

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

und der Aerarialgüter sich habe verwenden lassen, somit das Schiffmeisterrecht ungestört ausgeübt habe. Trotzdem wurde bereits unter 24. Juni 1813 vom Generalcommissariate des Unterdonaukreises zu Passau erklärt, „dass zwar den Bittstellern eine förmliche Schiffmeistersconcession, weil sich schon mehrere solche wirklich concessionirte Schiffmeister zu Obernberg befinden, nicht bewilligt werden könne,“ jedoch den Nauflezern gestattet, auf höchstens siebzigschuhigen Schiffen und Futterpletten Personen, Victualien, Holz, Fahrnisse und Effecten um Lohn zu verführen, auf der Rückkehr aber höchstens Transporte von 140 Zentnern mit der Bespannung von zu zwei Pferden zu übernehmen. Da im Processwege nichts zu erreichen war, so musste sich die Innung unter 2. Sept. 1816 mit den Schiffmeistern Bartholomäus Radl, Johann, Joseph und Georg Peham zu einem Vergleiche herbeilassen, der folgende Begünstigungen für die Nauflezer enthält:

1. unbeschränkten Verkehr mit Scheitern abwärts,
2. wochentlich zwei siebzigschuhige, monatlich eine achtzigschuhige salzburger oder laufner Plette,
3. bei Gegenwärtsfuhren die Bespannung von fünf Pferden,
4. die ganz freie Verfrachtung von Aerarialgütern.

Trotz dieser Beschränkungen war doch die Thätigkeit der oberberg-, hallein- und laufner Innung in neuerer Zeit eine staunenswerte. Von 1811 bis 1819 verführte die vereinigte Nauflezer Gilde von Hallein nach Linz und Mauthausen 900,000 Centner Salz und seit dem Bestehen der ersten privilegirten Eisenbahngesellschaft nämlich seit 1830 jährlich 350 Centner nach Linz; für die Krone Baiern dagegen von 1811 bis 1815 zusammen 567,658 Centner Salz bis Passau, von der Salzlegstätte Braunau bis Obernberg 10,000 Centner, von Braunau nach Schärding 22,000 Centner. Bei der Erbauung der Walhalla zu Donaustauf nächst Regensburg 1830 durch den König Ludwig I. von Baiern verschifft die Compagnie 93,638 Marmorsteine, die im Untersberg bei Salzburg gebrochen wurden, auf der Salzach und dem In von Salzburg bis Passau, von wo man sie auf der Donau nach Regensburg führte. Von 1811 bis 1835 verfrachtete die Innung nach Linz Holz im Werte von 15,000 fl. Zwanzigern. Alles Salz aus den halleiner Sudwerken zur Versorgung Böhmens in einem Quantum von 50,000 Centnern jährlich wurde con-