

269.

Vorschriften bezüglich der Donau-Schiffahrt.

Patent vom 20. Jänner 1770.

Wir Maria Theresia, von Gottes Gnaden Römische Kaiserinn, Wittib, Königin zu Hungarn, Böhheim, Dalmatien, Croatien, Slavonien, &c.

Entbieten all- und jeden geist- und weltlichen Obrigkeiten, und Unterthanen, was Standes, oder Wesens die in Unserm Erzherzogthume Desterreich unter und ob der Enns seß- und wohnhaft sind, fürnämlich aber all und jeden Urfahr-Gerechtigkeits-Inhabern, und Besitzern, dann Schiffmeistern, Seßthalern oder Kauführern, Schiffknechten, und andern mit Wasserfahrt zu thun habenden Schiffleuten Unsre kais. königl. und Landfürstliche Gnade, auch alles Gutes = und geben euch hiemit gnädigst zu vernehmen: Wasmassen eine zeither durch Scheiterung der Schiffe auf dem Donauflusse sich mehrere betrübt Unglücksfälle ereignet, wobey viele reisende Menschen nebst dem Verluste ihrer Habseligkeiten, auch das Leben ohne einige Rettung jämmerlich eingebüßet haben; annebst Kauf- und andere Güter unter Wasser gesezet, und zum unerseßlichen Schaden der Eigenthümer verdorben worden sind.

Wenn nun Wir hiebey gnädigst erwogen, und es auch, leider! die Erfahrung zum öftern gelehret hat, daß dergleichen auf dem Wasser sich ergebene Verunglückungen mehresten Theils daher entstanden sind, und auch künftighin ganz leichtlich entstehen können, wenn die Schiffmeister sich abgenützter, schadhast- und mangelhafter Schiffe und Schiffzeugs gebrauchen; zur Auf- und Abfahrt ihres Thuns unerfahrne, und der in dem Donauströhme gefährlichen Orten unkündige, auch dem Trunke ergebene Knechte anstellen, die Schiffe und Zillen nach ihrer Gattung mit übermäßiger Last beladen, oder, wie man es insgemein zu nennen pfleget, mehr, als es die Gattung des Fahrzeugs leidet, tauchen; vom Lande bey großem Winde, und andrer leicht vorsehend-gefährlicher Schiffmanns-Witterung, abstoßen, mithin solchergestalten sich selbst die Schuld eines Unglücksfalls, und dadurch den Reisenden an Leben, Hab, und Gut zukommenden unerseßlichen Verlusts zur Last legen.

Als haben Wir aus hägend-landesmütterlicher Sorgfalt für das allgemeine Beste, und die hierunter zugleich obwaltende Wohlfahrt des Commercii zu Abwendung all-künftiger derley Unglücksfälle, und Verschaffung einer mehrern Sicherheit für die zu Wasser Reisenden, und den Transport der Kauf- und andrer Güter unumgänglich nothwendig zu seyn erachtet, eine eigene Schifffahrtsordnung, wie es sowohl an Seiten der Schiffmeister, als der Schifflente bey Auf- und Abbeförderung, und Transportirung der Schiffe in die Bestimmungs-orte sich zu betragen, und wie die dieser ertheilenden Vorschrift zuwiderhandelnden gebührend zu bestrafen

seyn, zu Stande bringen, und zu jedermanns Wissenschaft, und stäter Darobhaltung kundmachen zu lassen. Solchemnach statuiren, setzen, und ordnen Wir

Erstens: Daß alle und jede Gattung der auf- und naufahrenden Donauschiffe, als Klob = Kehlamer = und Traunzillen, Pletten, und sonstig anderer groß und kleinerer Fahrzeuge, wie sie immer Namen haben, welche üblichermassen jeder Schiffmeister, und sonst berechtigter Schiffahrer zur Auf- und Abfahrt der Reisenden, und Transportirung der Fracht- und anderer Güter, und Waaren zu gebrauchen pfelet, nicht abgenützt, mangel- und schadhast, sondern vollkommen fest, dauerhaft, und zur Fahrt, Ertragung des Lastes tauglich seyn müssen. Zu dem Ende solle

Andertens: Und zwar hier in Wien Unser Haupt- maut, und Wassergericht, anderer Orten aber auf dem Lande die Behörde die Veranstaltung dahin zu machen haben, durch jene unterstehende Beamten, denen die Brandmarkung der Schiffe und Zillen obliegt, den Schiffen die Jahrszahl ihrer Erbauung einzubrennen, sohin weiters nach Verlauf jeden Jahrs ein neues Brandmarkungsfigill mit sichtbarer Einstechung der Jahrszahl verfertigen, und damit an jedem zur Wasserfahrt bestimmten Schiffe und Zillen die fernere Brandmarkung vornehmen zu lassen, wobey dem bemeldten Beamten maßgebist aufzutragen seyn wird, bey jeder Brandmarkung vorläufig die Schiffe genau zu visitiren, folgsam im Falle sie solche ohne Ausstellung findeten, das Brandzeichen aufzudrucken, soferne aber hieran die mindeste Gefährlichkeit wahrzunehmen wäre, ehevor den

Schiffeigenthümer zur standhaften Verbesserung anzuweisen, und vor dessen Befolgung den Brand unter schwerer Verantwortung nicht vorzunehmen, auch dem Schiffmeister den Gebrauch des Schiffs nicht zu gestatten. Immassen nun

Drittens: Sothane zur Auf- und Raufahrt in der Donau taugliche Schiff- und Zillen-Sorten von verschiedener Größe sind, daher auch mit größerem und ringerem Gewichte, nach Beschaffenheit des Schiffes, und Zillen zwar beladen werden können; so verordnen Wir jedennoch, daß ein jeder Schiffmeister besondere Acht tragen solle, jede Gattung der Schiffe und Zillen, welche Leute, oder Frachtgüter auf- und abführen, ohne Unterschied so zu tauchen, daß jedes Schiff und Zille 3 viertel Schuh in die Richte außer dem Wasser stehe, widrigens jener Schiffmeister, bey welchem die hiemit gesetzten 3 viertel Schuh nicht außer dem Wasser stünden, mit einer unnachlässlichen Geldstrafe von 12 Reichsthalern ohne Anhörung einer Entschuldigung belegt werden solle. Ingleichen wird

Viertens: Der Aufmerksamkeit eines sorgfältigen Schiffmeisters obliegen den erforderlichen Schiffzeug und Requisiten nach Beschaffenheit des Fuhrwerks auf das Schiff zu nehmen, und wohl darauf zu sehen, daß dieser in frischer, gut conditionirter wohl brauchbarer Qualität, und nach Beschaffenheit des Fahrzeugs in angemessener Zahle, und nicht aus schlechtem Hanf gesponnenen, sonst schlecht gefertigten, oder sehr abgenützten, und daher fast unbrauchbaren Seilen, halbfaulen Holz, gesprungenen Rudern, und andern mangel-

haften Erfordernissen bestehe, damit nicht die Gefährten bey unvermuthet entstehendem starken Winde und Gewitter, wegen Ermanglung eines gut beschaffenen, und genugsamen Schifzeugs, wo nicht den gänzlichen Untergang, doch sehr großen Schaden zu befahren haben mögen. Was nun

Fünften: Die zur Wasserfahrt erforderliche Leute anlanget, zumal solche aus einem Seßthaler, oder Kauführer, welchem das ganze Fuhrwerk zu dirigiren, die Schiffknechte zu belehren, auch die führenden Frachtgüter und Waaren bey Behörde zu übergeben obliegt, ja in allen sich ereignenden Fällen, mit alleiniger Ausnahme der urplötzlichen, Red und Antwort zu geben hat. Dann aus einer der Größe des Fuhrwerks angemessenen Zahl wohlerfahrner an den Seßthaler, oder Kauführer angewiesenen Schiffknechte bestehen, folglich vor allem erforderlich ist, daß ein solcher Seßthaler, oder Kauführer ein wohlerfahrner, und der Wasserfahrten vollkommen kündiger Mann sey. Diesemnach solle kein Seßthaler, oder Kauführer an- und aufgestellt werden, er habe dann von dem mindesten Schiffknechtsgrade zu dienen angefangen, sohin durch sein Wohlverhalten, und mittelst langwieriger Uebung erworbene genugsame Erfahrung sich stufenweise der Stelle eines Seßthaler, oder Kauführers würdig gemacht, auch seiner Fähigkeit halber von den Schiffmeistern die nöthige Prüfung ausgestanden. Die mindere Bedienstungen aber, welche ein so beschaffener Seßthaler, oder Kauführer zuvor verrichtet haben muß, sind folgende: als eines Seiltragers

eines Bruckknechts, eines Burschknechts, eines Kochs, eines Hochenau-Stoyrers, eines Hochenau-Hilfruderers, eines Nebenbeystoyrers, eines Nebenbey-Hilfruderers, eines Zillenführers-Vorfahreres, eines Zillenführers-Mittelfahrers, und eines Zillenführers-Vornaufahrers. Nebst dem solle

Sechstens ein dergleichen neu angehender Seßthaler oder Kauführer vorzüglich auch ein ehrlicher, wachfamer, nüchterner, christlicher und friedliebender Mensch seyn, welcher die Schiffknechte, die an denselben des Fahrens und der Arbeit wegen mit aller Parition bey Strafe angewiesen werden, zu allem Guten anleiten, in friedsamem Stande einig erhalten, und die allenfalls zwischen denselben sich ereignenden Uneinigkeiten und Zwenspaltungen mit all-möglichem Fleiße in der Güte beyzulegen trachte; immassen öfters die zwischen den Knechten während der Fahrt sich äußerende Strittig- und Mißhälligkeiten, oder unbesonnene Aufführung und Art eines Seßthalers, oder Kauführers des entstandenen Unglücks alleinige Ursache seyn können, für welchen Seßthaler, oder Kauführer hingegen der Schiffmeister allerdings gutzustehen schuldig ist. Nicht minder ist

Siebentens aus mehrfältiger Erfahrung wahr-genommen worden, daß die auf dem Wasser, und bevorab auf dem Donaufluße sich ergebenden Unglücksfälle meistens der Trunkenheit derley in Wasserfahrten gebrauchenden Leuten bezymessen waren.

Um nun in das künftige diesem Unheil, und hieraus dem allgemeinen Wesen erwachsenden Schaden in Zeiten vorzubeugen, sollen in Folge des von Unserer

N. De. Regierung bereits unterm 24ten Novembris 1762 emanirten Edicts alle und jede Schiffmeister bey den vorfallenden Wasserfahrten nicht allein wohlerfahrer, sondern auch darbey nüchterer, und dem Trunk nicht ergebener Personen sich gebrauchen, die Kränzelmeister oder Seßthaler, und Rauführer, Steuermänner, und all- übrige Schiffknechte gleichfalls des übermäßigen Trunks sich also gewis enthalten, wie im widrigen sie Schiffmeister, wenn sie sich wissentlich einiger dem Trunk ergebener Leute zum Schiffahren bedieneten, nicht nur den Schiffahrenden die ohnehin billige Ersekung des aus derley Anstellung zukommenden Schadens zu leisten haben, sondern auch ihres Gewerbs verlustiget, die in der Betrunktheit betretende Schifflente aber selbst bey den Mautämtern, und Wassergerichten also- gleich angehalten, beschaffenen Umständen nach entweder mit Arrest, oder Verschaffung in das Zuchthaus, auch ansonstiger Leibesstrafe, wenn auch hieraus kein wirklicher Schaden erfolget wäre, ohne Nachsicht belegt: Anbey

Achtens zu mehrerer Abhaltung dieses Lasters, und Sicherheit der Schiffahrt kein Schiffknecht ohne daß selber seiner Aufführung halber von seinem vorhin gewesten Schiffmeister, auch in was für einem Dienstgrade selber gestanden sey, eine schriftliche Urkunde vorzeige, von einem andern Schiffmeister unter 30 Reichsthaler Strafe an- und aufgenommen werden; Wie dann Neuntens ein Seßthaler- oder Rauführer, dafern selber während der Schiffahrt unterwegs ein- oder andern Schiffknecht betrunken ersiehet, schuldig seyn soll, diesen

Betrunkenen alsogleich an das Land führen zu lassen, und keinen Betrunkenen auf dem Schiffe leiden. Wenn hingegen mehrere Schiffknechte betrunken, und durch Abgang dieser Betrunkenen er Seßthaler, oder Kauführer in seiner weitem Fahrt verhindert würde, in diesem Falle ist er verbunden die Fahrt nicht fortzusetzen, sondern mit dem ganzen Schiffe sich an das Land zu begeben, und in so lang allda zu verbleiben, bis selber entweder den Abgang der betrunkenen Schiffknechte ersetzen kann, oder aber bis die Betrunkene ausgenüchert haben würden; jedoch stehet nach vollendeter Schifffahrt dem Schiffmeister bevor die aus solcher Versäumnis erwachsene Kosten an den betrunkenen Schiffknechten zu suchen, und wird ihm Schiffmeister obliegen, diesen oder jenen Schiffknecht, wenn er öfters sich betrunken, und keine vorgegangene gütliche Ermahnungen noch Drohungen bey selben fruchten, ohne Einhändigung eines Scheins seiner Aufführung, und geleisteten Dienste zu entlassen, damit ein solcher auf dem Wasser gefährlicher Mensch, da er bey keinem Schiffmeister mehr aufgenommen werden darf, sich von der Schifffarth zu einem andern Brod zu verwenden bemüßiget werde; Ferner wird

Zehentens zu Sicherstellung der Schifffahrt von der Zerscheiterungs und andrer Gefahr bey aufsteigend-großem Nebel, Wind, und Schauerwetter vom Lande zu stoßen nachdrucksamst verboten, und eine dem Schiffenden geneigtere Stille und klare Witterung zu erwarten seyn. Wenn aber unversehens auf der Fahrt ein dergleichen widriges Wetter plötzlich einfallet, muß sogleich

die erste Rettungs-Gelegenheit für die Beste angesehen, nach Thunlichkeit am nächsten Orte zugelandet, und eine günstigere sichere Witterung abgewartet werden. Die gleichen Verunglückungen

Eilftens bey den Gegenfahren zu vermeiden, wollen Wir nachfolgende Vorsicht zur erforderlichen Maßnehmung hiemit gnädigst vorgeschrieben haben, daß, wenn Auf- und Kaufahrende einander begegnen, und genugsame Raum vorhanden, einer dem andern bey Zeiten ausweiche; wäre aber der Raum derselben Gegend zu enge, alsdann solle der Kaufahrende anländen, und dem Auffahrenden die Fahrt frey überlassen; gleichwie anderer Seits, wenn die Gegend dem Kaufahrenden die Anländung gar nicht verstattete, zu Verhütung allhierdurch entstehen mögenden Unglücks den Auffahrenden anzuländen, und den Kaufahrenden den völligen Wasserraum freyzumachen obliegen wird. Wiezumal auch

Zwölftens: Zum östern bemerket worden, daß die Schifflente und Flößer ihre doppelte Gefährte in einer übermäßigen Breite beladen, und erweitern; folglich bey der Durchfahrt unter den Brücken, obschon bey diesen besonders das Haupt-Durchfahrtsjoch in mehr, als sonst nöthiger Weite jederzeit verfertiget zu werden pfeget, sich selbst keiner geringen Gefahr aussetzen; als sollen nach Maaßgab Unsrer unterm 27ten Junii 1767. geschöpften allerhöchsten Entschließung sämtliche Schiffmeister, und Flößer ihre doppelte Gefährte, und Flöße nicht über 7 Klafter in der Breite beladen, und erweitern; wie im widrigen die darwider handlende, sie mögen allhier, oder andrer Orten betreten werden, zum

Erlage einer Geldstrafe von 50 Dukaten ohne alle Rücksicht verhalten werden würden. Uebrigens und dafern

Dreyzehntens: Ein oder anderer auf- und abfahrender Schiffmeister in der Donau irgendwo in dem Wasser liegende verborgene Stöcke, auf welche die Gefährte ohne dessen Verschulden auffahren könnte, oder sonst an den Schiffmühlen etwas der Fahrt hinderliches, oder schädliches; auch bey der Zulandung an dem hinlänglichen Raume andere Schiffe, oder eine anderweitige Gefahr in den ermangelnden festen Haftstöcken vorhanden zu seyn verspührete, solle derselbe alsogleich bey Behörde zu dessen fördersamer Abhelfung die Anzeige zu machen, und letztere die ungesaumte Vorkehrung unter schwerer Verantwortung zu treffen schuldig und gehalten seyn. Zu welchem Ende Wir

Bierzehntens: Weiter gnädigst verordnen, daß nach deutlichem Innhalte der von Unfern allerdurchläuchtigsten Regierungs-Vorfahrern gloriwürdigsten Andenkens noch sub datis 17ten Februarii 1540 et 6ten Julii 1562. ausgegangenen, und in mehrern nachgefolgten Jahren wiederholten Generalien all- und jede, welche an der Donau zu beeden Gestätten Gründe und Auen besitzen, worauf große Stöcke, Stämme, und rauhe Bäume stehen, die durch das Einreißen der Donau zur unvermeidlichen Gefahr der Schiffahrt unter Wasser gesetzt werden könnten, dergleichen große Stöcke, Stämme, und rauhe Bäume zur bequemen Fahrzeit auf eine gewisse Entfernung von der Donau allenthalben bey 12 Reichsthaler Strafe, von welchem Poenali

die Hälfte dem Denuncianten, der diese Anzeige bey dem Wassergrafenamte, und dieses weiter bey dem Kammer-Procuratore zu machen haben wird, zuzuwenden ist, ausziehen, hinwegschleiffen, und aushacken lassen solle. Gleichergestalten

Funfzehentens: Daß in Folge Unsrer ehehin schon öfters erlassenen gnädigsten Verordnungen keine Schiffmühle an andern, als solchen Orten auf der Donau angeheftet werde, wo die Schifffahrt offenbar dadurch nicht gehindert, oder gefährlich gemacht wird, und sind über dieß die bereits an den ausgewiesenen Orten befindliche dergleichen Schiffmühlen jederzeit im Fruhjähre mit starken eisernen Ketten wohl befestiget einzuhängen, und mit den angezogenen Streifbäumen gehörig zu versehen. Nicht weniger solle

Sechzehentens: Bey den an dem Donauastrohme liegenden Städten und Ortschaften, sonderheitlich allhier, und all- andrer Orten, wo die ausgemessene Anlandungs-Gestätten bestimmt sind, an den zur Anlandung so einheimisch- als fremder ankommend- befrachteter Schiffe und Flößen bestimmten Plätzen keine leere und unnöthig stehende Fahrzeuge geduldet, sothane unumgängliche Anlandungs-Stationen mit mehrern stark und gut bestellten tief eingegrabenen Haftstöcken besetzt, und wegen deren beständig- guter Erhaltung, und Beyschaffung der nöthigen Anzahl von den zum Wasserauffsehen ohnein aufgestellten Beamten die ämsige Obsorge, und Nachsicht bey schwerer Verantwortung getragen, dann gleichfalls auf die dauerhafte Reparir- und Erhaltung der Hufschläge und Gestätten-Beschlächter in

gutem Stande, der zeitige Bedacht genommen werden; allermassen öftermalen bey fürwaltenden derley Gebrechen ohne Verschulden der Schiffmeister den sowohl befracht-anländenden, als andern dort stehenden leeren Schiffen großer Schaden zugefüget werden kann. Ueberhaupt aber zu desto sicherer Erreichung Unserer höchsten Willensmeynung befehlen Wir

Siebenzehentens: Daß künftighin kein auf- oder an- fahrender Schiffmeister, er möge reisende Personen, oder Frachtgüter, und Waaren auf- oder abführen und transportiren, sowohl allhier, als in andern Un- sern Städten und Ortschaften, wo Ab- und Anländungs- Stationen sind, eher vom Lande abstoßen, und in der weitem Fahrt sich setzen solle, bevor selber sich nicht bey Unsern allortig-aufgestellten Maut- und Wasserge- richtsämtern, oder sonst bey der betreffenden Behörde angemeldet, worauf von diesen eigene Beamte abzuord- nen sind, welche gemäß dieser Unserer Ordnung wegen der Beschaffenheit des Schiffs, und Zeugs-Requisiten, der angestellten Knechte, der Tauchung, und der Breite der doppelten Gefährten nachzusehen, bey Wahrneh- mung ein- oder anderer Gebrechen dem Schiffmeister von dannen abzufahren nicht zu gestatten, sondern den- selben zu alsbaldiger Ersehung der Mängel, und Ab- helfung der Gebrechen, bey wirklicher Einfoderung der hierinn ausgesetzten Poen- Fälle, an der Stelle zu ver- halten, im Verweigerungs- Falle aber die ungesäumte Anzeige an jede Orts-Obriegkeit, welche hierwegen den Mauthbeamten wider die gegen dießfällige Anordnung handeln wollende Schiffmeister die ausgiebige Assistenz

bey 100 Dukaten Poen-Falle alsogleich leisten solle, zu Vorkehrung des weitern zu machen haben werden. Schließ-
 lich und ~~und~~ ~~verordnen~~ ~~Wir~~ ~~auch~~, daß alle Herr-
 schaften, Städte und Communitäten, welche Urfahr-
 Gerechtigkeiten besitzen, und sich der Wasser-Fahrzeuge
 zu Ueberschiffung der Leute und Waaren bedienen, in
 Verfolg des denselben annoch den 12. May 1760 von
 Unserer K. De. Regierung durch die hierländige Kreis-
 Hauptleute per Circulare beschehenen Auftrages auf
 die beständige gute, und unschadhafte jemalige Erhalt-
 und Unterhaltung der zur Ueberfuhr benöthigten Schiffe,
 Zillen, und Plötten eine sorgsame Auf- und Nachsicht
 bey 24. Reichsthaler Strafe also gewis tragen als im widri-
 gen, da bey ein- oder andrer Herrschaft, Stadt, und Com-
 munität ein schadhaftes Schiff, Zille, oder Plötte in dem
 Wasser betreten, und nicht sogleich repariret würde
 (weßwegen von Unsern hierlandes angestellten Kreis-
 hauptleuten die öftere Nachricht einzuziehen, und dessen
 Unterlassung Unserer K. De. Regierung alsobald anzu-
 zeigen seyn wird) der hierauf mit 24. Reichsthaler ge-
 setzte Pönfall eo ipso für verwirkt gehalten, und ohne
 Nachlaß eingefodert werden solle.

Gebieten demnach all-und jeden geist-und weltlichen
 Obrigkeiten und Unterthanen Unseres Erzherzogthums
 Oesterreich hiemit gnädigst und ernstlich, daß ihr ob die-
 ser Unserer, zur Sicherheit der Schiffahrt statuirten
 Ordnung feste Hand halten, und dem, was darinnen
 geordnet worden, in allen gehorsamst nachkommen ma-
 chen, und die vorkommende Uebertretungen ungesäumt

an Unsere N. De. Regierung zu weiterer Fürkehrung anzeigen= insonderheit aber euch Schiffmeistern, Seßthälern, oder Kauführern, Schiffknechten, und andern mit Wasserfahrten zu thun habenden Schiffleuten, daß ihr euch darnach auf das genaueste achten, und in allen Punkten gehorsamst nachleben sollet, als im widrigen nebst der in Uebertretungs= Fällen hierinn vorgesehene= Strafe, noch besonders bey etwa durch eure Fahrlässigkeit erfolgenden Verunglückungen, und Schiffbrüchen nicht nur zur billig findender Schadensersehung verhalten, sondern auch mit schwerer Leibstrafe, und Niederlegung eures Gewerbs angesehen werden würdet.

An dem vollziehet ihr Unsern gnädigst= auch ernstlichen Willen und Meinung. Gegeben in Unserer Residenzstadt Wien den 20ten Tag des Monats Jänner im siebenzehen hundert und siebenzigsten, Unserer Reiche im dreyßigsten Jahre.}

Franz Ferdinand Graf v. Schrattenbach
Statthalter.

Thomas Ignaz Edler von Pöck
Kanzler.

(L. S.)

Commissio Sacrae Caesareo-Regiae
Majestatis in Consilio.

Karl Leopold von Moser.

Mathias Wilhelm Haan.