

Terms and Conditions

The Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept there Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Library

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

Imprint:

Director: Mag. Renate Plöchl

Deputy director: Mag. Julian Sagmeister

Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

Contact:

Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100

jährlich 3 fl. Rh.⁸⁸⁾ Jener mühsame Vorgang, die Zillen in den See zu bringen, hörte 1796 auf, da über Anregung des Salzoberamtsrathes Ehrmann von Falkenau die noch heute bestehende „Rohbrücke“ als Verbindung des linken Traunufers mit der Traunbrücke zu gedachtem Zwecke, der ihr auch den Namen gab, erbaut wurde, und nun die Schiffe durch die mittlere Seeclause die Traun verließen.⁸⁹⁾

Die Kosten des Zillengegetriebes waren je nach der Größe der unbeladenen Schiffe und der Flussstrecke verschieden. Um 1520 zahlte man vom Dürrfeld bis nach Stadl für eine Fünferin 2 \mathcal{A} 4 β 18 \mathcal{S} , eine Sechserin 3 \mathcal{A} \mathcal{S} , 1537 und später aber 3 \mathcal{A} und 3 \mathcal{A} 4 β \mathcal{S} .⁹⁰⁾ 1574 kostete das „Zillenrichten“ für die nämliche Strecke und eine Siebnerin 5 \mathcal{A} \mathcal{S} , eine Fünferin 3 \mathcal{A} 4 β \mathcal{S} , von Mauthausen bis zur Traummündung („Anschub“) 1 fl. 4 β \mathcal{S} , beziehungsweise 6 β \mathcal{S} , von Stadl bis nach Gmunden sammt dem „Windengeld“ 2 \mathcal{A} 7 β 14 \mathcal{S} und 1 \mathcal{A} 7 β 10 \mathcal{S} .⁹¹⁾ Zu Anfang des XVII. Jahrhunderts war dieser Lohn für eine Siebnerin bereits auf 3 \mathcal{A} 8 \mathcal{S} gestiegen, und erhöhte sich in der Folge auf 3 \mathcal{A} 7 β 22 \mathcal{S} ; hievon bekam der Rohbauer 2 fl., die Schiffleute als Miete 7 β 22 \mathcal{S} , das „Suppengeld“ aber betrug 1 fl.⁹²⁾ 1655 waren diese Gegentriebslöhne für die Fertiger schon mehr als doppelt so hoch geworden, da man von Stadl bis Gmunden von einer Siebnerin 9 fl. 2 β , einer Sechserin 7 fl. 1 β 18 \mathcal{S} verlangte. Vom Anschub bis Stadl kostete eine Siebnerin 6 fl. 5 β 10 \mathcal{S} , eine Sechserin oder Fünferin 5 fl. 5 β 10 \mathcal{S} , ein Neunerl 3 fl. 5 β 10 \mathcal{S} ; von Engshagen bis zum Anschub eine Siebnerin 1 fl. 1 β , eine Sechserin 6 β 20 \mathcal{S} .⁹³⁾ Das Salzamt aber zahlte auf der Strecke Stadl—Gmunden für jede Handelsamtszille den drei begleitenden Schiffleuten 1 fl. 43 kr., dem Fallbauer 1 fl. 52 kr. 2 \mathcal{S} . 1689 wurde für den Transport einer „schweren, getauchten Wein- oder Steinfuhr“ von Zizlau nach Stadl 24 fl. Rh. bezahlt.⁹⁴⁾ 1722 entlohnnte das Salzamt den Gegentrieb einer leeren Siebnerin auf derselben Strecke contractmäßig mit 14, 1775 mit 16 fl. Rh., von Stadl bis Gmunden aber 1711 mit 15 fl. Rh.⁹⁵⁾ Von einer Sechserin wurden 1806 für den gleichen Weg 15 fl. 38 kr. C. M. bezahlt, wovon die Schiffleute 3 fl. 24 kr., der Fallbauer 9 fl., das Handelamt für das Herleihen des Zugseiles 3 fl. und der Zillenhüter 14 kr. bekam.⁹⁶⁾ Mit diesen Zahlungen aber waren, was das Salzamt betrifft, die Auslagen für den Zillengegtrieb noch nicht abgeschlossen. Diese Behörde unterstützte nämlich Jahr für Jahr die Rohbauern durch Verabreichung sogenannter „Hilf-“ oder „Gnadengelder“, um den betreffenden Unternehmern die Beschaffung des nöthigen Hafers leichter zu ermöglichen. Diese Beiträge schwankten gewöhnlich nach den Preisverhältnissen dieser Körnerfrucht und waren mit dem Aufschwunge des Zillengegetriebes in beständigem Ansteigen begriffen. Während man nämlich noch 1601 mit höchstens 200 fl. das Auslangen fand, mußte man 1611 schon 4—900 fl. Rh. diesem Zwecke widmen.⁹⁷⁾ und 1683 bekam der Traunfahrer Hans Gysl in Stadl für jeden seiner Züge, fünf an der Zahl, 500 fl. Gnadengeld und vier Fuder Mußsalz.⁹⁸⁾ Für die Strecke Zizlau—Stadl betrug das jährliche Hilfgeld auf alle dort beschäftigten Traunzüge im Maximum 1660—1679: 2900 fl., 1696—1697 schon 12.000 fl., 1708—1722 aber gar 16.200 fl. Rh., während überdies für die Strecke von Stadl