“ von diesem Geschäfte zu verdrängen suchen. Hingegen stand es einem solchen anlangenden Schiffmeister oder Schiffführer frei, den Auffanger und Anhefter des Schiffes oder einen anderen Schiffmann zu nehmen. Sich durch Mittelspersonen um Aufnahme auf ein Fahrzeug zu bewerben, war streng verboten. Wer dagegen handelte, mußte 30 kr Strafe in die Lade zahlen. Ein Pfund Wachs mußte jener in die Lade geben, der den herabkommenden Fuhrwerken bis zum sogenannten Markthaufen oder darüber hinaus entgegenfuhr, um eine Beschäftigung auf dem Schiff zu erhalten. Der gleichen Strafe war jener verfallen, der durch Anrufen der herabkommenden Fuhren von seinem Hause oder der Gasse aus ein Geschäft „seinen Nächsten entziehet“. Ein bereits für eine Fahrt gedungener Nauferge oder Schiffmann — er mochte ein Darangeld haben oder nicht — war nicht befugt, sich anderweitig zu verdingen, soferne er nicht rechtzeitig auf die bestellte Fuhr zurückkommen konnte. Wer dagegen handelte, mußte 1 fl Strafe zahlen.

Fremden Naufergen oder Schiffleuten war verboten, sich in Aschach aufzuhalten, um dort auf Fuhren zu warten, sich für solche zu verdingen und Güter von Aschach abzuführen. Nahm ein Schiffmeister von Aschach solche fremde Schiffleute auf, so mußte er, den Fall ausgenommen, daß keine Aschacher Schiffleute zu bekommen gewesen wären, als Strafe ein Pfund Wachs in die Lade geben.

Kein Aschacher Schiffmann durfte sich einem Aschacher Schiffmeister oder Naufergen verdingen, der nicht der Zunft einverleibt war und „mithin solche aufgerichte und mir [nämlich Friedrich Grafen zu Harrach] zur größten Auferbäulichkeit gnädigst erteilte Freiheit und Ordnung verachtet“. Wer dagegen handelte, mußte 2 Pfund Wachs in die Lade geben.

Der Zillenhandel im Markte Aschach wurde als ausschließliches Privileg der Mitglieder der Zunft erklärt. Die übrigen Bürger durften bloß Fahrzeuge für den eigenen Gebrauch käuflich erwerben. Fremden Schiffmeistern und Schiffleuten war das Ankaufen von Zillen auf dem ganzen Harrachschen Herrschaftsboden verboten.

Ungerechtfertigterweise zugefügte Beleidigungen unter den Zunftmitgliedern wurden mit einem Pfund Wachs für die Lade bestraft. Verübte ein Aschacher Schiffmann aber einen Diebstahl oder ein ähnliches Verbrechen, so sollte er „nach Handtwerchs Befund wohl empfindlich abgestraft oder nach dem Verbrechen wohl gar aus dem Handtwerch ausgeschlossen werden“.

Hinsichtlich der in der Zunftordnung festgesetzten Zahl von 36 Schiffmannshäusern sei bemerkt, daß deren im Laufe der Zeit immer weniger wurden. Das Grundbuch des Marktes Aschach⁹⁹ weist noch 27 Häuser auf, deren Besitzer als Schiffmeister, Naufergen, Schiffleute oder Schiffknechte eingetragen sind. Die auf dem Hause Nr. 105 alt bzw. 118 neu, einge-

⁹⁹ Bezirksgericht Eferding.

tragene Schiffmeistergerechtigkeit, die seit 1792 Anton Pillmann innehatte, ist am 20. März 1809 von Georg Fischer erkauft und 1827 auf das Haus 69 alt, 76 neu, „transferiert“ worden (Bild 2). Einige der im Grundbuch angegebenen Schiffmannshäuser sind inzwischen abgerissen worden, wie die Häuser 111, 112, 113, an deren Stelle sich jetzt ein Garten befindet (Bild 3). Wenn nach dem Franciscischen Kataster 1825 unter den Hausbesitzern von Aschach bloß 8 Schifflente aufscheinen¹⁰⁰, so besagt dies nicht etwa, daß nicht auch andere Hauseigentümer Schifflente gewesen sein könnten. Solche sind möglicherweise, wie wir es auch in anderen Orten finden, entweder unter einem anderen Beruf, den sie auch ausübten (Wirte), oder ohne Beruf angegeben.

Was das gleichfalls in der Zunftordnung angeführte Privileg des den Zunftmitgliedern vorbehaltenen Zillenhandels, sowie des Zillenbesitzes der übrigen Bürger betrifft, so können wir einem Verzeichnisse des Marktgerichtes Aschach vom 26. Februar 1802¹⁰¹ entnehmen, daß damals 25 Bürger insgesamt 45 Fahrzeuge, meist Waidzillen und ein paar Plätten und Hallaschen besaßen; die meisten dieser Bürger waren hiezu berechtigt und benötigten die Fahrzeuge zum Fischen, zum Holzführen, zum Getreideführen und zum „Anführen“, d. h. zum Anfahren an die Schiffe. Die von der Salzach stammenden Hallaschen¹⁰² dienten dem Handel. Unter den Fahrzeugen scheinen auch die zum Betriebe des Urfahrs dienenden 2 Waidzillen und 3 Plätten auf. Von den nicht zur Zunft gehörigen Bürgern, die Fahrzeuge nur zum eigenen Gebrauch besitzen durften, benützten zwei ihre Waidzillen zum Waschen der Wolle, andere zum Heimführen des Futters und des Holzes aus der Au und zu sonstigen häuslichen Zwecken.

Über die Verhandlungen der Innung wurde seit dem Jahre 1747 ein Protokoll geführt. Es beginnt mit folgendem Segensspruch:

*Gott gebe Glick und Segen
Unß allen Schiff Leuthen darneben
Das wir zu Wasser und zu Landt
Beschützt werden durch die Gotth. Handt
Der Heyl. Nicolaus im Himlischen Thron
Wolle verbleiben unser Fürbitter und Patron.*

In dem „Prothocollum deren Sambentl. Bürgerl. Schifflenth in dem Hochgräflich Excell. Harrachischen Marckt Aschach de anno 1747“, das nicht klar geführt ist, finden sich die bürgerlichen Schiffmeister, Nauförgen und Schiffknechte verzeichnet, doch sind sie öfters vermengt. Als Schiffmeister sind eingetragen:

1747 Johann Lorenz Paumgartner

Matthias Hizinger

Sebald Pröll

1761 Juli 30, Jakob Spanberger

¹⁰⁰ Ernst Neweklowsky, Die Schifffahrt und Flößerei, Bd. 2 S. 118.

¹⁰¹ OÖ. Landesarchiv, Marktarchiv Aschach, Bd. 123 Nr. 5

¹⁰² Ernst Neweklowsky, Die Schifffahrt und Flößerei, Bd. 1 S. 173 ff.

- 1784 Jänner 7, dessen Sohn Jakob Spanberger (ist am 23. Jänner 1790 ausgetreten)
 1811 Jänner 7, Georg Fischer
 1865 Jänner 8, Johann Georg Fischer
 1877 Jänner 17, Johann Georg Fischer jun., Schiffmeister in Point Nr. 2
 1881 Jänner 9, Michael Getzendorfer, Haus Nr. 69, gestorben am 15. Februar 1892
 im 61. Lebensjahre.

Im Anschlusse an die Eintragung der Schiffmeister vom Jahre 1747 findet sich der Vermerk, daß Leopold Zeller, „Uhrfahr bstand Inhaber zu Landshaag“, also der Pächter der Überfuhr, sich beim Handwerk der bürgerlichen Schöffleut gleichfalls hat einverleiben lassen, das ihm die „Potten Fließstainer“ insolang abzuführen gestattet, als sich kein anderer Aschacher Bürger und Schiffmann darum annimmt. Wir finden also hier die Botenfuhren als Botenfliesteiner bezeichnet, wozu bemerkt sei, daß man unter der Fliestein eigentlich ein Fahrzeug verstand, das vor allem dem Personenverkehr gegenwärts und wohl auch nauwärts diente und im allgemeinen nur zwischen Linz und Wilhering bzw. Ottensheim und oberhalb Schlöggen verkehrte. Die sonstigen Botenfuhrwerke führten diesen Namen sonst nicht¹⁰⁸.

Sehen wir unser Protokoll weiter durch, so finden wir im Jahre 1747 nicht weniger als 18 bürgerliche Naufergen eingetragen, denen ohne Datum 2 und dann vom Jahre 1764 an bis zum Jahre 1884, in welchem der letzte Nauferg, Josef Pröll, eingetragen ist, insgesamt weitere 31 Namen folgen. Einzelne dieser Naufergen sind als Zöchmeister bezeichnet.

Bei den bürgerlichen Schiffknechten finden wir im Jahre 1747 18 Eintragungen, denen dann von 1748 an weitere etwa 145 folgen, von denen einige durch Einheirat die Aufnahme erreicht haben, manche zu Naufergen vorrückten und unter denen sich, ebenso wie bei den Naufergen viele immer wiederkehrende, an der Donau zum Teil auch heute noch bekannte Namen finden, wie Aiglsberger, Eckerstorfer, Exl, Hauder, Hitzinger, Jennerwein, Lenz, Pusch, Rosenauer, Spanberger, Strasser, Viehböck, Voggenreiter. Auch bei den Knechten findet sich ein Zöchmeister (Josef Hauder). Der letzte Knecht, der sich in die Bruderschaft einkaufte, war Leopold Hampersberger. Die Eintragungen sind ungleichmäßig und mit verschiedenen, nicht in dieses Verzeichnis gehörenden Eintragungen durchsetzt. Eine solche Eintragung ohne Datum (zwischen 1782 und 1784) ist eine von den Knechten einverständlich aufgestellte „Ordnung wegen Getreidefuhren“, in der zwischen großen und Näglfuhren unterschieden wird, je nachdem sie mehr oder weniger als 72 Metzen enthalten, und nach der diese Fuhren „umgehen“, d. h. von den Schiffleuten in bestimmter Reihenfolge abgeführt werden sollen. Das Wort „Näglfuhr“ (das ä ist die Bezeichnung für helles a) heißt so viel als kleine oder Restfuhr (Naigl- oder Noaglfuhr).

Einen guten Einblick in die Verhältnisse der Innung gewähren die allerdings bedauerlicherweise sehr lückenhaft geführten „Handwerkchs Schlüß und Strafen“. Jedenfalls ist aus ihnen zu ersehen, daß unter den Schiffleuten ein gewisser Neid herrschte und manche von ihnen mit unerlaubten Mitteln Fuhren an sich zu bringen trachteten. Man war aber darauf bedacht, „einschleichende Unordnung und Schleydereyen“ hintanzuhalten, wie es in einem „Markt Aschachischen Verhör- und Gerichts-Protokoll“ vom 8. Jänner 1776 heißt. Deshalb

¹⁰⁸ Ernst Neweklowsky, Die Schiffahrt und Flößerei, Bd. 1 S. 341.

wurde beschlossen, daß sich keiner unterfangen soll, vor den Markt hinauszugehen oder hinaufzufahren. Wer dawider handelt, soll jedesmal dem Marktgericht um die halbe Schiffmiete zur Strafe verfallen sein. Bei Vermeidung der gleichen Strafe darf sich auch niemand unterfangen, auf ein Schiff oder Floß „hindan zu schreien“ und sich als Fuhrmann anzutragen. Wird aber ein Schiffmann von einem Schiff oder Floß aus angerufen, daß er es anfähre, der kann es ungehindert anfahren. Erweist es sich jedoch, daß einer angerufen wird, ein anderer an der Lände Stehender aber ihn verleugnet, als sei er nicht zu Hause, so soll dieser auch um die halbe Schiffmiete gestraft werden. Diese halbe Schiffmiete beträgt für Ordinare bis Ottensheim und Linz 24 kr, bis in den Struden 1 fl. 15 kr; bis nach Wien 4 fl. Diese Bestimmungen waren deshalb damals besonders zeitgemäß, weil ja, wie wir gesehen haben, eben die Maut nach Engelhartzell verlegt worden war und die Fahrzeuge nicht mehr in Aschach anhalten mußten. Aber auch solange noch alle Schiffe in Aschach zufuhren, hat es zahlreiche derartige Fälle gegeben, daß ein Aschacher Schiffmann auf solche unlautere Weise zu einem Geschäft kommen wollte. So wurde im Jahre 1746 der Johannes Mitterpauer mit 30 kr bestraft, weil er einen Regensburger Schiffmeister „im Herabfahren und Anlenden angeschrien“, also angerufen hat. Die gleiche Strafe bekam im folgenden Jahre der Philipp Aigner, weil er eine Ulmer Fuhr „angeschrien“ und sie dem Josef Zeller „aus Handten genommen“ hat. Der Nauförg Balthasar Schuester wurde am 16. Jänner 1748 mit 1 fl Strafe belegt, weil er Briefe und Boten ausgeschickt hat, um Fuhren an sich zu bringen. Der Schiffmann Johann Mitterpauer wurde bestraft, weil er dem Andree Jennerwein eine Ulmer Fuhr wegnehmen wollte. Der Nauförg Kaspar Huebmer wurde bestraft, weil er selbst eine Fuhr nach Wien hatte und eine andre wegnahm und durch sein Weib verrichten ließ.

Sehr häufig wurden Strafen für Beschimpfungen und Schmähungen ausgesprochen, die sich ein Schiffmann einem anderen gegenüber zuschulden hatte kommen lassen. So wurde der Michel Göschl am 28. August 1747 auf zweimal 24 Stunden in Arrest verschafft, weil er wider den Philipp Huebmer gesagt hat, daß „sein Name mit einem Federmesser ausgekratzt werden solle“ und keiner auf der Straße sicher sei, „er greife ihm in den Sack“. Solche Beschimpfungen wurden mit Arrest bestraft, der aber gewöhnlich „auf geschehenes Bitten und getane Reu“ für „diesmal“ nachgesehen wurde. Der Josef Zeller wurde gleichfalls am 28. August 1747 bestraft, weil er ausgesprengt hatte, daß „bei Ausmachung der Schifflauth Freiheiten lauter gescheidte gewesen“ seien und er „also die sambentlichen Schifflauth geschimpft“ habe. Aber auch ihm wurde die Strafe für diesmal erlassen. Sollte er aber wieder „dergleichen oder anderer Schmächtereien“ angeklagt werden, so solle er doppelt gestraft werden.

Auch für Diebstähle mußten Strafen verfügt werden. So wurden im Jänner 1748 drei Schifflaute bestraft, die in dem „Marspöckher Forst“ einiges Holz entwendet hatten. Doch wurde auch diese Strafe erlassen.

Da die Aschacher Schifflaute selbstverständlich auch Fischer waren, so ist es naheliegend, daß es diesbezüglich Schwierigkeiten mit den Nachbarn gab, weil manchmal die Grenzen nicht eingehalten wurden; so zeigten am 22. Februar 1800 der Schiffmeister und Fischer Josef Hauder aus Neuhaus und vier weitere Fischer an, daß Aschacher Fischer „über die Donau-Fahrt“ gefischt haben (die Naufahrt war nämlich die Grenze) und daß dadurch ein

Schaden von 16 fl erwachsen sei. Die Aschacher waren auch von Landshaager Fischern beim Fischdiebstahl beobachtet worden.

Da es den Schiffknechten verboten war, als Nauförger zu fahren, umgekehrt aber auch den Nauförger knechtweise zu fahren, also „jeder bei dem seinigen verbleiben sollte“, derartige Übertretungen aber immer wieder sich ereigneten, so mußten diesbezüglich öfters bei den Handwerksversammlungen Strafen ausgesprochen werden. Dies mußte auch wegen sonstiger Verstöße gegen die Handwerksordnung geschehen, so für das Nichterscheinen bei der Hauptversammlung u. dgl. Am 25. Jänner 1803 mußte der Peter Pittermann belangt werden, weil er die Bruderschaft beschimpft und ihre Lade eine „Spitzbubenlad“ geheißen hat. Weil er aber angab, damals betrunken gewesen zu sein, wurde ihm die Strafe für diesmal nachgesehen, doch mußte er im Wiederholungsfalle aus der Bruderschaft „ausgelöscht“ werden. Trotzdem wurde er, als er sich zwei Jahre später abermals Beschimpfungen gegen die Bruderschaft zuschulden kommen ließ, bloß mit 30 kr bestraft.

Bei den Versammlungen der Bruderschaft wurden verschiedene Beschlüsse gefaßt. So wurde am 11. Jänner 1748 beschlossen, daß jeder Nauförg oder Knecht, der nach durchgeführter Fuhr seine schuldige Gebühr nicht entrichtet, um die ganze Fuhr bestraft wird. Wegen der „hinaufgehunden Traydtfuhren“ wurde beschlossen, daß eine Fuhr zu machen ist, wenn höchstens 50 Metzen Getreide vorhanden sind, ist aber eine größere Menge Getreide vorhanden, so sind 2 Fuhren zu machen. Aber auch mit 15 oder 20 Metzen Getreide ist ein Schiffmann zu fahren schuldig. Die Fuhren müssen „umgehen“. Am 30. Jänner 1780 verglichen sich die Knechte dahin, auch die auf Neuhaus gehenden Fuhren „umgehen“ und „statt einer anderen abrechnen zu lassen, wenn dieselbe über 100 Metzen betragt“. Am 4. Hornung 1781 wurde beschlossen, außer am Beginn des Jahres auch bei der Fronleichnamszusammenkunft einen Jahrschilling zu erlegen, dafür die Abgabe von den Fuhren aufzuheben. Am 6. Jänner wurde die Einkaufsgebühr neu festgelegt, und zwar für einen Nauführer mit 3 fl, für einen Knecht mit 1 fl 30 kr. Am 8. Jänner 1865 wurde die Jahresaufgabe für einen Schiffmeister mit 2 fl, einen Nauführer mit 30 kr und einen Knecht mit 15 kr festgelegt. Gleichzeitig wurde wieder eine Umlage für jede Fahrt beschlossen, die für einen Nauführer mit 10 kr und einen Knecht mit 5 kr festgelegt wurde. Ein Teil der dadurch eingegangenen Gelder wurde zu Unterstützungen verwendet. Während die Rechnungen sonst gesondert auf losem Bogen geführt werden, scheint im Protokoll im Jahre 1876 auf, daß die Bruderschaft ein Vermögen von 1373 fl 93 kr besitzt, das im Jahre 1878 bereits auf 1562 fl 88 kr steigt. Nach dem Protokoll vom 26. Jänner 1879 wurden Wertpapiere angekauft und ein Beschluß über die Verteilung allfälliger Gewinne gefaßt. Die weiteren in Abständen von mehreren Jahren vorliegenden Protokolle befassen sich fast nur mit den der Bruderschaft gehörigen Wertpapieren. Am 8. Jänner 1893 wurde beschlossen, daß kein weiterer Einkauf von Mitgliedern mehr stattfinden solle. Weiter wurden Messestiftungen beschlossen, sowie die Begleitung eines verstorbenen Nauführers mit der Fahne zum Grabe. Nach einer abermaligen Lücke weist das Protokoll vom 27. Jänner 1901 einen Vermögensstand von 2827 K 64 h aus. Die weiteren Protokolle sind uninteressant und beinhalten bloß die Verteilung des Reingewinns an die Mitglieder, das letztmal am 9. Jänner 1910.

Unter den oben angeführten Schiffmeistern ragen die Mitglieder der Familie Fischer hervor, welche von Point Nr. 2 bei Untermühl, oberhalb der Mündung der Großen Mühl

stammen, wo in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts Johann Georg Fischer als Pointner saß, an den eine dort stehende Säule mit der Inschrift „I.G.F.P. 1638“ erinnert, dessen Sohn Thomas (1657–1730) gleichfalls dort Pointner war. Von den Söhnen des Thomas war Lorenz (1693–1780) Nachfolger am väterlichen Besitz und Anton der erste Schiffmeister aus dieser Familie in Aschach. Er heiratet 1713 in Hartkirchen die Magdalena Ozelberger aus Aschach. Wir finden ihn in den folgenden Jahren als Schiffmeister und Gastwirt in den Kirchenbüchern von Hartkirchen. Nachfolger auf dem väterlichen Besitz in Point Nr. 2, auf dem gleichfalls die Schiffmeisterei betrieben wurde, war Jakob Fischer (1747–1833), dem sein Sohn Johann Georg Fischer folgte (1782–1864) (Bild 10), der 1809 die auf dem Hause 105 in Aschach (neu 118) radizierte Schiffmeistergerechtsame nach dem vorigen Besitzer Jakob Spanberger erwarb. 1813 finden wir ihn mit der Abführung französischer Kriegsgefangener beschäftigt. 1827 transferiert er, wie bereits erwähnt, die Schiffmeistergerechtsame auf das Haus Nr. 69 (neu Nr. 76). Am 28. Jänner 1864 starb er im 82. Lebensjahre. Seine Gattin Anna geb. Ehrengrubner war ihm am 28. Juni 1854 im 71. Lebensjahre im Tode vorangegangen. Sie sind beide auf dem Aschacher Friedhof begraben. Von seinen zahlreichen Kindern wird der einzige überlebende Sohn Johann Georg (geboren 4. November 1811), der bis dahin die Schiffmeisterei in Point betrieben hatte, sein Nachfolger (Bild 11). Am 8. Jänner 1865 kaufte er sich in die Aschacher Schifferzunft ein. Aus seiner 1852 mit der Welser Hirschenwirtstochter Anna Dürer eingegangenen Ehe stammt ein Sohn Johann Georg (geboren 24. Juli 1853), welcher Nachfolger seines Vaters auf der Schiffmeisterei in Point war, sich am 17. Jänner 1877 in die Aschacher Zunft einkaufte, jedoch schon am 26. November 1879 kinderlos starb. Bereits im nächsten Jahre verkaufte sein Vater das Haus in Aschach und die Schiffmeisterei an Michael Getzendorfer. Nachdem seine Gattin 1882 gestorben war, vermählte er sich im gleichen Jahre mit Paula Florentin von Biedersheim, die nach seinem am 2. September 1887 erfolgten Tode den Besitz in Point erbte. Sie verarmte, verkaufte das Anwesen im Jahre 1935 und starb im folgenden Jahre. Ein 1884 geborener Sohn Paul aus dieser Ehe diente bei der Handelsmarine und endete durch Selbstmord¹⁰⁴.

Von den übrigen Schiffmeistern, die im Protokoll aufscheinen, sei Jakob Spanberger erwähnt, der am 30. Juli 1761 in die Zunft eingeschrieben wurde. Am 10. Oktober 1783 bitten Richter und Rat von Aschach das Pfliegergericht, ihm auf der Herrschaftlichen Lände den Schutz vor fremden Schiffleuten angedeihen zu lassen¹⁰⁵. Am 24. November 1787 klagt er, daß die gräfliche Herrschaft die Abfuhr von 1000 Metzen Hafer aus dem herrschaftlichen Kasten einem Mauthausener Schiffmeister übergeben habe, wo doch der Fuhrlohn schon mit ihm ausgehandelt gewesen war¹⁰⁶. Sein Sohn gleichen Namens, der, wie wir oben gesehen haben, 1784 sich in die Zunft einkaufte, trat 1790 wieder aus. Jakob Spanberger starb am 8. Juni 1806, 77 Jahre alt. Im Jahre 1809 ging die Spanbergersche Schiffmeisterei an Johann Georg Fischer über.

¹⁰⁴ Die Daten sind zum Teil einer von Herrn Dipl.-Ing. Kirchner, Klosterneuburg, dem Verfasser zur Verfügung gestellten Fischer-Stammtafel, zum Teil den Matriken von Hartkirchen und Aschach und zum Teil dem Protokoll des Schifferinnung von Aschach entnommen.

¹⁰⁵ OÖ. Landesarchiv, Marktarchiv Aschach, Bd. 123 Nr. 5.

¹⁰⁶ Ebenda.

Des letzten Aschacher Schiffmeisters, Michael Getzendorfers, der noch auf dem Hause 69 (neu 76) saß, haben wir oben bereits gedacht.

Zweier Aschacher Schifflleute muß noch Erwähnung getan werden, die sich in Erinnerungsmedaillen am berühmten Willkomm der Ulmer Schifferzunft¹⁰⁷ verewigt haben. Die eine Gedenkmünze trägt die Aufschrift: „Dise Denckmünze hat Johannes Mitterbauer Nau Führer in Aschach einer Ehrbahren Schifferzunft in Ulm zum ewigen Angedencken verehret, in deme er 38 Jahr alle 8 Tage nebst Gottes Hülffe glücklich nach Wien gefahren.“ Auf der Rückseite steht: „Wünschet also, das alle nachkommende junge Schiffleuthe hinführo unter Gottes beystandt glücklich fahren mögen. So geschehen im 78. Jahr seines Alters dem 25. Juni Ao 1779.“ Die andere Gedächtnismedaille ist jünger. Sie trägt die Aufschrift: „Zum Andenken freundlicher Aufnahme gewidmet von Anton Zeller Nauführer zu Aschach. Auf der Rückseite steht: „Ulm d. 23. Feb. 1859.“ Auf jeder der beiden Medaillen ist eine Ulmer Ordinari abgebildet (Bilder 6, 7, 8, 9).

Wir haben oben bereits von der Zunftlade der Aschacher Schifflleute gesprochen und müssen noch die leider zugrunde gegangene Fahne der Schifflleute und Fischer erwähnen, die nach den im Gemeindearchiv erliegenden Rechnungen im Jahre 1749 beschafft wurde. Ein wahrscheinlich von dieser Fahne stammendes, sehr stark beschädigtes Fahnenbild mit dem hl. Nikolaus befindet sich gleichfalls im Gemeindearchiv. Wir haben oben den Beschluß der Bruderschaft erwähnt, verstorbene Nauführer mit der Fahne zum Grabe zu begleiten.

Wenn auch die Aschacher Schifferzunft eingegangen ist, so gibt es doch gerade hier noch, wie kaum in einem anderen Ort an der österreichischen Donau der alten Ruderschiffahrt verbundene Schifflleute. Es hat sich hier auch eine gewisse Überlieferung erhalten, die bei Trachtenfesten und dergleichen zum Ausdruck kommt. Beim Festzug in Wels 1934, der unter dem Titel „Der Wald und seine Leute“ stattfand, stellten die Aschacher Schifflleute gute Gruppen. 1950 gab es einen Festzug in Aschach, bei dem die Schifflleute zwei Festwagen beistellten. Auf dem einen war die Zunfttruhe aufgestellt. Um sie herum saßen ein paar alte Schifflleute (Bild 12). Der zweite Wagen trug eine Zille mit der Aufschrift „Fliestein“. Auch beim Trachtenfest am 3. Juni 1956 wurde durch eine auf einem Wagen verladene Zille und vorgespannte Pferde mit Schiffgeschirren sowie einen Vorreiter ein Schiffzug angedeutet. Technologische Unrichtigkeiten kamen den Zusehern wohl kaum zum Bewußtsein.

Große Bedeutung hatte und hat noch heute Aschach als Schopperort. Mag sein, daß schon in uralten Tagen der Eschenreichtum, von dem wir eingangs sprachen, hier zum Schiffbau anregte, denn das Eschenholz war einst ein begehrtes Schiffbauholz, das einer allerdings schon längst ausgestorbenen Schiffstypen, den Aschen, den Namen gegeben hat. Bemerkenswert ist, daß sich der Familienname Schopper im Schaunbergischen Urbar 1524—1532 in Aschach mehrfach findet¹⁰⁸. Jedenfalls war zu Beginn des 19. Jahrhunderts der Schiffbau typisch für Aschach, denn sonst hätte Jakob Alt nicht die Tätigkeit der Schopper auf seinem

¹⁰⁷ Adolf Häberle, Die Zunftaltertümer des Museums der Stadt Ulm (1929) S. 111; Ernst Neweklowsky, Die Schiffahrt und Flößerei, Bd. 2 S. 264 und Bild 277.

¹⁰⁸ OÖ. Landesarchiv, Starhembergisches Archiv Eferding, Urbar 1524—1532.

schönen Bilde von Aschach verewigt (Bild 13). Einen großen Schopperplatz besaß der oben erwähnte Schiffmeister Johann Georg Fischer auf dem sogenannten Prügelhaufen, für dessen Bedarf er ein Sägewerk mit Dampfkraft errichtete (Bild 18). Die Schoppertradition setzt heute noch die Strombauleitung auf ihrem Schopperplatz fort, auf welchem die für Zwecke der Donauregelung notwendigen Steinzillen (Siebnerinnen) und Arbeitsschiffe (Trauner, Waidzillen, Hebgeschirre, Sondierzillen und andere mehr) des Strombauamtes gebaut werden und heute noch die leider immer mehr aussterbenden Schopper tätig sind, die ihren Namen vom Abdichten der Fugen mit Holzspänen, Moos und Zillenklampfen, dem Schoppen, haben (Bild 14).

Das Aussterben des Schopperhandwerks ist schon durch den Mangel an Nachwuchs bedingt. Es kann heute niemand mehr Schopperlehrling werden, denn die Schopper sind jetzt bei den Zimmerleuten eingeteilt. Ein Schopper ist aber etwas ganz anderes als ein Zimmermann. War früher die Fertigstellung eines Schiffes und sein Hinablassen ins Wasser eine alltägliche Angelegenheit, so gibt sie heute Anlaß zu Feierlichkeiten, und es ist dann von der „Aschacher Werft“ und vom „Stapellauf“ die Rede, Ausdrücken, die der alten Schiffmannssprache fremd waren¹⁰⁹.

In engem Zusammenhang mit den Schifflern und dem Schopperhandwerk stehen die Tischzeichen in Form von Schiffen, die früher über den Wirtshaustischen der Schiffler hingen. Viele sind dem Zahn der Zeit zum Opfer gefallen, viele sind nach auswärts verkauft worden. Ein sehr hübsches Stück aus 1830 befindet sich im ehemaligen Gasthaus Arthofer. Es ist ein ganzer Schiffzug, bestehend aus 8 Pferden, 2 Furkelzillen und 2 Klobzillen (Bilder 15, 16). Es wird hoffentlich dem Markt Aschach erhalten bleiben. Im gleichen Raum befindet sich auch eine Scheiterfuhr von 1884 (Bild 17). Vier gute Tischzeichen, ein Ketten-schlepp, und drei Kelheimer, von denen 2 mit Scheitern beladen sind, hingen in dem Gasthaus des früheren Gemeindegerechten Hiermann und sind ins Donaumuseum nach Petronell gekommen. Ein Künstler im Bau von Schiffsmodellen war der im Jahre 1956 verstorbene ehemalige Platzmeister der Strombauleitung Aschach Johann Ecker. Er hat nicht nur seinerzeit die Schiffe des Schiffzugs, sondern auch zahlreiche sonstige Modelle für das Oberösterreichische Landesmuseum maßstabgetreu und sachgemäß angefertigt, sondern auch jene für den Schiffzug im Korneuburger Heimatmuseum, der leider dem Jahre 1945 zum Opfer gefallen ist. Ein sehr hübsches Modell des im Kachlet in Verwendung stehenden Sondiergeräts der Strombauleitung Aschach besitzt das Strombauamt in Wien.

In enger Verbindung mit den Schifflern standen die Faßzieher. Nicht nur den Wein beförderte man in Fässern, sondern auch andere Waren, Eisengeschmeid und dergleichen. Für die Aschacher „vaszieher“ gab es bereits 1512 eine Ordnung, in der es heißt „zu ziehen wein oder pier und anderes“¹¹⁰. Am 17. Dezember 1723 erließen Richter und Rat zu Aschach für die Bürger und Faßzieher Michael Panholzer und Andre Mitterpaur eine eigene Ordnung, in welcher auf eine bereits am 4. Mai 1695 erlassene Faßzieherordnung verwiesen wird. Darin ist der Tarif für das Entladen aus einem Schiff und das Verbringen auf Wagen

¹⁰⁹ OÖ. Nachrichten vom 11. Mai 1950, Aschach erlebt feierlichen Stapellauf; Linzer Volksblatt vom 11. Mai 1950, 2500 t Schiffsraum aus Aschach; Tagblatt Linz vom 11. Mai 1950, Stapellauf von der Aschacher Werft.

¹¹⁰ Ignaz Nösslböck, OÖ. Weistümer (1939), 23, Aschach S. 297.

und in einen Keller für jeden Eimer Most, Wein oder anderes Getränk mit 1 kr 2 d festgesetzt. Die gleiche Faßzieherordnung wird am 26. Juni 1817 für Johann Eder, Josef Puchner, Johann Schippler und Johann Lanzlstorfer vom Marktrichter Anton Zach bestätigt und am 2. März 1826 für Johann Lanzlstorfer und Michael Berngruber erneuert. In diesem Jahre ersehen wir, daß die Faßziehergerechtigkeit auf den Häusern Nr. 163, 103 (schon vor 1781), 97 (seit 1802) und 157 ruhte. 1818 suchte auch der bürgerliche Hausbesitzer Johann Lanzlstorfer vom Hause Nr. 164 um Verleihung einer personellen Faßzieherbefugnis an¹¹¹.

Die Verbundenheit des Marktes Aschach mit der Donau und ihrer Schifffahrt fällt jedem Besucher der Pfarrkirche bei Betrachtung des Altarbildes ins Auge. Auf diesem ist rechts der hl. Nikolaus, der alte Schutzpatron der Schifflente, links der hl. Johannes der Täufer, der Kirchenpatron, zu sehen. Darüber schwebt in Wolken Maria mit dem Jesuskind, von Engeln umgeben. Den zwischen den beiden Heiligen sichtbaren Fluß könnte man allenfalls bei oberflächlicher Betrachtung für ein Stück Donau halten. Nun stammt das sehr gute, etwa um 1700 entstandene, heute instandsetzungsbedürftige Ölgemälde von einem spanischen Maler und ist entweder im Auftrage des Botschafters am spanischen Hofe Ferdinand Bonaventura Grafen von Harrach (1637—1706) für die Aschacher Kirche gemalt worden oder stammt aus der Sammlung des genannten Grafen¹¹². Sicher ist, besonders im letzteren Falle, der hl. Nikolaus durch Änderung der Attribute aus einem anderen heiligen Bischof geschaffen worden, um der Bedeutung Aschachs als Schifferort entgegenzukommen.

Die Pfarrkirche birgt übrigens noch ein Zeichen der Verbundenheit des Marktes mit der Donau. Es ist dies jenes über dem Hochaltar aufgestellte Kreuz, das der Sage nach beim Hochwasser des Jahres 1693 ans Land getrieben worden ist. Es wurde zunächst auf dem Marktplatz aufgestellt und, da es von den Gläubigen besonders verehrt wurde, später in die Kirche übertragen¹¹³.

Neben dem hl. Nikolaus wurde seit seiner Heiligsprechung 1729 auch Johann von Nepomuk als Schutzpatron der Schifflente verehrt. Ihm setzte man auch in Aschach, so wie in vielen anderen Orten an der Donau und ihren Nebenflüssen, ein Standbild, eine gute Arbeit, etwas unterlebensgroß, auf vierseitigem, reich geschwungenem Sockel. Dieses bereits sehr schadhaft gewesene Standbild wurde 1956 instand gesetzt und neben der Straße nach Hartkirchen aufgestellt.

Wir haben bereits oben auf die Überfuhr hingewiesen, welche Aschach mit dem linken Donauufer verbindet. Ursprünglich war die Aschacher Überfuhr Lehen des Bistums Passau und zahlte eine Rente an das passauische Domkapitel¹¹⁴. Aus der Marktordnung vom 6. Juni 1512 kennen wir den Überfuhrtarif, der sowohl für den Fergen von Landshaag wie für jenen von Aschach gilt¹¹⁵. Darnach war der einfache Tarif einzuheben, solange das Wasser nicht über das Loch im Pfennigstein oberhalb Landshaag geht. Reicht es höher, so soll der Lohn verdoppelt werden, ebenso bei dickem Eis. Zur Zeit des Jahr- und Wochenmarktes sollten

¹¹¹ OÖ. Landesarchiv, Marktarchiv Aschach, Bd. 123 Nr. 2.

¹¹² Erwin Hainisch, Denkmale Eferding, S. 10.

¹¹³ Ebenda.

¹¹⁴ Othmar Hageneder, Beiträge zur Geschichte der Herrschaft Schaunburg, Manuskript, Hs. S. 47. Für die Gestattung der Einsichtnahme und Benützung sei dem Verfasser bestens gedankt.

¹¹⁵ OÖ. Landesarchiv, Marktarchiv Aschach, Bd. 3 Nr. 1 (Abschrift) P. 75—77.

die Fergen von denen, die vormittags kommen, je Person herüber und hinüber 1 Heller nehmen. Für gewöhnlich betrug der Tarif 2 Pfennig. Dem Tarif ist zu entnehmen, daß auch Tiere, Getreide, Scheiter und Weinstecken übergeführt wurden, sowie auch Säumer mit Getreide und Salz. Nach dem Schauburger Urbar 1524—1532¹¹⁶ dient Jorg Soperl vom Urfahr jährlich 14 Pfund Pfennig Burgrecht. Außerdem dient er noch von seinem Haus und einem Weingarten in Aschach und zahlt 36 Pfennig Jahrschilling.

Das Urfahrrecht war, so wie dies auch an vielen anderen Punkten der Donau der Fall war (Ottensheim, Linz, Stein¹¹⁷), ein doppeltes.

Am 27. Mai 1666 teilt der Marktrichter Elias Zeller dem Sekretär der Herrschaft mit und bittet ihn, daß die Rechte beim Urfahr in Aschach weiterhin so aufrecht bleiben sollen, wie dies von ehemals gehandhabt worden war. Insbesondere sollen die Widerwärtigkeiten, verursacht von Paul Pittenegger, welchem das Überfuhrrecht jüngst vom Grafen Balthasar Starhemberg übertragen worden war, abgestellt werden. Der Vater des Marktrichters, Michael Zeller, hat schon an die 22 Jahre das Überfuhrrecht zu Aschach in Bestand gehabt. Nach einem Bestandsbrief vom 1. Jänner 1741 hatten der Bestandinhaber Johann Pollackhen an der oberen Tafern und der Schöffmeister Leopold Zeller das Urfahr durch 3 Jahre, 1741, 1742 und 1743, um den Betrag von 200 fl übernommen. 1780 ist Josef Kneidinger Bestandinhaber der Aschacher Überfuhr. Am 22. Jänner 1816 wird das Kommissariat Aschach vom Kreisamt Wels aufgefordert, unverzüglich einen Tarif über die Überfuhrgebühren vorzulegen. Am 31. Jänner 1816 teilt der Marktrichter dem Kommissariat Aschach mit, daß das Urfahr zu Aschach Eigentum der Herrschaft Eferding ist. Der Bestandinhaber war damals der bürgerliche Sonnenwirt Josef Zeilmayr. Wie aus einem Schreiben des Magistrats Aschach vom 5. April 1821 hervorgeht, gehörte die Überfuhr von Aschach nach Landshaag damals der Herrschaft Eferding, jene von Landshaag nach Aschach der Herrschaft Ottensheim. In diesem Schreiben führt der Bürgermeister Beschwerde, daß sich die Überfuhrer nicht an den alten Tarif halten, sondern das 5- und 6fache fordern, weshalb er um Erlassung eines Tarifs bittet¹¹⁸.

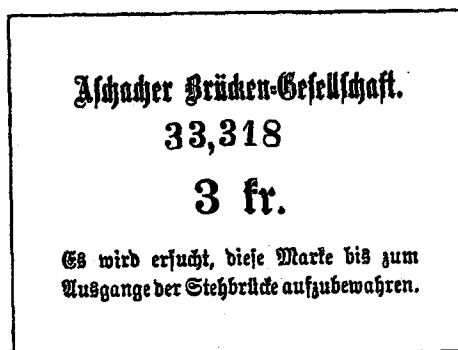
Die Überfuhr wurde, wie dies überall der Fall war, mit frei fahrenden Schiffen ausgeübt. Um die Mitte des 19. Jahrhunderts ging man daran, eine „Fliegende Brücke“ zu errichten, welche mit Regierungsbescheid vom 17. Februar 1848 bewilligt worden war. Im Strom sollte eine Zille verankert werden, an welcher an einer 159 Klafter langen Stangenkette das Überschiff angehängt werden sollte. Um diese Stangenkette über Wasser zu halten, mußte sie über eine Reihe von kleinen Zillen geführt werden. Da wegen des weit in den Strom reichenden Haufens am rechten Ufer das Überfuhrschiff nicht bis ans Gestade heranfahren konnte, mußte man eine 43 Klafter lange Brücke mit 4 stabilen Jochen und einem schwimmenden Joche errichten. Am 26. Mai 1852 brachte der Gemeindevausschuß der Bevölkerung zur Kenntnis, daß mit dem Bau der Fliegenden Brücke begonnen werde. Die Mittel hiezu hatten außer dem Grafen Franz Ernst Harrach Bürger des Marktes zur Verfügung gestellt. Ein damals von der Stadt Eferding eingebrachtes Ansuchen um die

¹¹⁶ OÖ. Landesarchiv, Starhembergisches Archiv Eferding, Urbar 1524—1532 fol. 12, 13, 89.

¹¹⁷ Ernst Neweklowsky, Die Schifffahrt und Flößerei Bd. 1 S. 373.

¹¹⁸ OÖ. Landesarchiv, Marktarchiv Aschach, Bd. 123 Nr. 1.

Bewilligung zum Bau einer Überfuhr in Brandstatt wurde von der Landesbehörde abgelehnt, da das Ansuchen verspätet eingebracht und an Aschach bereits die Genehmigung zum Bau der Fliegenden Brücke erteilt worden war. Erst am 14. September 1854 konnte die Überfuhr dem Verkehr übergeben werden. Der Standplatz des Überfuhrschiffes mußte immer in Aschach sein. Der Aufenthalt auf der Landshaager Seite war nur für die Aufnahme der Reisenden bestimmt (Bild 19). Hier bestand ein schwimmendes Joch mit einer 6 Klafter langen Auffahrt. Das Anlagekapital der 11 Aktionäre betrug 13.707 fl. Die Brücke erwies sich als ein gutes Geschäft für die Aktionäre, so daß diese, als die Überfuhr nach fünfzigjährigem Bestande der Marktgemeinde laut dem Vertrag vom 11. Juli 1854 um einen „billigen Schätzwert“ übergeben werden sollte, eine Ablöse von 22.000 Kronen verlangten, die sie dann auf 15.000 Kronen ermäßigten. Die Gemeinde bot 11.000 Kronen, später jedoch nur mehr 4000. Da eine Einigung nicht erzielt werden konnte, wurde die Angelegenheit nach drei Jahren einer von beiden Seiten anerkannten Schiedsgerichtskommission übergeben. Das Ergebnis war, daß die Aktionäre eine Ablöse von 5500 Kronen bekamen. Mit diesem Schiedsspruch vom 31. März 1905 wurde die Marktgemeinde Eigentümerin der Überfuhr.



Fahrkarte der Aschacher Überfuhr
Sammlung Dr. Neweklowsky

Es wurde sofort mit dem Bau einer Seilfähre begonnen, es wurden die 16,5 m hohen, 314 m von einander entfernten Seiltürme aufgestellt und ein eisernes 25 m langes und 14 m breites Fährschiff mit 2,5 m Plattformhöhe beschafft. Am 22. September brachte das k.k. Dienstschiff „Linz“ der Wasserbauverwaltung das Überfuhrschiff nach Aschach, am 28. September fand die erste Fahrt statt. Als am 1. Oktober die Rollfähre feierlich eingeweiht und eröffnet wurde, konnte der Bürgermeister Haidenthaler mitteilen, daß ein Betrag von 60.000 Kronen investiert worden war¹¹⁹. Am 14. Oktober 1940 wurde das Seil erneuert. Es hatte eine Gesamtlänge von 416 m und ein Gewicht von 9,55 kg/m. Das Gierseil war 120 m lang. Die Kosten der Seile beliefen sich auf 10.000 RM¹²⁰. Die rechtsuferige Landbrücke bestand bis zum Jahre 1951. Am 9. Oktober des genannten Jahres wurde mit dem Bau von Betonpfeilern für eine neue Brücke durch die Ferrobetonwerke begonnen. Im März 1952 konnten die von der Schiffswerfte Linz gelieferten Stahlträger eingeschoben werden. Im April 1952 erfolgte die Schalung und hierauf die Betonierung der 24 cm starken Fahrbahn. Anfang Juni langten die beiden Schwimmjochs ein, auf welche die beiderseitigen beweglichen Brücken aufgelegt wurden. Am 28. Juni waren die gesamten Arbeiten beendet¹²¹.

Bereits kurze Zeit später wurde durch das Julihochwasser 1954 die rechtsuferige Landungsbrücke wieder zerstört und es wurden die beiduferigen Schwimmjochs abgetrieben, die

¹¹⁹ Aschach, Marktgemeindeamt, Aschacher Gemeindechronik, Hs.; Max Fuchs, Ein Jahrhundert Rollfähre Aschach, OÖ. Nachrichten vom 30. Mai 1952.

¹²⁰ Aschacher Gemeindechronik; Werkzeugung Schiffswerft Linz AG., Folge 2 vom 1. Dezember 1940 S. 4.

¹²¹ Aschacher Gemeindechronik.

in Brandstatt aufgefangen wurden. Der Wiederaufbau der Brücke wurde durch die amerikanische Besatzungsmacht durchgeführt, die Landesbaudirektion besorgte die Planung und Materialbeschaffung. Die Gesamtkosten stellten sich auf S 1,037.890,83. Laut Kollaudierungsprotokoll vom 3. Oktober 1956 ist der neue rechtsuferige Landungssteg eine einspurige Trägerbrücke, bestehend aus zwei genieteten Blechträgern alten Bestandes, mit Holzbelag über zwei festen Holzjochen, einem beweglichen Joch und einem Standjoch im Standponton. Die Lichtweiten betragen 17,35, 17,18, 17,71, 21,25 und 3,20 m¹²².

Wenn auch die Bedrohung des Marktes durch die Fluten der Donau nur indirekt mit der Schifffahrt zu tun hat, so sei doch auch kurz von den Hochwässern gesprochen, unter denen Aschach zu leiden hatte. Ganz besondere Verwüstungen richteten Eishochwässer an. Am 28. Jänner 1789 berichtet beispielsweise der Marktrichter Franz Sindhuber, daß sich das Eis vor manchen Häusern haushoch gelagert habe, und in manchen Häusern sei das Wasser in das zweite Stockwerk eingedrungen. In der Kirche habe es bis zur Kanzel gereicht. Durch drei Überschwemmungen innerhalb zweier Jahre seien 120 Familien ganz verarmt. In der langen Liste vom 25. Februar 1789 der Geschädigten des letzten Winterhochwassers findet sich auch der Schiffmeister Jakob Spannberger, dem 4 Zillen zerdrückt wurden, sowie 200 weiche und 42 harte Laden davongeronnen sind¹²³. Von einem ungeheuren Eisstoß im Februar 1830 gibt eine Eintragung im Aschacher Taufbuch Kunde. Durch den langen, kalten Winter hatte sich ein Eisstoß gebildet, der bis Linz reichte. Durch das eingetretene Tauwetter löste sich das Eis vom Inn und baute den Eisstoß von Linz bis über Aschach hinauf. Eine dicke Eisdecke reichte vom Grinberger in Landshaag bis zum Fasangarten. Das Wasser stieg und stand wieder in der Kirche bis unter die Kanzel. Auch die untere Straße bis zum Schloß war überschwemmt und mußte mit Zillen befahren werden. Diese große Überschwemmung war am 28. Februar. Das Tauwetter hat das Eis dann nach 48 Stunden gelöst. Binnen einer halben Stunde war das Wasser wieder gefallen. Auch späterhin hatte der Markt unter den Hochwässern wieder zu leiden, doch klappte, dank der Anwesenheit der Schifflente der Strombauleitung, der Rettungsdienst auch in den Katastrophenjahren 1897, 1899 und 1954, deren Höchstwasserstände in Aschach folgende waren:

1. August 1897	+ 674	Auf den jetzigen Nullpunkt bezogen,
15. September 1899	+ 770	der am 1. November 1939 neu festgelegt wurde.
10. Juli 1954	+ 814	

Die bei den Hochwässern entführten — „abgeronnenen“ — Gegenstände suchten die Schifflente „aufzufangen“. Dazu war Aschach der geeignete Punkt. Schiffsgeräte, ja ganze Fahrzeuge kamen mitunter auf dem Wasser daher, und die Schifflente suchten sich das „Aufganggeld“ zu verdienen. Im Mautvectigal von 1580 heißt es, daß es von *Alter Herkommen gebräuchig* sei, *Schiffungen, Floß und andre namhafte Sachen*, die auf dem Wasser herunterkommen und zwischen Neuhaus und Brandstatt aufgefangen werden, der Maut zu überantworten, wo sie aufbewahrt und den Eigentümern wieder ausgefolgt werden, die sich mit den *Auf-*

¹²² Aschacher Gemeindechronik.

¹²³ OÖ. Landesarchiv, Marktarchiv Aschach, Bd. 163 Nr. 2.

fahren zu vergleichen haben. Kommt innerhalb Jahresfrist um dieses Gut keine Nachfrage, so ist es in der Gant verfallen, und es wird den Auffahern das *Auffachgeld* aus der Maut gegeben¹²⁴. Im Februar 1797 fingen zwei Aschacher Schifflente eine Klotzille auf, die dem Schiffmeister Bartlmä Radl in Obernberg davongeronnen war. Das k. k. Haupteinbruch-Zoll- und Wasser-Jurisdiktions-Mautamt Engelhartzell gab auf eine Anfrage bekannt, daß für eine neue solche Zille 10 fl, für eine alte 7 fl Auffachgeld begehrt werden dürfen. In späterer Zeit kam auch Schwemholz von Obermühl. 1809 wurden für ein aufgefangenes hartes Scheit 1½ kr, für ein weiches Scheit 1 kr vom fürstlich Schwarzenbergischen Kassieramt Neuhaus bezahlt. 1824 verlangten zwei Aschacher Schifflente für einen bei Aschach aufgefangenen Streifbaum, den sie nach Aschach hinaufgebracht hatten, 3 fl Auffachgeld.

Wie wir eingangs bereits ausgeführt haben, verläßt bei Aschach die Donau das Gebirge. Im Durchbruchstal durch das Massiv ist ihr Lauf durch die felsigen Ufer festgelegt. Dies ändert sich aber mit ihrem Eintritt in das Eferdinger Becken, in welchem sich der Strom in zahlreiche Arme spaltete. Hier haben sich im Molassebecken Geschiebewanderblöcke abgelagert, die im Schotter eingebettet, als „Kugeln“ das Aschacher und Brandstätter Kachlet bilden, einen Wehrrücken, über den die Donau mit großem Gefälle und starker Geschwindigkeit abstürzt, oberhalb einen Stauteich mit geringem Gefälle und kleinerer Geschwindigkeit bildend. Durch diesen Wehrrücken vermindert sich das im Durchschnitt auf der oberösterreichischen Donau 0.46‰ betragende Wasserspiegelgefälle nach der Aufnahme vom Jahre 1902¹²⁵ zwischen km 2161 und km 2159 auf 0.275 ‰ und erhöht sich unterhalb, in der Strecke bis km 2157, auf durchschnittlich 1.045 ‰, das aber an einzelnen Stellen erheblich überschritten wird. Eine eigentliche Regelung des Stromes kam in der Felsstrecke nicht in Frage, sondern nur ein Ausbau der Ufer. Im Bereiche des Marktes befanden sich gepflasterte Böschungen, Donauufermauern oder Donaugstöttenmauern genannt, welche von den Bürgern, soweit sie vor deren Häusern lagen, erhalten werden mußten. Hiezu bekamen 7 Bürger nach einem Vergleich vom 27. Mai 1754 bei Eis- und Wassergüßschäden ein Viertel der erlaufenden Kosten aus der Marktkammerkasse vergütet, die Hälfte wurde vom Mautamt getragen. Die übrigen Bürger mußten einen allfälligen Schaden aus eigenen Mitteln tragen. Schäden, die durch Schiffe oder Schiffzüge verursacht wurden, trug das Mautamt. Als das Mautamt nach Engelhartzell kam, übernahm die k. k. Baudirektion die früher vom Mautamt getragenen Kosten und ließ auch die Streifbäume anbringen, die sich allerdings dort erübrigten, wo die Böschungsmauer mit Wasen bedeckt war. Im Jahre 1794 wurde hinsichtlich der Uferschutzpflasterung von der Kirche bis zum Haus Nr. 107 von der Provinzial-Bau- und -Navigationsdirektion mit dem Marktgericht Aschach ein Steinlieferungskontrakt geschlossen, wonach 236 Klafter Steine zu 3 Schuh hoch gerechnet (jeder Pflasterstein zu 1½ Schuh Länge) zum Preise von 1 fl 15 kr zu liefern waren¹²⁶.

¹²⁴ OÖ. Landesarchiv, Depot Harrach, Hs. 1, Mautweg-Vectigal 1580.

¹²⁵ K. k. techn. Departement der OÖ. Statthalterei in Linz, Die Donau in Oberösterreich, Deutsch-österreichisch-ungarischer Verband für Binnenschiffahrt, N. F. XLIII (1909), Beilage II.

¹²⁶ OÖ. Landesarchiv, Marktarchiv Aschach, Bd. 86 Nr. 3.

Da das Anländen im Bereiche des Marktes durch den vor der Lände angeworfenen Haufen stark beeinträchtigt war, wurde bei einer kommissionellen Besichtigung am 1. April 1791 vom Vertreter der k.k. Baudirektion, Anton von Schmid, zu Protokoll gegeben, daß zur Hinwegräumung des Schotters an den Aschacher Ufermauern 4 schwimmende Sporne in schräger Richtung gegen die Schotteranlage angebracht werden sollen. Weil dieser Haufen hauptsächlich dadurch entsteht, „daß der Aschacher Haufen oberhalb Aschach vom Fluß hinweggerissen worden ist und durch den daher entstandenen Stoßwinkel der größte Schwall auf die Landshaager Seite jenseits des Donauflusses geführt wird, so ist vonnöten, daß am jenseitigen Ufer eine Treibbühne von 40 Klafter in den Strom eingebaut werde, um den Fluß mehr an die besagte Schotteranlage treiben zu können“¹²⁷. Zur Ausführung dieses Baues kam es jedoch nicht.

Einer Nachzeichnung einer Karte Josef Baumgartners vom Jahre 1859 ist zu entnehmen, daß ein Ausbau der Ufer im Bereiche von Aschach in den Jahren 1829 und 1830 erfolgte¹²⁸, Der Ausbau des Aschacher Donaufufers in dem heute bestehenden Ausmaße erfolgte in den letzten Jahrzehnten des 19. und am Anfang des 20. Jahrhunderts.

Anders als in der geschilderten Strecke der Donau im Bereiche von Aschach lagen die Verhältnisse in der Kachletstrecke. Hier trachtete man durch Einengung des Stromes die Wassertiefe zu vergrößern, errichtete im Jahre 1855 anschließend an den Bau von 1830 ein rechtsuferiges und im gleichen Jahre auch ein bei Unter-Landshaag einbindendes Leitwerk, engte dann später noch vom Jahre 1900 an den Strom durch Niederwasserwerke ein, wobei durch eine gleichzeitige Aushebung der Kugeln im Kachlet unter ständiger Beobachtung der Fahrwasserverhältnisse eine Vergrößerung der Wassertiefe zu erreichen getrachtet wurde, eine Arbeit, die noch ständig fortgeführt wird. Mit einem eigens für diese Arbeiten entwickelten „Sondierwerk“, bestehend aus zwei Schiffskörpern, zwischen denen eine Steinzange zum Heben der Kugeln eingebaut ist, und seitlichen Sondierrahmen, die bei Einstellung auf eine bestimmte Wassertiefe beim Abstreifen der Stromsohle die hinderlichen und daher zu beseitigenden Kugeln anzeigen, wurden bis Ende des Jahres 1956 über 11.000 Kugeln beseitigt. Auf diese Weise ist es gelungen, die Wassertiefe auf 20 dm unter dem kleinsten Schifffahrtswasserstand zu bringen und das Gefälle, das an einzelnen Stellen bis zu 2,7⁰/₀₀ betragen hatte, auf höchstens 1,9⁰/₀₀ zu ermäßigen¹²⁹. Eine Beseitigung dieses Schifffahrtshindernisses wird mit flußbaulichen Maßnahmen kaum zu erreichen sein. Eine solche wird wohl dem geplanten Bau einer Staustufe vorbehalten bleiben.

An Stellen des Stromes, welche nur eine geringe Stromgeschwindigkeit besitzen, wie dies in Aschach der Fall ist, werden öfters herabtreibende Wasserleichen angeschwemmt. Vor der Errichtung der Pfarre Aschach (1784) wurden auf dem Aschacher Friedhof außer den Ortsarmen die angeschwemmten Leichen der Ertrunkenen beerdigt, wie dies auch das bereits mehrfach zitierte Mautvectigal 1580 bestimmt, in welchem es heißt, daß eine ertrunkene Person, die auf dem Wasser aufgefangen wird, im Beisein des *Auffahers* und 2 bis 3

¹²⁷ OÖ. Landesarchiv, Marktarchiv Aschach, Bd. 86 Nr. 3.

¹²⁸ Wie Anm. 114, Beilage V.

¹²⁹ Franz Tschochner, Die Donauregulierung in Österreich, Österreichische Wasserwirtschaft 9 (1957) S. 116

unparteiischer Personen besichtigt und bei St. Lorenzen in Aschach bestattet werde. Was bei dem Ertrunkenen gefunden wird, ist zum Mauthaus zu bringen, zu bescheinigen und demjenigen, dem es gebührt, hinauszugeben. Das Sterbebuch von Hartkirchen verzeichnet eine Reihe solcher Wasserleichen, deren Herkunft meistens unbekannt war, und die auf dem Aschacher Friedhof beerdigt wurden. Am 7. Juni 1652 vermerkt das Totenbuch, daß „eine Person im Wasser aufgefangen wurde, die allen Anzeichen nach ermordet worden ist“, am 10. August 1654, daß Petrus N., ein Schiffknecht, so ertrunken in der Donau, begraben wurde. Gewöhnlich aber heißt es nur, wie zum Beispiel am 4. Juli 1657, daß eine ertrunkene Person aufgefangen und in Aschach begraben wurde. Selten nur ist Näheres über den Toten bekannt, wie zum Beispiel von dem am 9. Oktober 1674 begrabenen Matthias Lechner, des Schöffmeisters Strigl von Obernberg Schöffschreiber, der zu Aschach ertrunken ist. Ausnahmsweise nur wurden Ertrunkene in Hartkirchen beerdigt, wie dies bei dem am 18. September 1670 in der Donau ertrunkenen Johannes Kaltenecker, einem Schiffmeisterssohn aus Passau, der Fall war, worüber das Hartkirchener Totenbuch berichtet. Mitunter wurden auch Ertrunkenen Grabsteine gesetzt, die sich bis auf unsere Tage erhalten haben. Ein solcher ist an der Nordseite der Pfarrkirche zu Hartkirchen angebracht und besagt mit seiner lateinischen Inschrift, daß dort Nicolaus Menisdorphius begraben ist, ein seinem Geschlecht und seinen Vorfahren nach hochberühmter Jüngling, Sohn des Henning Meindorf, eines wahrhaft vornehmen Holsteiners, der auf einer Reise mit dem würdigen und durch seine vornehme Abstammung von den Cymbern berühmten Herrn Pogwisch, Rat Seiner königlich dänischen und norwegischen Majestät und zur Zeit Gesandter bei Seiner kaiserlichen Majestät, zu Deggendorf am 8. Tag des Mai in der ersten Stunde der Nacht im 19. Jahre seines Lebens im Jahre 162. im Wasser ums Leben kam¹⁸⁰. Ein anderer Grabstein befindet sich merkwürdigerweise im Regensburger Museum. Es handelt sich um jenen des „Joh. Ad. Praunsmändls von Mohrnik Kauff und Handelsmanns kaysrl. Quecksilber factors und E. E. (einer ehrbaren) Stadt Gerichts Assessoris welcher in seinem Beruf verunglückt den 8. May 1718 im 65. Jahr seines Alters zu Aschach in Oberösterreich sein Ruh gefunden“. Auch das Sterbebuch der Pfarre Aschach berichtet mehrmals von Ertrunkenen, die an der Lände angeschwemmt wurden. So fand man am 13. Juli 1814 an der Floßlände einen unbekannteren Ertrunkenen, etwa 40 Jahre alt. Am 18. Juni 1853 fand man eine 18 Jahre alte Mannsperson, angeblich einen Schiffmannssohn aus Hafnerzell. Die Kleidung des am 9. November 1822 in Aschach ertrunkenen Schiffmanns Andrä Fürböck wird folgendermaßen beschrieben: Rotes Halstüchel mit Tupfen, brauntuchene Weste mit lichten Knöpfen, ähnlicher Schamper, weißzwillchene Hosen, kuhlederne Stiefel, rupfenes Hemd, weiß gewirchte Hosenträger¹⁸¹.

Auch von sonstigen Unfällen auf dem Wasser erfahren wir aus dem Sterbebuch. Am 3. Februar 1848 kamen drei Personen dadurch ums Leben, daß eine Zille, mit der sie am Abend Holz von Obermühl herabführten, umstürzte. Wohl konnten sie sich an der Zille halten, kletterten auch hinein und wurden in Aschach ans Land gebracht. Einer war bereits tot, zwei gaben noch Lebenszeichen, verschieden aber sogleich. Ein vierter wurde gerettet.

¹⁸⁰ Mitteilung des Herrn Prof. Dr. Becke, Reutte.

¹⁸¹ OÖ. Landesarchiv, Herrschaftsarchiv Stauff-Aschach, Schachtel 151 Nr. 16.

Am 17. Februar 1854 verunglückte der Schiffknecht Franz Knogler dadurch, daß er von einem Kelheimerschiff erdrückt wurde.

Mancher ist auch auf der Reise, die er auf dem Strom zurückgelegt hat, gestorben und wurde in Hartkirchen oder in Aschach begraben. An der Pfarrkirche zu Hartkirchen erinnert eine Grabtafel an den 1638 „in seiner schiffahrt“ gestorbenen Schiffmeister Josef Sträber aus Burghausen. Eine Grabtafel an der St.-Laurenz-Kirche zu Aschach besagt, daß dort der „Erbar und Fürnehme Wolfgang Hönig von Nürnberg, welcher den 7. Oktober anno 1691 als er in handlungsgeschäften auf der Reise nach Crems begriffen, unweit hier auf der Thonau durch einen jähen Schlagflus“ im 33. Jahr selig entschlafen ist¹³².

Die durch die Maut erzwungenen Aufenthalte der Schiffe nötigten die Reisenden oftmals zu Nüchtigungen in Aschach, was die heute noch vorhandene große Zahl von Gasthäusern erklärlich macht. Über solche Aufenthalte sind manche Berichte auf uns gekommen, die allerdings im allgemeinen weiter nichts als die Ankunft und die am folgenden Morgen erfolgende Weiterfahrt nach Linz besagen. So berichtet in seiner eingehend beschriebenen Fahrt in einem Ordinarschiff von Ulm nach Wien der Magister Schmidlin¹³³, daß er am 4. Dezember 1769 abends nach Aschach kam und am 5. weiterfuhr, und im Tagebuch über seine Donaufahrt von Regensburg nach Wien schreibt der Komponist Meyerbeer, daß er am 10. März 1813 um 6 Uhr früh von Aschach abfuhr¹³⁴. Ein wenig eingehender berichtet Ernst Moritz Arndt über Aschach, wo er auf seiner Donaureise 1798 wegen eines „kleinen Windstoßes“ und Regengestöbers landen mußte und wo er einen großen Artilleriepark vorfand, woran viele Hunderte arbeiteten, um dem menschenmordenden Krieg neue Opfer zu bereiten¹³⁵.

Etwas eingehender sind wir über Aufenthalte hochgestellter Persönlichkeiten unterrichtet. So weilte die Kaiserin Elisabeth Christine auf ihrer Fahrt von Hall in Tirol nach Wien am 13. Juni 1713 in Aschach, wo sie wegen Übelbefindens landete, jedoch auf dem Leibschiß über die Nacht blieb¹³⁶. Als die hochschwangere Kaiserin Maria Theresia mit ihrem Gatten Franz I. im Oktober 1745 zu Schiff von Ulm nach Wien fuhr, wurde das Herrscherpaar in Aschach feierlich empfangen¹³⁷. Die Verordneten hatten am 16. Oktober die Mitglieder der Stände, vor allem die beiden Ältesten aus jedem Stand zu diesem Zweck für den 22. nach Aschach beschieden¹³⁸. Einen Tag vorher lieferte der Linzer Schiffmeister Kaspar Rosenauer Zillen zur Herabführung der Ständedeputation, welche die Aufwartung gemacht hatte, nach Aschach¹³⁹.

Truppentransporte, die in großer Zahl in Schiffen und auch auf Flößen die Donau herabführen, landeten wenn möglich unterwegs nicht, doch hören wir mitunter auch von solchen

¹³² Erwin Hainisch, Denkmale Eferding S. 14.

¹³³ Beschreibung der Reise des Magisters Johann Christoph Schmidlin von Ulm nach Wien auf einem Ordinarschiff im Dezember des Jahres 1769, beschrieben von ihm selbst, Privatdruck der Stadt Ulm (1938) S. 11.

¹³⁴ OÖ. Nachrichten vom 16. Jänner 1952.

¹³⁵ Ernst Moritz Arndt, Reise durch einen Theil Teutschlands, Italiens und Frankreichs in den Jahren 1798 und 1799, zitiert nach Donaureise (1957) Seite 236.

¹³⁶ Fr. X. Pritz, Geschichte des Landes ob der Enns, Bd. 2 (1847) S. 477; Linzer Regesten B II A — 13 294, 13295.

¹³⁷ Fr. X. Pritz, Geschichte des Landes ob der Enns, Bd. 2 S. 510.

¹³⁸ Linzer Regesten B II A — 13329.

¹³⁹ Ebenda, B II A — 7918.

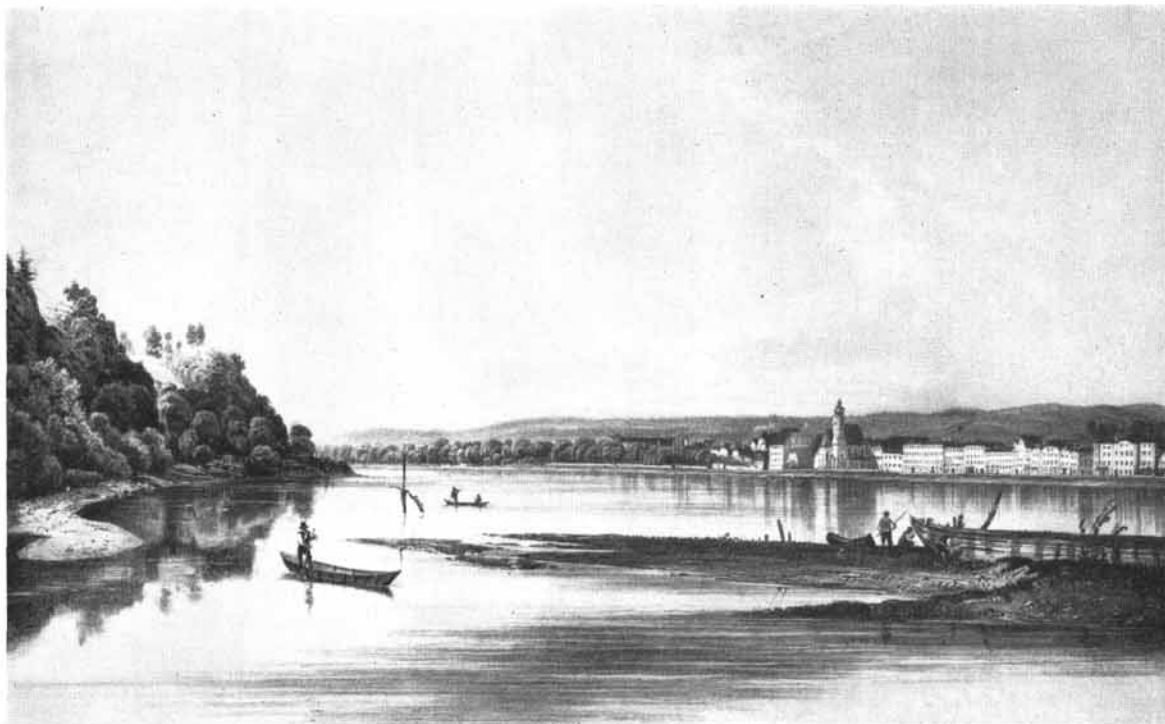


Bild 13: Jakob Alt, Aschach, Lithographie (zu S. 230).
Sammlung Dr. Neweklowsky

Aufnahme OÖ. Landesmuseum, Linz

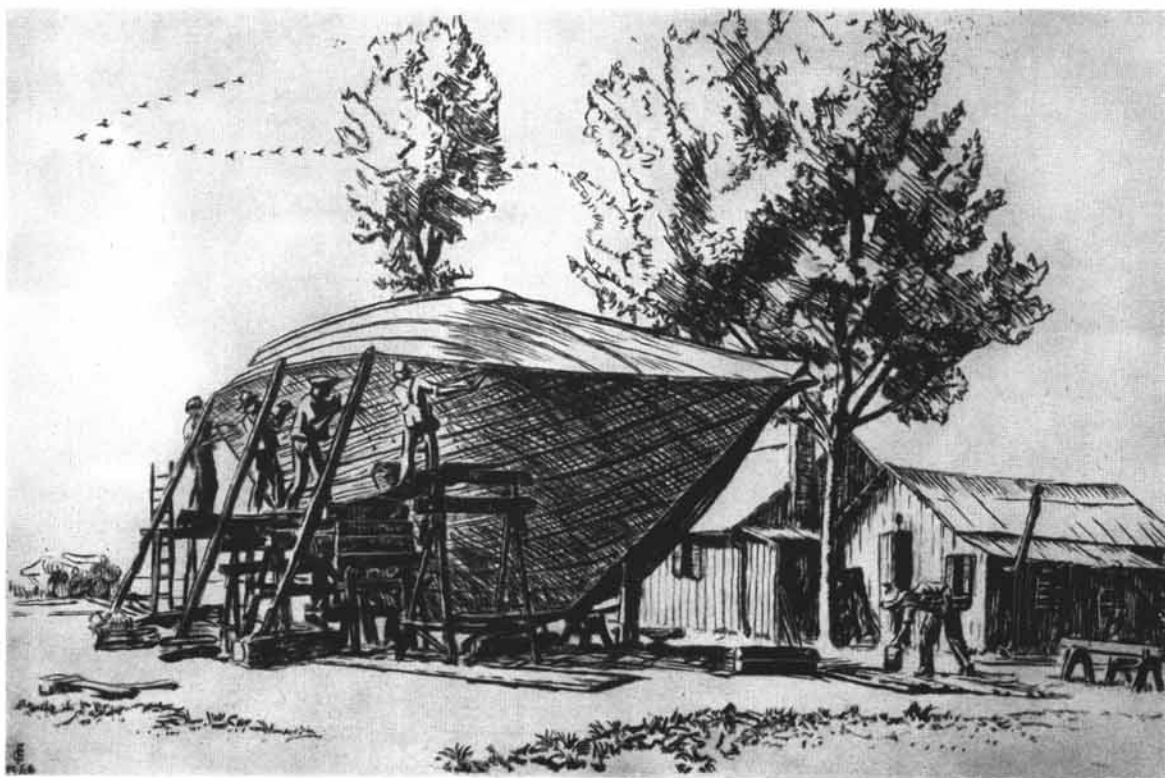


Bild 14: Fritz Czernajsek, Auf dem Schopperplatz in Aschach. Der Boden einer Siebnerin wird geschoppt.
Radierung 1956 (zu S. 230).

OÖ. Landesmuseum, Linz

Aufnahme OÖ. Landesmuseum, Linz

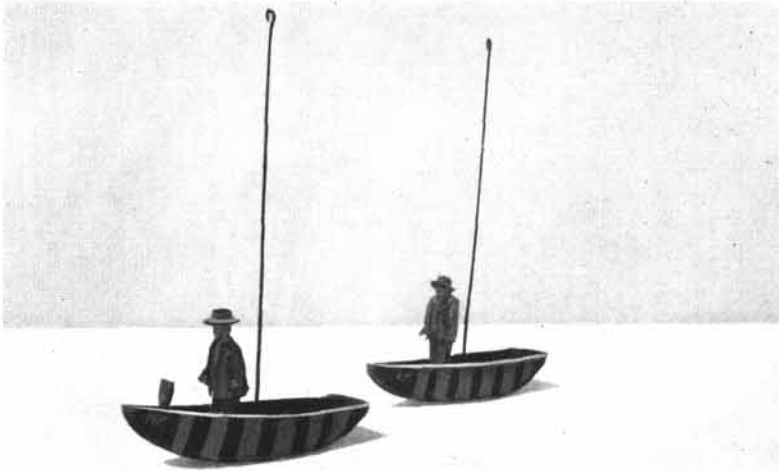


Bild 15:
Die Furkelzillen aus einem Schiff-
zug. Tischzeichen (zu S. 230).

Ehem. Gasthaus Arthofer in Aschach
Aufnahme Max Fuchs, Aschach



Bild 16:
Die Hohenau aus einem Schiff-
zug. Tischzeichen (zu S. 230).

Ehem. Gasthaus Arthofer in Aschach
Aufnahme Max Fuchs, Aschach



Bild 17:
Scheiterzille, Tischzeichen
(zu S. 230).

Ehem. Gasthaus Arthofer in Aschach
Aufnahme Max Fuchs, Aschach

Bild 18:
Der einstige Schopper-
platz des Schiffmeisters
Fischer auf dem Prügel-
haufen in Aschach.
Lichtbild (zu S. 230).
Sammlung Dr. Neweklowsky



Bild 19:
Die Aschacher Über-
fuhr mit der alten
Holzbrücke (zu S. 233).
Sammlung Dr. Neweklowsky



Bild 20:
Motorbootfahrt 1910,
Empfang in Aschach
(zu S. 241).
Sammlung Dr. Neweklowsky





Bild 21:
 Salomon Kleiner,
 Aschach und der
 Verkehr an der
 dortigen Lände
 (zu S. 240).
 Schloß Aschach

Nächtigungen in Aschach und von Transporten, die von dort abfuhrten. So führte beispielsweise im Jahre 1673 der Linzer Schiffmeister Michael Scheibenbogen den Hauptmann Marquis Guarieri vom Portischen Regiment zu Fuß bei großem Wasser mit drei Zillen von Aschach nach Mauthausen, worüber er am 3. Oktober Rechnung legt¹⁴⁰. Ende August 1684 nächtigten von den bayerischen Auxiliarvölkern Teile des Stainauschen und des Graf Preiningischen Regiments zu Fuß in Aschach¹⁴¹. Da der Markt durch die Durchmärsche der vergangenen Jahre schwer mitgenommen worden war, ersuchten am 29. März 1692 die Verordneten den Grafen von Harrach, zu bewilligen, daß sie auf Bitte des Marktes alle in Passau zu übernehmenden Soldaten gleich an einem Tage nach Linz ins Quartier führen können, was schon in den vergangenen Jahren öfters gemacht worden war¹⁴².

Aschach war der Ausgangspunkt der Schiffe, auf denen das Stift St. Nikolaus in Passau die Erzeugnisse seiner umfangreichen Besitzungen verfrachtete. Der ehemalige Stiftshof (Haus Nr. 54), das Verwaltungsgebäude des Stiftes und die Sammelstelle für die Zehente besteht noch heute, selbstverständlich anderen Zwecken dienend. Es ist ein mächtiges Gebäude, dessen straßenseitige Front dreigeschossig ist. Zwischen den Fenstern des 2. Stockwerks scheint die Jahreszahl 1625 auf. An der Westseite des Hauses befindet sich der große Zehentstadel mit ausgedehnten Kellern¹⁴³, denn damals gab es ja noch reichen Weinbau um Aschach.

Fuhren somit von Aschach aus Schiffzüge nach Passau, so war Aschach andrerseits der Endpunkt jener Schiffzüge, welche das Gmundener Salz von Zizlau donauaufwärts zur Salzhauptniederlage brachten, welche Filialen in Peuerbach, Engelszell, Landshaag, Obermühl und Rohrbach hatte. Außer zur Winterszeit wurde, soweit als möglich, stets der Wasserweg zur Versorgung der Filialen benützt. Um das Jahr 1791 wurden nach den Verschleißaufzeichnungen von der Hauptniederlage Aschach jährlich etwa 8000 Zentner Salz zum Verschleiß gebracht¹⁴⁴. Anfang des 19. Jahrhunderts brachten jährlich 30 Zillen Fuderlsalz nach Aschach und Obermühl. Getrieben wurden jedesmal zwei Kobelzillen mit acht Pferden. An Reitern waren bei diesen Zügen außer dem Vorreiter ein Mitter-, After- und Schalnreiter, sowie ein Spaneller und ein Bock. Die Bemannung dieser Züge bestand in Anlehnung an jene der Wein- und Getreidezüge aus einem Sößtaller, einem Seilaufleger, einem Steurer, einem Nebenbeifahrer, einem Bruckknecht und zwei Kobelknechten¹⁴⁵.

Alle Hohenauzüge, welche donauaufwärts nach Bayern und innaufwärts bis nach Tirol gingen, mußten durch Aschach fahren. Zwischen Linz und Aschach bewegten sich die Züge auf der rechten Seite der Donau, wobei jedoch bloß bis Wilhering ein alter, ausgebauter Treppelweg bestand, während von dort bis Brandstatt ein mehrmaliges zeitraubendes Übersetzen der Gerinne (über Wasser sprengen) zwischen den Inseln nötig war. Von Aschach an führte ein ausgebauter Treppelweg nach Schlögen und nach erfolgtem Uferwechsel weiter¹⁴⁶.

¹⁴⁰ Linzer Regesten B II A — 2486.

¹⁴¹ Ebenda, B II A — 12 826.

¹⁴² Ebenda, B II A — 12834.

¹⁴³ Erwin Hainisch, Denkmale Eferding S. 20.

¹⁴⁴ OÖ. Landesarchiv, Marktarchiv Aschach, Bd. 123 Nr. 10.

¹⁴⁵ Ernst Neweklowsky, Die Schiffahrt und Flößerei, Bd. 1 S. 497.

¹⁴⁶ Ebenda, Bd. 1 S. 320.

Der Lärm der Schiffzüge und das wüste Fluchen der Schiffreiter hat Anlaß zur Sagenbildung gegeben. Wenn die Knechte beim Prügelhaufen bei Aschach besonders arg fluchten, dann hörte man nachts den Teufel „nucharbeiten“¹⁴⁷.

Die Schiffzüge wurden im allgemeinen von Reisenden nur selten benützt; so viel Zeit hatte man selbst damals gewöhnlich nicht. Abgesehen von den Fahrten der wegen ihres Glaubens aus der Heimat vertriebenen Evangelischen, sind uns aber doch auch derartige Reisen, sogar solche hochgestellter Persönlichkeiten bekannt. Selbst Max Emanuel von Bayern trat am 17. Oktober 1686 eine Reise zu Schiff von Wien nach Bayern an. Von einer ebensolchen Reise des bayerischen Generalkommissärs, Kriegs- und Hofkammerrats Andreas Edlen von Hofmiller von Preßburg nach Wasserburg im Jahre 1689 wissen wir, daß er am 7. Juli in Aschach war¹⁴⁸.

Viel länger als die Schiff- oder Hohenauzüge, die ihr Ende fanden, als die Dampfschiffe Schleppe anzuhängen und damit Massengüter zu befördern begannen, führen noch Treiberzüge nach Aschach, welche beladen nauwärts gefahrene Schiffe leer gegenwärts führten. Solche Treiberzüge führen bis nach dem ersten Weltkrieg, bis die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft anfang, auch hölzerne Ruderschiffe an ihre Zugdampfer anzuhängen.

Im Jahre 1802 hatte ein gelernter Müller, Matthias Edtmayr mit Namen, die Absicht, eine Schiffmühle im Donaustrom bei Aschach zu errichten. Am 17. November des genannten Jahres ersuchte er den Magistrat Aschach um die Erlaubnis hiezu¹⁴⁹, doch scheint es nie zur Ausführung des Vorhabens gekommen zu sein. Dagegen stand am gegenüberliegenden Ufer eine solche, wie eine Zeichnung Jakob Alts zeigt. 1670 scheint ein Schöfmüller von Landshaag namens Christoph Rahm im Aschacher Marktprotokoll als Zeuge auf¹⁵⁰.

Ein ausgezeichnetes Bild des Lebens an der Aschacher Lände gibt eine Tuschzeichnung des Kurfürstlich Mainzischen Hofingenieurs Salomon Kleiner aus dem Jahre 1739, welches sich im Schlosse Aschach befindet (Bild 21). Wir sehen auf dem Strom leere und beladene Zillen, Fahrzeuge mit und ohne Zurichtung, mehrere Zillen, welche Truppen nauwärts führen und eben umtauchen, Waidzillen, ein Floß und einen von unten kommenden Schiffzug¹⁵¹.

Am 22. Oktober 1837 sah Aschach das erste Dampfschiff. Es war der Dampfer „Ludwig I.“ der Kgl. Bayer.-Württemb. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, welche auf Grund eines Übereinkommens mit der 1829 gegründeten Ersten k.k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft von diesem Zeitpunkt an die Strecke Regensburg—Linz befuhr. 1846 wurde das Unternehmen dem bayerischen Staat abgetreten. 1858 dehnte die 1. k.k. priv. DDSG ihren Warenverkehr bis Regensburg aus und übernahm 1862 den gesamten bayerischen Schiffspark.

¹⁴⁷ Ernst Neweklowsky, Die Schifffahrt und Flößerei, Bd. 2 S. 200.

¹⁴⁸ K. Müller, Die militärischen Wassertransporte in Kurbayern, Darstellungen aus der Bayerischen Kriegs- und Heeresgeschichte, herausgegeben vom k. b. Kriegsarchiv, H. 4 (1895) S. 1.

¹⁴⁹ OÖ. Landesarchiv, Marktarchiv Aschach, Bd. 123 Nr. 8.

¹⁵⁰ Ebenda, Bd. 58 Nr. 2.

¹⁵¹ Über die hölzernen Schiffe und Flöße siehe Ernst Neweklowsky, Die Schifffahrt und Flößerei, Bd. 1 S. 159 ff., 609 ff.

Es wurde nunmehr auch im Personenverkehr die Strecke Linz—Passau von der österreichischen Gesellschaft befahren, die bereits seit 1837 den Personen- und Warenverkehr zwischen Wien und Linz besorgt hatte. Der Personenschiffsverkehr zwischen Linz und Passau war eine Notwendigkeit, da es im Donautal keine andere Verkehrsmöglichkeit gab. Außer den Postschiffen im Sommer verkehrten deshalb mit Ausnahme der Winterzeit Lokalschiffe, die erst mit der Einführung der Autobusse überflüssig geworden sind.

Das Bild der Dampfschiffahrt, wie es sich in in Aschach bot, blieb seit ihrer Einführung bis ins 20. Jahrhundert das gleiche. Sowohl die Personenschiffe als auch die Zugschiffe waren durchwegs Seitenraddampfer. Motor und Schiffsschraube fanden auf der Donau erst verhältnismäßig spät Anwendung. Vom 21. bis 26. Mai 1910 fand zu Werbezwecken eine Motorbootfahrt von Regensburg nach Wien statt, an welcher 29 hauptsächlich reichsdeutsche Schiffe teilnahmen. Die Motorboote landeten in Aschach, wo ein Empfang stattfand (Bild 20). Von der weiteren Entwicklung der Kraftschiffahrt sei bloß erwähnt, daß 1912 Motorschiffe im Güterverkehr Eingang fanden und der 1913 gegründete Bayerische Lloyd sich in steigendem Maße solcher bediente, und daß mit dem Motor auch die Schiffsschraube auf der oberen Donau in Erscheinung trat. Erst knapp vor dem ersten Weltkrieg begann auch die 1. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft allmählich auf den Motorbetrieb überzugehen, der heute mehr und mehr das Dampfschiff verdrängt. Die noch in Verwendung stehenden Dampfschiffe werden heute nicht mehr mit Kohle, sondern mit Öl geheizt. Auch in der Motorschiffahrt ist das Seitenrad noch beibehalten worden.

Um das Bild, welches die Donau bei Aschach im Laufe des letzten Jahrhunderts bot, zu vervollständigen, sei darauf verwiesen, daß außer den Schiffen der DDSG seit 1888 auch solche der Süddeutschen DDSG den Strom befuhren, sowie daß neben Fahrzeugen einiger kleinerer, seither wieder verschwundener Gesellschaften seit 1913 Schiffe des Bayerischen Lloyd, seit 1923 solche der Continentalen Motorschiffahrts-Gesellschaft (Comos) und seit 1928 Schiffe der Josef-Wallner-Bayerische-Schiffahrts- und Hafenbetriebs-GmbH. Deggen-dorf auf der oberen Donau fahren.

Neben diesen an der oberen Donau beheimateten Gesellschaften befuhren in den letzten Jahren des 19. Jahrhunderts Schiffe der 1895 gegründeten Kgl. ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-AG (MFTR) die obere Donau, denen sich nach dem ersten Weltkrieg Schiffe der in den Nachfolgestaaten gegründeten neuen Schiffahrtsgesellschaften zugesellten. Seit dem Zusammenbruch 1945 hat sich nach einer Pause nahezu vollständigen Stilliegens der Kraftschiffahrt die Zahl der aus den Ländern jenseits des Eisernen Vorhangs kommenden Schiffe, vor allem jene Jugoslawiens, wesentlich vermehrt¹⁵².

Einen außerordentlichen Einfluß auf die zukünftige Schiffahrt und damit auf das Schicksal der an der Donau liegenden Orte wird der Bau des Rhein-Main-Donau-Kanals ausüben. Die seit mehr als hundert Jahren in planmäßiger Ausführung begriffene Regelung der Donau ist heute noch nicht so weit fortgeschritten, daß sie dem in Hinkunft zu erwartenden Verkehr genügen würde. Da jedoch durch den sprunghaft ansteigenden Energiebedarf erforderlich wurde, auf die Donau als Kraftquelle zu greifen, wird nach erfolgtem Ausbau der Kraft-

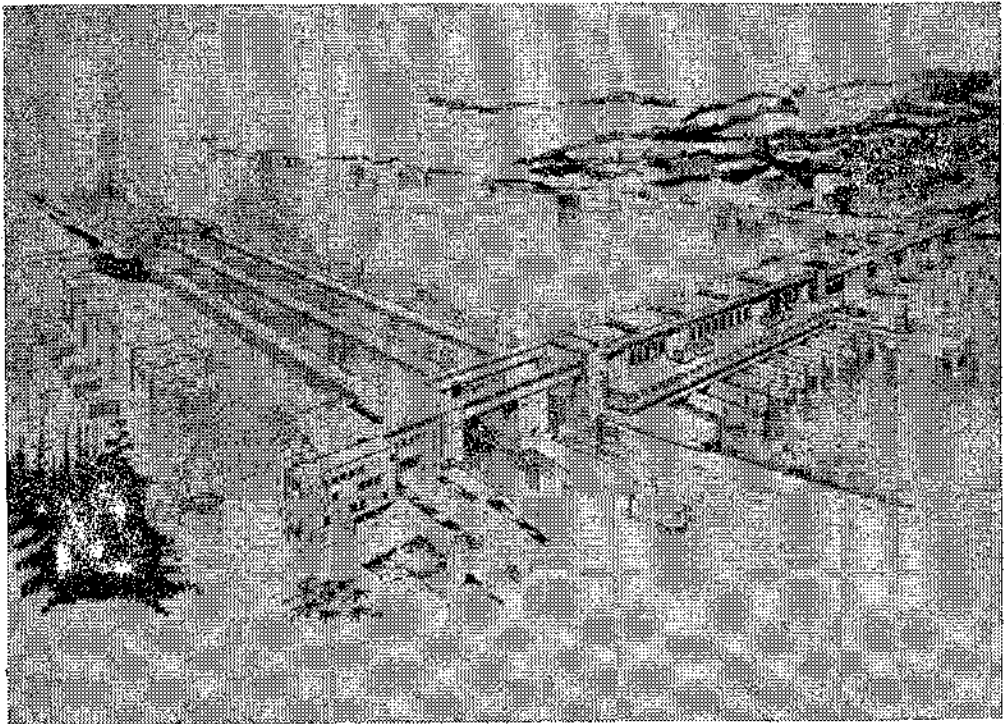
¹⁵² Über die Kraftschiffahrt auf der Donau siehe Ernst Neweklowsky, *Die Schiffahrt und Flößerei*, Bd. 1 S. 58 ff., Bd. 2 S. 13 ff.

werkskette der Schifffahrt eine vollständig geregelte Fahrbahn zur Verfügung stehen, die keinerlei Schifffahrtshindernis mehr aufweisen, das Bild der Donau allerdings verändern wird. Es wird auch das mehrerwähnte Aschacher Kachlet als Schifffahrtshindernis verschwinden. Nach dem von der Österreichischen Donaukraftwerke AG. aufgestellten bzw. nachträglich umgeänderten Rahmenplan soll die unmittelbar oberhalb Aschach in Stromkilometer 2162, 700 vorgesehene Stufe für 1800 m³/sec Ausbauwassermenge und eine Nutzhöhe von 15,13 m bei Mittelwasser gebaut werden. Die Jahresarbeit wird 1400 Millionen kWh betragen. Der bereits für 1958 in Aussicht genommen gewesene Baubeginn für dieses größte Donaukraftwerk erfolgte nunmehr im heurigen Jahre. Das Schifffahrtshindernis des Kachlets soll durch die Kraftstufe Ottensheim überstaut werden¹⁵³.

Die Kraftwerkskette auf der österreichischen Donau wird eine Wasserstraße schaffen, welche auch dem nach Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanals zu erwartenden Verkehr genügen wird.¹⁵⁴

¹⁵³ H. Böhmer, Die Kraftwerksstufen der österreichischen Donau, Österreichische Ingenieur-Zeitschrift 103 (1958) S. 20.

¹⁵⁴ Zum Schlusse danke ich Herrn Max Fuchs in Aschach für die Unterstützung, die er mir durch Bereitstellung einer Reihe von Quellen und Bildern sowie manchen wertvollen Hinweis zuteil werden ließ.



Donaukraftwerk Aschach / Entwurf