

MITTHEILUNGEN

AUS DEM

GEBIETE DER STATISTIK.

HERAUSGEGEBEN

VON DER

K. K. STATISTISCHEN CENTRAL-COMMISSION.



SIEBENZEHNTER JAHRGANG.

IV. HEFT.



WIEN, 1870.

AUS DER KAISERLICH-KÖNIGLICHEN HOF- UND STAATSDRUCKEREI.

IN COMMISSION BEI AUGUST PRANDEL.

ÜBERSICHT

DES

SCHIFFS- UND WAARENVERKEHRS

AUF DER OBEREN DONAU

ZU

WIEN, LINZ UND ENGELHARTSZELL

IN DEN

JAHREN 1849 — 1869.

BEARBEITET VON

DR. JOHANN WINCKLER,

CONCEPTS-ADJUNCT DER K. K. DIRECTION DER ADMINISTRATIVEN STATISTIK.

(MIT EINER GRAPHISCHEN DARRSTELLUNG.)



WIEN, 1870.

AUS DER KAISERLICH-KÖNIGLICHEN HOF- UND STAATSDRUCKEREI.

IN COMMISSION BEI AUGUST PRANDEL.

I n h a l t.

	Seite
Einleitung	1
A. Allgemeine Verhältnisse der Donau-Schiffahrt	3
B. Entwicklung des Donauhandels zu Wien	15
C. Tabellen:	
I. Uebersicht der an den Landungsstellen bei Wien angekommenen Fahrzeuge in den Jahren 1835 bis 1868	46
II. Uebersicht der an den Landungsstellen bei Wien in der Thal- und Bergfahrt angekommenen und abgegangenen Waaren in den Jahren 1835 bis 1868	48
III. Uebersicht der an den Landungsstellen bei Linz (Donaubrücke, heilige Stiege und Urfahr) in der Thal- und Bergfahrt angekommenen Fahrzeuge in den Jahren 1849 bis 1868	50
IV. Uebersicht der an den Landungsstellen bei Linz (Donaubrücke, heilige Stiege und Urfahr) angekommenen und abgegangenen Waaren in den Jahren 1849 bis 1868	52
V. Uebersicht der Zahl der Dampfboote und Schleppschiffe, Ruderschiffe und Flösse, welche in den Jahren 1849 bis 1869 das Gränzzollamt Engelhartzell in der Thal- und Bergfahrt passirten	56
VI. Uebersicht der Waarenmengen, welche in den Jahren 1849 bis 1869 das Gränzzollamt Engelhartzell in der Thal- und Bergfahrt passirten	57
a. Waarenverkehr zu Engelhartzell im Jahre 1849	58
b. " " " " " " 1850	59
c. " " " " " " 1851	60
d. " " " " " " 1852	61
e. " " " " " " 1854	62
f. " " " " " " 1855	63
g. " " " " " " 1856	64
h. " " " " " " 1857	65
i. " " " " " " 1858	66
k. " " " " " " 1859	67
l. " " " " " " 1860	68
m. " " " " " " 1861	69
n. " " " " " " 1862	70
o. " " " " " " 1865	71
p. " " " " " " 1866	72
q. " " " " " " 1867	73
r. " " " " " " 1868	74
s. " " " " " " 1869	75

Einleitung.

Seit dem Jahre 1849 hat die amtliche Statistik im Hinblick auf die hervorragende Bedeutung, welche der Donaustrom nicht bloss für den Verkehr innerhalb der Landesgränzen, sondern namentlich seit dem Aufschwunge der Dampfschiffahrt in Oesterreich auch für den internationalen Handel erlangt hat, der Entwicklung des durch diese mächtige Wasserstrasse vermittelten Verkehrs eine erhöhte Aufmerksamkeit zugewendet und für eine genaue Erhebung der Schiffs- und Waarenbewegung an allen jenen Landungsorten Sorge getragen, wo das Vorhandensein geeigneter Organe zuverlässige Erhebungen dieser Art erwarten liess.

Eben letzterem Umstande ist es vornehmlich zuzuschreiben, wesshalb diese Erhebungen von allem Anbeginne an auf die drei Landungsorte Wien, Linz und Engelhartzell beschränkt blieben, wo eben die Wassermauthämter, beziehungsweise das Gränzzollamt, diese Aufzeichnungen besorgten.

Die Ergebnisse dieser Erhebungen wurden denn auch seiner Zeit in der im k. k. Handels-Ministerium redigirten volkwirthschaftlichen Wochenschrift „Austria“ veröffentlicht, jedoch nur bis zum Jahre 1856 und überdiess nur theilweise und zerstreut. Die vorliegende Zusammenstellung hat nun den Zweck, diese Ergebnisse vollständig und in geordneter, übersichtlicher Darstellung vorzuführen und damit einen Rückblick auf die Gestaltung des Donauhandels während eines Zeitraumes von ein und zwanzig Jahren in dem Augenblicke zu vermitteln, wo durch die Inangriffnahme der Donauregulirung bei Wien dieses grösste Emporium des Donauthals bei einem bedeutsamen Wendepuncte seiner handelspolitischen Stellung und Entwicklung angelangt ist.

Zwar leidet auch gegenwärtige Zusammenstellung an Unvollständigkeit und Lückenhaftigkeit; einmal insoferne, als in den Verkehrs-Nachweisungen für Engelhartzell die Jahre 1853, 1863 und 1864, in jenen für Linz die Jahre 1851, 1859 und 1863, in jenen für Wien endlich die Jahre 1851, dann 1859 bis 1863 fehlen ¹⁾, andererseits desshalb, weil die Erhebungen des Schiffs- und Waarenverkehrs an den genannten Landungsorten nicht in durchgängig gleicher Weise vorgenommen wurden,

¹⁾ Dagegen finden sich in den nachfolgenden Tabellen die Ergebnisse einer, aus einem speciellen Anlasse erfolgten Erhebung des Schiffs- und Waarenverkehrs bei Wien im Jahre 1835.

wesshalb denn auch in der nachfolgenden Darstellung je nach den Landungsorten bald mehr bald minder in's Detail gehende Ergebnisse vorgeführt werden. Indess sind die beregten Mängel nicht von der Art, dass sie im grossen Ganzen einer instructiven Uebersicht und einem auf genau erhobene Thatsachen sich gründendem Urtheile über den bisherigen Entwicklungsgang und die künftige Entwicklungsfähigkeit des durch die Donau vermittelten Verkehrs von vornherein im Wege ständen. Es wird sich vielmehr auch aus diesen Nachweisungen herausstellen, dass eine Wasserstrasse von der Bedeutung wie die Donau, trotz aller Concurrenz der Eisenbahnen, immer eine der wichtigsten Verkehrsadern namentlich für die schweren Massengüter bleibt, und dass der durch sie vermittelte Güterumsatz bei einer besseren Instandhaltung des Fahrwassers und einer den Bedürfnissen des Handels entsprechenden Einrichtung der Landungsplätze und Umschlagsorte, einer noch grossartigen Entwicklung fähig ist.

A. Allgemeine Verhältnisse der Donau-Schifffahrt.

Es ist beinahe schon Tradition geworden, das grosse Gebiet unserer wirthschaftlichen Zukunft, in welchem neue Verbindungen und Absatzwege für Oesterreich's Handel und Industrie sich erschliessen, im Osten zu suchen. Hier liegen noch im Gegensatz zum Westen, wo die Concurrenz der grossen Culturvölker Europa's einen steten Kampf aber nur wenig Gewinn verspricht, ausgedehnte Ländergruppen, die noch in jeder Beziehung weit unter uns stehen, für die wir noch zu denken und zu arbeiten, für die wir noch zu wirken und — bei denen wir noch zu gewinnen haben.

Zwei Wege führen dahin. Der eine dieser Wege, durch den Unternehmungsgeist unseres Jahrhunderts wesentlich umgestaltet und seit Kurzem in den Vordergrund geschoben, führt von Triest über das adriatische Meer nach der Levante und dem Canale von Suez; der andere, ungleich reicher an historischen Erinnerungen und der Vermittler eines Verkehrs, dessen Uranfänge sich in die nebelgrauen Fernen einer sagenhaften Zeit verlieren, führt aus der Mitte Europa's an Wien vorbei direct nach dem Osten, durchschneidet das pontische Meer, um endlich bei Trapezunt den Boden Asiens zu erreichen.

Diesen zweiten Weg zeigt uns die Donau, Europa's längste und mächtigste Wasserstrasse nach dem grossen Steppenflusse der Wolga. Aus zwei Wildbächen des badischen Schwarzwaldes entstanden und anfänglich nur ein unbedeutender, kaum eines dürftigen Verkehrs fähiger Fluss, wird sie durch Aufnahme einer langen Reihe wasserreicher Zuflüsse bald zum mächtigen Strome, dessen riesiges Wasser-Netz durch ein Gebiet von fast 15.000 Quadratmeilen das Element des Lebens und Gedeihens führt, und zum Träger eines trotz steigender Concurrenz der Bahnen in steter Zunahme begriffenen Güterausstausches, dessen Massenhaftigkeit und Mannigfaltigkeit nicht zum geringsten Theile in den höchst verschiedenartigen Productionsverhältnissen und Culturzuständen des von ihr durchzogenen Gebietes wurzelt. Wie aber letzteres, seit jeher ein Tummelplatz der Völker, ein Mosaikgefüge in wirthschaftlicher, ethnografischer und politischer Beziehung bildet, so entbehrt auch die Donau, getreu ihrer Genesis als beckenverbindendes Gewässer des einheitlichen Charakters ¹⁾.

Von Ulm an, wo die Iller einmündet und die Schifffahrt mit Ruder-Fahrzeugen ihren Anfang nimmt, bis Wien hinab, behält die Donau die charakteristischen Merkmale eines Gebirgsstroms bei: ein starkes, äusserst ungleich vertheiltes Gefälle und eine rasche Strömung, die bei dem oft eingeeengten und scharf gekrümmten Fahrwasser des meist in Gebirgsdurchbrüchen eingebetteten Stromes, namentlich der

¹⁾ Vrgl. Hydrographie der Donau im VII. Heft des 13. Jahrg. d. Mittheil. a. d. G. d. Statistik.

Bergfahrt viele Schwierigkeiten bietet. Dadurch wird auch die Leistungsfähigkeit der Donau für den Verkehr auf dieser ihrer oberen Strecke in erheblichem Maasse beeinträchtigt. Von Donauwörth an, wo die Dampfschiffahrt beginnt, verkehren Dampfboote von 25 bis 58, von da bis Wien Remorqueurs von 80 bis 120 Pferdekraft, welche letztere von Passau an, wo der einfallende Inn die Wassermasse der Donau auf mehr als das Doppelte erhöht, je nach dem Wasserstande 4.000 bis 9.000 Centner befördern, so dass sich die Leistungsfähigkeit eines Remorqueurs auf circa 100 Centner bei höherem, aber nur auf 50 Centner bei niederem Wasserstande für die Pferdekraft bezieht.

Viel ungünstiger noch wirken die Stromverhältnisse auf die Ruderschiffahrt ein, welche von Ulm angefangen durch eine wahre Musterkarte von „Plätten“ und „Zillen“ vertreten ist. Alle diese Fahrzeuge, vom wassersüchtigen Trauner angefangen bis zum colossalen Kehlheimer, der 3.000 Centner und darüber ladet, sind trotz ihrer Verschiedenheit an Grösse und Tragfähigkeit, Form und Benennung sammt und sonders von äusserst gebrechlicher Bauart, welche namentlich seit der Zeit um sich gegriffen hat, als die Concurrenz der Bahnen und der Dampfschiffahrt die früher üblichen, aber unter den für die Bergfahrt höchst ungünstigen Stromverhältnissen zu kostspieligen „Gegenzügen“, und damit eine mehrmalige Verwendung der Fahrzeuge unmöglich gemacht hat. Nothdürftig aus Tannen- oder Fichtenholz gezimmert, die Fugen mit Moos verstopft, schwimmen jährlich Hunderte von Plätten aus dem Inn, der Salzach und Traun nach Wien herab, wo sie nach Löschung ihrer Ladung zer schlagen und um Spottpreise als Brenn- oder Bauholz verkauft werden ¹⁾.

¹⁾ Das Bestreben, die Fahrzeuge so billig als möglich und den ungünstigen Schifffahrts-Verhältnissen entsprechend von vornherein schon zum Zerschlagen nach beendeter Fahrt herzustellen, erhellt deutlich aus den Ausweisen des Zollamts Engelhartzell, nach welchen von den die österreichische Gränze in der Thalfahrt passirenden

1483	Ruderschiffen im Jahre	1865	1419	oder	95·6 %	der Gesamtzahl
1451	„	1866	1402	„	96·6 %	„
1023	„	1867	928	„	90·7 %	„
1715	„	1868	1528	„	89·0 %	„
1834	„	1869	1698	„	92·5 %	„

zum „Zerlegen nach vollendeter Fahrt“ bestimmt waren.

Das stete Zurück- und schliessliche Eingehen der „Gegenzüge“ aber tritt deutlich in der Zahl der zu Linz und Engelhartzell in der Bergfahrt anlangenden Ruderschiffe hervor. Es kamen in der Bergfahrt an

		zu Linz		zu Engelhartzell
		153.005 Ctrn. Ladung		35.819 Ctrn. Ladung
1849	694 Schiffe mit		51 Schiffe mit	
1850	709 „	195.052	173 „	68.404
1852	747 „	153.209	173 „	124.921
1854	421 „	62.252	106 „	22.747
1855	337 „	38.042	117 „	46.302
1856	217 „	27.036	79 „	30.733
1857	221 „	18.427	4 „	—
1858	116 „	24.420	— „	—
1859	— „	—	— „	—
1860	— „	—	— „	—

Ein wesentlich anderer wird der Charakter des Stromes von dem Momente an, wo er am Fusse des letzten Ausläufers der Alpen vorüberzieht. Gleichsam müde der zwängenden Fesseln, welche ihm die bis zum Kahlenberge mit wenig Unterbrechungen folgenden Höhen angelegt, beeilt er sich, die neu errungene Freiheit in massloser Ausdehnung und Zersplitterung seiner Wassermenge in zahlreiche Arme auszunützen; Gefälle, wie Geschwindigkeit der Strömung sind im raschen Sinken begriffen, die von oben herabgeführten Sand- und Schottermassen, zu deren Fortführung es nunmehr dem Strome an der erforderlichen Kraft gebricht, bleiben liegen, erzeugen Sandbänke, ein veränderliches Fahrwasser und zahllose, die Schifffahrt hemmende Untiefen, welche sich bis Gönyö hinabziehen. Erst von hier an entfaltet die Donau, in Einem Bette gesammelt, ihre volle Kraft und Grösse, das höchste Maass ihrer Leistungsfähigkeit für den Verkehr. An die Stelle der gebrechlichen, roh gezimmerten Plätten der oberen Donau treten hier solid gebaute eichene Zugschiffe, die bis zu 8.000 Centner thal- und bergwärts führen, und neben ihnen verkehren Remorqueurs bis zu 400 Pferdekraft, welche 40.000 Centner und darüber in 8 bis 10 Waarenbooten stromab- wie stromaufwärts schleppen. Auf dieser Strecke von Gönyö bis Bazias hinab, wo der „schlangewandelnde“ Karpathenstrom und die letzten Sendboten der Alpen, Drau und Save münden, concentrirt sich denn auch das Gros der Donau-Schifffahrt, welche hier ein weitverzweigtes, der Thal- und Bergfahrt auf Hunderte von Meilen zugängliches Netz ineinandergreifender Wasserstrassen findet.

Viel ungünstiger gestaltet sich für die Schifffahrt die folgende, an Breite, Gefälle und Schnelligkeit der Strömung stets wechselnde, 16 Meilen lange Strecke von Bazias bis über die österreichische Gränze bei Orsova hinaus. An die Stelle des eintönigen Flachlandes treten hier die letzten Ausläufer der Karpathen und des Balkan an den Strom heran und reichen einander die Hände, um die Fluthen der Donau zu zwingen, sich mühsam einen Weg durch die Engpässe des Felsgesteins zu brechen. Es ist das gefürchtete eiserne Thor mit seinen Katarakten und seinen zahlreichen Klippen, die bei den leider nur zu oft wiederkehrenden niedrigen Wasserständen verderbenbringend über und unter dem Wasserspiegel lauern, jene „von der Natur in einer ihrer übelsten Launen aufgebaute Zollschranke,“ welche dem Handels- und Schifffahrts-Verkehre auf der Donau hemmend im Wege steht, und nicht selten dessen gänzliche Unterbrechung, wenn auch nur für kurze Zeiträume herbeiführt.

Vergleicht man damit die Zahl der (durchschnittlich aus je drei Schiffen bestehenden) Pferdezüge, welche den Donaustrudl bei Grein und zwar in einer Anzahl von

193 im Jahre 1858,	123 im Jahre 1862,	98 im Jahre 1866
182 „ „ 1859,	152 „ „ 1863,	101 „ „ 1867
136 „ „ 1860,	152 „ „ 1864,	127 „ „ 1868
177 „ „ 1861,	144 „ „ 1865,	112 „ „ 1869

passirten, so ergibt sich, dass die Ruderschifffahrt auf der oberen Donau gegenwärtig zwischen Grein und Linz, u. zw. an den Ladeplätzen für Brennholz und Pflastersteine (Au, Mauthausen u. s. w.) das Ende ihrer übrigens nur mit leeren Schiffen unternommenen Bergfahrten findet.

Kaum herausgetreten aus den Engpässen, in welche die Karpathen und der Balkan ihn eingezwängt haben, ändert sich auch der Strom wie sein Anland. Trägen Laufes, unter steter Theilung in mehrere Arme, wälzt die mächtig angewachsene Donau zwischen sumpfigen Ufern und mit Schilf und Rohr bewachsenen Inseln ihre Wassermassen durch die unwirthlichen Steppen ihres eigenen Anschwemmungs-Gebietes, um endlich nach einem nahezu 400 Meilen langen Laufe ihre Fluthen durch fünf Mündungen in den gastlichen Pontus zu giessen. Im bunten Wechsel bewegen sich auf dieser Strecke, wo See- und Flussschiffahrt zusammenfallen und die gesammte Verkehrsbewegung für die Ein- und Ausfuhr sich fast ausschliesslich auf dem Strome concentrirt, Dampfboote von 150 bis 200 Pferdekräfte, mit Ruder und Segel ausgerüstete Flachboote (Čaike) von 1,500 bis 8,000 Centnern Tragfähigkeit und hochbordige Seeschiffe, welche zwar meist nur bis Ibraila und Galacz, mitunter aber auch noch weiter die Donau hinauf fahren.

Der Grösse des Stromes entspricht auch die Grösse der durch ihn vermittelten Güterbewegung. Die Bedeutung dieses Verkehrs beruht indess nicht allein auf der Quantität dessen, was die Donau im Verein mit ihrem weitverzweigten Netze von Nebenflüssen jahraus jahrein für den Gütertausch in ihrem Gebiete leistet, sondern weit mehr vielleicht noch auf der Qualität der Frachten, welche sie auf ihrem Rücken trägt. Denn wenn man berücksichtigt, dass der weitaus grösste Theil der ihr überantworteten Frachten aus Rohproducten besteht, welche wegen ihres grossen Gewichts oder Volumens bei verhältnissmässig geringem Werthe naturgemäss auf die billige Wasserstrasse zur Versendung angewiesen sind, und dass die Mehrzahl dieser Güter in Ermanglung einer solchen gar nicht versendbar und damit verwertbar wäre, so kann man füglich sagen, dass die flüchtigen Wellen der Donau, welche durch ihre Zuflüsse die unzugängliche Wildniss des Hochgebirgs mit den entlegenen Stätten der Industrie und mit den Knotenpunkten des Verkehrs in Verbindung bringen, zum grossen Theile die Werthe erst schaffen, die sie verführen.

Im Jahre 1865, welches bekanntlich eines der ungünstigsten für Handel und Wandel überhaupt gewesen, belief sich der durch die Donau und ihre Zuflüsse vermittelte Waarenverkehr rechnungsmässig auf 88,936,000 Centner.

Davon entfielen, soweit sich diess mit Sicherheit nachweisen lässt, auf den Verkehr des Hauptstromes u. zw.:

an Frachten, welche an der Donau ein- und wieder ausgeladen wurden	18,396.000 Ctr.
an Frachten, welche an der Donau eingeladen wurden und auf die Nebenflüsse übergingen	4,857.000 „
an Frachten, welche an den Nebenflüssen eingeladen wurden und auf die Donau übergingen	22,209.000 „

zusammen . 45,462.000 Ctr.

auf den Verkehr der Nebenflüsse u. zw.:

an Frachten, welche an den Nebenflüssen ein- und wieder ausgeladen wurden	16,408.000 Ctr.
an Frachten, welche an den Nebenflüssen eingeladen wurden und auf die Donau übergingen	22,209.000 „
an Frachten, welche an der Donau eingeladen wurden und auf die Nebenflüsse übergingen	4,857.000 „
zusammen .	43,474.000 Ctr.

sonach im Ganzen 88,936.000 Centner.

Wenn man jedoch die doppelt gezählten Posten pr. 22,209,000 und 4,857.000 Centner in Abschlag bringt, so ergibt sich ein effectiver Verkehr von nur 61,870.000 Centner, von welchen in Procenten ausgedrückt entfallen:

an Frachten, welche an der Donau ein- und ausgeladen wurden	29·7 %
an Frachten, welche an den Nebenflüssen ein- und ausgeladen wurden	26·6 %
an Frachten, welche an der Donau eingeladen wurden und auf die Nebenflüsse übergingen	7·8 %
an Frachten, welche an den Nebenflüssen eingeladen wurden und auf die Donau übergingen	35·9 %

Nach den einzelnen Stromstrecken vertheilte sich dieser Waarenverkehr in nachstehender Weise.

Es entfielen auf die Landungsorte an der oberen Donau (von Ulm bis Pressburg) sammt Nebenflüssen	19,490.000 Ctr. oder 31·5 %
mittleren Donau (von Pressburg bis Orsova) sammt Nebenflüssen	33,750.000 „ „ 54·5 %
unteren Donau (von Orsova bis zur Sulnamündung) sammt Nebenflüssen	8,630.000 „ „ 14·0 %

des Gesamtverkehrs.

Nach den Hauptgattungen der Frachten umfasste der Waarenverkehr an Bau- und Werkholz mit Einschluss des

Holzmaterials der Flösse	17,420.000 Centner oder 28·1 %
Brennholz	11,705.000 „ „ 18·9 %
Getreide aller Art	13,297.000 „ „ 21·5 %
Braun-, Stein- und Holzkohlen	4,520.000 „ „ 7·3 %
Salz	3,210.000 „ „ 5·2 %
Steinen, Ziegeln, Kalk und Sand	2,843.000 „ „ 4·6 %
Sonstigen „Kaufmannsgütern“	8,875.000 „ „ 14·4 %

der gesammten Frachtenmenge.

Was endlich die Art und Weise des Transports betrifft, so wurden, soweit sich diess mit Sicherheit nachweisen lässt:

40,510.000 Ctr. oder 65·5 %	aller Frachten durch die Ruderschiffahrt,
15,112.000 „ „ 24·4 %	durch die erste österreichische Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft,
6,248.000 „ „ 10·1 %	durch Concurrrenz-Dampfboote und Segelschiffe auf der unteren Donau verführt.

Man kann wohl schon von vornherein mit ziemlicher Sicherheit annehmen, dass die Dimensionen des Donauverkehrs in dem ungünstigen, bei der merkantilen Welt im übelsten Andenken stehenden Jahre 1865 jenen anderer Jahre bedeutend nachstehen, und namentlich durch die Verkehrsentwicklung der letztverflossenen Jahre weit überflügelt wurden. Lässt sich auch in Ermanglung fortlaufender, das ganze Stromgebiet umfassender Erhebungen für die Richtigkeit dieser Annahme kein vollgiltiger Beweis erbringen, so fehlt es gleichwohl nicht an Belegen zur Unterstützung derselben. Es sind diess die in den nachfolgenden Tabellen zusammengestellten Ergebnisse der Schiffs- und Waarenbewegung zu Wien und Linz, namentlich aber die für die Beurtheilung der Verkehrsentwicklung auf der oberen Donau in erster Linie massgebenden Daten des Zollamtes Engelhartzell. Dasselbst passirten in der Thal- und Bergfahrt im Jahre:

1849	3,931.416 Centner	1859	4,579.928 Centner
1850	4,922.137 „	1860	5,992.877 „
1851	4,742.822 „	1861	4,712.282 „
1852	6,062.364 „	1862	5,280.004 „
1854	4,160.954 „	1865	3,466.329 „
1855	6,841.031 „	1866	3,202.202 „
1856	6,246.540 „	1867	5,317.693 „
1857	6,016.723 „	1868	6,037.854 „
1858	5,239.788 „	1869	5,313.979 „

Setzt man, um die beträchtlichen Schwankungen des Verkehrs leichter übersehen zu können, die dem 18jährigen Durchschnitte (5,114.830 Centner) am nächsten kommende Frachtenmenge des Jahres 1858 gleich 100, so ergeben sich bezüglich des auf der oberen Donau über Engelhartzell thal- und bergwärts stattgefundenen Verkehrs nachfolgende Verhältnisszahlen:

62·6 im Jahre	1866	103·2 im Jahre	1862
67·7 „ „	1865	103·8 „ „	1869
76·8 „ „	1849	103·9 „ „	1867
81·3 „ „	1854	117·1 „ „	1860
89·5 „ „	1859	117·6 „ „	1857
92·1 „ „	1861	118·0 „ „	1868
92·7 „ „	1851	118·5 „ „	1852
96·2 „ „	1850	122·1 „ „	1856
100·0 „ „	1858	133·7 „ „	1855

Demnach fand der schwächste Verkehr in den Kriegsjahren 1849, 1854 und 1866, dann in dem durch abnorme Geschäfts- und Verkehrsverhältnisse sich unvorthelhaft auszeichnenden Jahre 1865 statt, in welchem „eine nicht etwa bloss locale, auf Wien oder Oesterreich allein beschränkte, sondern vielmehr entschieden allgemeine, und nicht bloss die kleine Industrie, sondern auch die Grossfabrication, ja selbst die Landwirthschaft in's Mitleid ziehende Geschäftsstockung“ ihre nachtheiligen Rückwirkungen auf Handel und Wandel äusserte ¹⁾; der stärkste Verkehr fand dagegen

¹⁾ Verhandlungen der niederöstrerr. Handels- und Gewerbekammer 1865.

in den durch einen aussergewöhnlich starken Holztransport hervorragenden Jahren 1852, 1855 und 1856, dann in dem Jahre 1868 statt, welches auf volkswirtschaftlichem Gebiete der vollständigste Gegensatz des Jahres 1865 war.

Nicht minder bedeutende Schwankungen als der Gesamtverkehr zeigt auch das Verhältniss zwischen Thal- und Bergfahrt und zwischen Ruder- und Dampfschiffahrt, deren wechselnder Antheil am Verkehre mit der wechselnden Menge des aus Baiern Tirol, Salzburg und dem Innviertel Oberösterreich's stromabwärts verführten Brenn-, Bau- und Werkholzes einerseits und der stromaufwärts nach Passau, Straubing und Regensburg, behufs Weiterbeförderung per Bahn gehenden Getreidesendungen Ungarn's, im engsten Zusammenhange steht. Es betrug nämlich:

Im Jahre	der percentuale Antheil der				die Gesamtmenge des	
	Thal- fahrt	Berg- fahrt	Ruder- Schiff- fahrt	Dampf- Schiff- fahrt	thalwärts ver- führten Holzes	bergwärts ver- führten Getreides
	am Gesamtverkehre				Centner	
1849	98-64	1-36	99-34	0-66	2,663.836	143
1850	98-18	1-82	99-33	0-67	3,550.524	408
1851	98-39	1-61	99-09	0-91	3,608.197	.....
1852	96-65	3-35	98-13	1-87	4,621.366	124.227
1854	96-43	3-57	95-77	4-23	3,271.686	104.524
1855	98-97	1-03	98-57	1-43	4,705.624	5.189
1856	99-01	0-99	97-23	2-77	4,196.880	2.418
1857	96-44	3-56	92-24	7-76	3,785.134	105.956
1858	97-84	2-16	93-92	6-08	3,758.719	41.658
1859	96-12	3-88	92-75	7-25	3,281.199	69.860
1860	81-12	18-88	78-34	21-66	3,765.430	849.191
1861	78-89	21-11	74-91	25-09	2,901.993	814.819
1862	83-45	16-55	79-30	20-70	3,557.745	764.006
1865	80-62	19-38	69-73	30-27	1,835.389	516.170
1866	78-80	21-20	69-23	30-77	1,590.660	485.591
1867	69-28	30-72	60-57	39-43	2,511.590	1,457.326
1868	79-51	20-49	68-89	31-11	3,079.052	1,089.621
1869	89-31	10-70	80-51	19-49	2,899.207	370.713
und im Durch- schnitte der Jahre						
1849 — 1852	97-98	2-02	98-98	1-02	3,810.980	31.195
1854 — 1858	97-74	2-26	95-35	4-45	3,943.608	51.949
1859 — 1862	84-90	15-10	81-33	18-67	3,376.592	624.469
1865 — 1869	79-50	20-50	69-65	30-35	2,383.180	783.884

Im Allgemeinen aber hat sich die Bedeutung des Verkehrs auf der oberen Donau während des letzten Decennium's nicht unbeträchtlich gehoben. Zwar ist die Frachtenmenge, welche im Durchschnitte der ersten neun Erhebungsjahre (1849 bis 1858) 5,351.590 Centner betrug, gegen den Durchschnitt der letzten neun Erhebungsjahre (1859 bis 1869), welcher sich nur auf 4,878.130 Centner bezifferte, um nahezu eine halbe Million Centner gesunken. Allein dieser Rückgang, welcher nicht etwa auf den Einfluss der mit der Donau concurrirenden Bahn zurückzuführen ist, fällt darum nicht so sehr in's Gewicht, weil er bloss vorübergehender Natur, nämlich lediglich eine Folge der in den Jahren 1865 und 1866 tief gesunkenen Baulust in Wien und des dadurch herbeigeführten namhaften Ausfalls in der Verfrachtung von Bauholz war. Wie bedeutend dieser Ausfall gewesen, zeigt eine vergleichende Uebersicht der in den Jahren 1860 bis 1869 ¹⁾ über Engelhartzell thalwärts verführten Mengen an Bau- und Werkholz. Sie beliefen sich im Jahre:

1860	auf 2,031.137 Centner	1866	auf 901.824 Centner
1861	„ 1,984.371 „	1867	„ 1,445.002 „
1862	„ 2,012.647 „	1868	„ 1,600.013 „
1865	„ 911.403 „	1869	„ 1,967.980 „

Dagegen hat sich die Bergfahrt trotz der ungünstigen Stromverhältnisse dieser Strecke und der Concurrenz der Schienenstrasse von jährlich

114.753 Centnern im Durchschnitt der Jahre 1849 bis 1858 auf

885.553 Centner „ „ „ „ 1859 „ 1869,

somit um nahezu 700 Percent gehoben; und zwar stieg in den vorbezeichneten Perioden die durchschnittliche Verfrachtung an

Werkholz (meist Fassdauben)	. . . von	1.193	auf	51.349 Ctr.	oder um	4.204 %
Getreide	. . . . .	42.725	„	713.033	„ „ „	1.568 %
Schafwolle	. . . . .	1.015	„	8.865	„ „ „	773 %
Sämereien (meist Oelsaat)	. . . „	3.135	„	24.674	„ „ „	687 %
Mehl	. . . . .	8.922	„	55.137	„ „ „	518 %
Hanf	. . . . .	1.033	„	2.228	„ „ „	115 %
Wein	. . . . .	2.430	„	3.530	„ „ „	45 %

Diese während des letzten Decennium's eingetretene rapide Steigerung des stromaufwärts über die österreichische Gränze nach Baiern sich bewegenden Waarenverkehrs, welcher, wie die angeführten Frachtengattungen zeigen, fast ausschliesslich Erzeugnisse Ungarn's betraf, ist indess einzig und allein auf Rechnung der Dampfschiffahrt zu setzen; denn die „Gegenzüge“ der Ruderschiffahrt, welche ehedem die Donau herauf bis Regensburg und den Inn entlang bis Hall gingen und Hunderte von Menschen und Pferden beschäftigten, die unter grossen Mühsalen die schwer belasteten Schiffe stromaufwärts zogen, sind allmählig dem Druck einer zweifachen Concurrenz erlegen. Die „Hohenauer“, die gewaltigen Recken des „Hufschlages“, welche den Tag über in beständigem Kampfe mit Stromschnellen, Untiefen- und störrigen Gäulen lebten, die Nacht aber dort, wo sie eben gelandet am Lagerfeuer und unter Zelten verbrachten, sind seit geraumer Zeit schon verschwunden und

¹⁾ Mit Ausschluss der Jahre 1863 und 1864 für welche überhaupt alle Nachweisungen fehlen.

leben nur noch in den Donausagen und in Bildern fort, welche an das Treiben dieser amphibischen Fuhrleute erinnern.

Die seit dem Jahre 1865 eingetretene Zunahme des Verkehrs auf der Donau und deren Nebenflüssen blieb indess nicht auf das obere Stromgebiet allein beschränkt, sondern theilte sich, wenn auch nicht im gleichen Maasse, auch dem Gebiete ihres mittleren, theilweise auch des unteren Laufes mit. Die auf den Schiffen der ersten österreichischen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft angekommene und abgegangene Frachtenmenge und deren Verhältniss zum Verkehre des Jahres 1865 betrug

Im Jahre	an den Landungsorten der						Zusammen ¹⁾	Zunahme gegen 1865 %
	oberen Donau	Zunahme gegen 1865	mittleren Donau	Zunahme gegen 1865	unteren Donau	Zunahme gegen 1865		
		%		%		%		
1865	6,580.181	. . .	18,326.582	. . .	5,318.153	. . .	30,224.916	. . .
1866	9,074.117	37.9	22,413.428	20.6	8,746.315	64.4	39,934.060	32.1
1867	9,484.588	44.1	23,414.672	27.7	8,168.074	53.6	41,087.354	35.9
1868	9,698.053	47.3	24,806.743	35.3	8,437.628	58.6	42,942.424	42.0

Dass die Zunahme des durch die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft vermittelten Frachtenverkehrs indess nicht auf Kosten der mit ihr concurrirenden Ruder-, Zug- und Segelschiffahrt erfolgte, ergibt sich aus den bezüglichlichen Daten der drei Concentrirungspuncte der Donau-Schiffahrt. Es belief sich nämlich die Zahl der in Wien angekommenen Ruderfahrzeuge (mit Ausschluss der Waidzillen)

im Jahre 1865 auf 8.614 im Jahre 1867 auf 9.864

„ „ 1866 „ 8.860 „ „ 1868 „ 10.757

die Zahl der zu Pest und Raab angekommenen Getreide-Zugschiffe

im Jahre 1865 auf 760 im Jahre 1867 auf 859

„ „ 1866 „ 809 „ „ 1868 „ 947

die Zahl und der (hier weit mehr als diese für die Beurtheilung der Grösse des Verkehrs massgebende) Tonnengehalt der aus der Donau in das schwarze Meer auslaufenden Segelschiffe

im Jahre 1865 auf 2.558 mit 410.684 Tonnen

„ „ 1866 „ 2.321 „ 394.993 „

„ „ 1867 „ 1.868 „ 369.673 „

„ „ 1868 „ 2.937 „ 626.289 „

Aus den angegebenen, sämtliche Transportarten berücksichtigenden Daten resultirt eine Zunahme des Donauverkehrs, welche sich gegen den des Jahres 1865 auf 9.4 Percent für das Jahr 1866, auf 13.5 Percent für das Jahr 1867 und auf 35.9 Percent für das Jahr 1868 beziffert, und es lässt sich demnach der gesammte

¹⁾ Da die Frachten als angekommen und als abgegangen, somit doppelt gezählt sind, so betrug die effective Waarenbeförderung selbstverständlich nur die Hälfte der obigen Gesamtziffern.

durch die Donau und ihre Nebenflüsse vermittelte Waarenverkehr mit annähernder Sicherheit auf

67,680.000	Centner	im	Jahre	1866
70,220.000	"	"	"	1867
84,100.000	"	"	"	1868

veranschlagen.

Wenn die Donau trotz dieser imponirenden Transportleistung gleichwohl noch weit entfernt ist, jene dominirende Stellung als Hebel des Verkehrs und mit ihm des Reichthums und der Cultur ihres Anlandes einzunehmen, zu welcher sie berufen ist, so liegt der Grund dieser Erscheinung in zwei Umständen; einmal darin, dass der Process der commerciellen und wirthschaftlichen Entwicklung — welcher, mit dem Kennenlernen des Besseren beginnend zum Bedürfniss, vom Bedürfniss zur Arbeit und von der Arbeit zur dauernden Consumtionsfähigkeit führt — in einem grossen Theile ihres Gebietes nicht viel weiter als über die ersten Anfänge hinausgekommen ist, zum weiteren, und zwar noch viel mehr in dem ungenügendem Zustande selbst, in welchem sich die Donau als Handelsstrasse befindet.

Der Werth einer Handelsstrasse wird durch drei Momente bestimmt, deren erstes die Sicherheit, deren zweites die Billigkeit, deren drittes endlich die Schnelligkeit der Güterbeförderung ist. Nach allen diesen drei Richtungen hin wird aber die Leistungsfähigkeit der Donau-Schiffahrt in erheblichem Maasse durch jene beiden, schon auf Seite 5 erwähnten Hemmnisse beeinträchtigt, welche gleich natürlichen Gränzsperren dem ungestörten Verkehr zwischen dem unteren und mittleren, und zwischen diesem und dem oberen Stromgebiete hemmend im Wege stehen. Das eine dieser Hemmnisse bilden die Katarakte des eisernen Thors mit ihren zahllosen Felsriffen, welche zur Zeit der jährlich wiederkehrenden niedrigen Wasserstände die Schiffahrt in ihrem gewöhnlichen Betriebe unterbrechen, die Umladung der Frachten auf seichtgehende „Lichterschiffe“ und nicht selten sogar deren Weiterbeförderung zu Lande nothwendig machen. Höhere Frachtkosten, Verzögerungen in der Expedition der Güter und stets zu gewärtigende Havarien sind die unvermeidlichen Folgen, deren stete Wiederkehr das Vertrauen in die Leistungsfähigkeit der Donau-Schiffahrt schmälert und ihr so manche Fracht entfremdet, welche sich sonst der Wasserstrasse zugewendet hätte.

Das andere, in seinen nachtheiligen Rückwirkungen auf den Donauverkehr kaum geringer anzuschlagende Hemmniss bildet die ungefähr zehn Meilen lange Strecke Pressburg-Gönyö, die verwildertste des ganzen Stromlaufes; das Auftreten der Alluvialmassen, zwischen welchen sich der Strom hindurchwühlt, die enorme Verzettlung der Wassermenge in drei Haupt- und dreissig bis vierzig Nebenarme, welche dem Strome die Kraft benimmt, die von den Hochwässern aus den oberen Gebirgsgegenden herabgeschwemmten Sand- und Schottermassen fortzuführen, das durch ungünstige Profile der Flussarme an den zahllosen Serpentinien herbeigeführte Einstürzen der unterwaschenen Ufer, das Entstehen mächtiger „Haufen“ und das fortwährende Verschieben und Zertheilen der schon gebildeten hat einen steten Wechsel und bei nur etwas niedrigem Wasserstande eine derartige Verseichung des Fahrwassers zur Folge, dass die Schiffe diese Strecke nur nach erfolgtem Lichten oder

aber auch gar nicht, wenigstens nicht im beladenen Zustande passiren können. Ein von einem Remorqueur aus der unteren Stromgegend nach Gönyö gebrachtes Convoy von 8 bis 10 Schleppschiffen mit 40 bis 50.000 Centnern Fracht muss bei Eintritt niedriger Wasserstände getheilt und mit 4 bis 6 Dampfbooten nach Wien geführt werden, und selbst auf einen derartigen Wasserstand muss die Schifffahrt zuweilen wochenlange warten ¹⁾.

Solche Zustände können wohl nicht anders als höchst nachtheilig auf den Schifffahrtsbetrieb längs des ganzen Stromlaufes und auf die naturgemässe Entwicklung des Donauhandels sowohl in seinem Zuge gegen Westen wie gegen Osten zurückwirken. Und in der That lassen dessen scheinbar wirr verschlungene Fäden deutlich erkennen, wie die grosse Masse des Verkehrs den Stromverhältnissen sich nothgedrungen anbequemend in drei, je in ihr Becken gebannte Gruppen zerfällt. Auf der oberen Donau bewegt sich das Gros der Frachten in der Richtung von Westen nach Osten ohne im wesentlichen über Wien hinauszukommen; auf der mittleren Donau schlägt es die Richtung von Westen nach Osten ein, um vor der oben geschilderten verwilderten Stromstrecke Pressburg-Gönyö Halt zu machen; im unteren Laufe endlich nimmt die grosse Masse der Güter wieder ihren Weg von Westen nach Osten, um die in den Strom vorgeschobenen Seehäfen Ibraila und Galacz und das völkerverbindende Meer zu gewinnen ²⁾.

Wenn ungeachtet dieser Dreitheilung des Verkehrs der Donauhandel als ein Ganzes erscheint, so verdankt er diess einzig und allein der Thätigkeit der ersten österreichischen Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft, welche vom Geiste ihrer ersten Gründer geleitet das empfehlenswerthe Ziel, die ganze Donau zu befahren, trotz aller Hindernisse und anfänglich damit verbundenen Verluste ³⁾ mit ausdauernder Be-

¹⁾ Den gegründeten und immer wiederkehrenden Klagen über den trostlosen Zustand dieser Stromstrecke hat in neuester Zeit auch das Memorandum des Comité's der Pester Börse und Kornhalle an das königlich ungarische Ministerium für Ackerbau, Industrie und Handel Ausdruck gegeben: „Wir sind gezwungen unser tiefes Bedauern darüber auszusprechen, dass der Transport auf der Donau von Jahr zu Jahr mit grösseren Schwierigkeiten zu kämpfen hat. Die Versandungen derselben nehmen oft solche Dimensionen an, dass der Verkehr, wie gerade jetzt in der wichtigsten Periode (September und October 1867), für den Gütertransport gänzlich in's Stocken geräth. Der Zustand der Donau droht bald ein solcher zu werden, dass ihre Bedeutung für den Verkehr gleich Null sein wird; die Strecke zwischen Pressburg und Gönyö ist bereits so unpraktikabel, dass sehr oft 50 bis 60 Schlepper der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft vier bis sechs Wochen lange stehen müssen, weil sie factisch nicht weiter können. Ein solcher Zustand muss, wie nur zu natürlich, auf den Handel von schädlichstem Einflusse sein. Jeden Augenblick schafft die Versandung der Donau ein anderes Hinderniss. Wir glauben, dass unsere so wichtige Wasserstrasse, die Donau, der theilnahmvollen Fürsorge unserer Regierung in hohem Grade würdig ist; nicht nur der Handel Ungarn's, sondern auch die Production der angränzenden Gebiete, welche nicht wenig bei einer Stockung des Handels leidet, würden der Regierung Dank wissen, wenn diese dem verwahrlosten Zustande der Donau ein Ende machte“.

²⁾ Schifffahrt und Verkehr auf der Donau. 4. Heft XIII. Jahrg. d. Mitth. S. 230 ff. Das Verhältniss der Thalfahrt zur Bergfahrt ist auf der Strecke von Ulm bis Pressburg 324 : 100, von Pressburg bis Orsova 106 : 100, von Orsova bis zur Sulina-mündung 123 : 100.

³⁾ M. Cassian., österr. Revue 1865. VIII S. 186.

harrlichkeit festgehalten hat. Das grosse Verdienst dieses Unternehmens liegt eben deshalb nicht allein in der Menge dessen, was sie alljährlich an Frachten befördert, sondern darin, dass sie eine ununterbrochene Verkehrslinie von Donauwörth bis zur Sulinamündung und über diese hinaus bis Odessa und Constantinopel aufrecht erhält; und wenn die civilisirende Macht des Donauhandels nicht eine blosser Phrase, sondern eine Thatsache ist, deren Spuren an allen Landungsplätzen sichtbar zu Tage treten, so fällt der Löwenantheil an dem Verdienste, diess bewirkt zu haben, der ersten österreichischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft, diesem Pionnier des internationalen Donauhandels zu. Denn der Zusammenhang, welchen die Ruderschiffahrt, so gross deren Bedeutung auch in anderer Beziehung ist, zwischen der oberen, mittleren und unteren Donau herstellt, ist nur ein loser, in keiner Beziehung nachhaltiger und zeigt bei weitem nicht jene vom Güter- zum Ideenaustausche führende Gegenseitigkeit, welcher wir am Rhein und an der Elbe, selbst an der Weichsel begegnen. Die Flösser des Schwarzwaldes, welche seit Jahrhunderten das wuchtige Holz zum Schiffbaue und zu jenen Rosten liefern, auf welchen Amsterdam und noch viele andere Städte des schlammigen Alluviallandes an der Nordsee erbaut sind, kennen die Holzmärkte Hollands so gut wie die Jahrmärkte ihrer Heimath; den an den Quellen der Moldau sesshaften Schiffern sind, seit Lanna ihnen den Weg dahin gezeigt, Hamburg und Altona ebenso wenig unbekannt Städte, wie Warschau und Danzig für den mit „Galeeren“ und „Traften“ die Weichsel hinab fahrenden Galizianern.

Wie anders ist diess an den Ufern der Donau! Die paar hundert Flösse und Plätten, welche sich jährlich mit Bauholz, Pflastersteinen, Kalk und Obst über Wien hinaus nach Pest verirren, während nicht ein Getreideschiff stromaufwärts über Pest und Raab sich wagt, bringen den Oberländer nur in höchst oberflächliche Berührung mit den Bewohnern des ungarischen Tieflandes; und die kaum nennenswerthe Zahl von Ruderschiffen, welche jährlich von Pest und Essek aus mit Manufactur- und Eisenwaaren über Orsova hinaus donauabwärts fährt, bringt Land und Leute einander so wenig nahe, wie das Dutzend Flösse, welche unternehmende Slovenen aus dem steierischen Santhale in Belgrad und noch weiter hinab in den Donauscalen verwerthen.

So ist denn die Donau, welche wohl die schnell dahinfließenden Nerëiden-söhne ihres Gebietes in einem Bette vereinigt, nicht aber die vielsprachigen Bewohner ihres Anlands in gegenseitiger persönlicher Berührung an einem Mittelpuncte des Verkehrs zusammenführt noch weit davon entfernt, durch Herstellung eines allseitigen, unmittelbaren Contacts und damit einer directen Einwirkung der Cultur ihrer civilisatorischen Mission in vollem Masse zu genügen und das zu sein, was sie längst sein sollte: „Die grosse Puls- und Lebensader, welche vom Herzen Europa's aus neubelebend Kraft und Lebensfülle, Aufklärung und Gesittung nach den entferntesten Theilen einer Gruppe riesiger Handelsgebiete trägt.“

B. Entwicklung des Donauhandels zu Wien.

Vielfach wechselnd wie die Phasen des Donauhandels überhaupt erscheint auch der Antheil, welchen Wien, die uralte Donaustadt an dem bald mehr bald minder regen Verkehrsleben dieses Stromes genommen, wie der Einfluss, den es auf die Entwicklung desselben geübt hat. So lange die Römer, deren Scharfblick im sicheren Besitze der Donaulinie die beste Schutzwehr Rom's erkannte, Herren des Stromes von dessen Quellen bis zu seiner Mündung waren, bildete nicht das damals noch unbedeutende Vindobona sondern das „handelsberühmte“ Carnuntum den Mittelpunkt des Handels für die Länder an der oberen und mittleren Donau.

Hier, wo das Hauptquartier der römischen Operationsarmee gegen die Barbaren des Nordens und der Sitz der römischen Provinzialbehörden sich befand, wo ein gewerbfleissiger Bürgerstand ansässig war und jene alte Handelsstrasse einmündete, auf welcher Rom wie in späterer Zeit Alba graeca den wichtigen Bernsteinhandel mit den baltischen Gestaden unterhielt, und der Austausch der Rohproducte des Nordens mit den verfeinerten Industrie-Erzeugnissen aus dem Süden vor sich ging, wo endlich seit Nero's Zeiten zur Erleichterung und Beförderung der Verkehrsbeziehungen beide Donauufer durch eine Schiffbrücke verbunden waren, entwickelte sich nicht blos ein Ausgangspunct für römische Bildung, sondern auch ein Mittelpunkt commerciellen Lebens, zu dessen hervorragender Bedeutung die Donaustrasse nicht das wenigste beitrug. Denn nicht blos die liburnischen Schiffe der römischen Donauflotte, welche im Verein mit den Standlagern der Legionen die Gränzwache besorgten, belebten damals den Spiegel des Stromes, sondern auch zahlreiche Handelsfahrzeuge der Provinzialen, welche Baumaterialien, Holz, Salz und Getreide, vor Allem aber Eisen aus dem norischen Gebirgslande, dieser Rüstkammer der Donauländer herabführten. Eine ungefähre Vorstellung von der grossen Anzahl der Schiffe, welche damals auf der Donau schwammen, und damit auch von der Lebhaftigkeit des Verkehrs auf derselben gibt die Thatsache, dass der von seinen Truppen zum Imperator ausgerufene Julian Apostata im Jahre 360 n. Ch. sogar an dem sonst unbedeutenden Orte Guntia (Günzburg in Baiern) Fahrzeuge in hinlänglicher Menge vorfand, um sich mit dreitausend Mann daselbst einzuschiffen¹⁾. Vindobona aber — die zum Standort der legio gemina und einer Abtheilung der römischen Donauflotte, nachmals zum municipium erhobene alte Celtenstadt — stand damals noch verdunkelt vor dem Glanze Carnuntum's weit im Hintergrunde und mochte für den Donauhandel der damaligen Zeit wohl keine andere Bedeutung als die eines bescheidenen Absatzortes haben. Denn sicherlich waren jene Schiffe, die wie Eugippius, des heil. Severin Biograph erzählt²⁾, um's Jahr 453 Lebensmittel den von Hungersnoth heimgesuchten Wienern brachten, nicht die ersten oder von ungefähr

¹⁾ Zosimus, *ιστορικα* v. III. 10. und die pomphaffe Beschreibung dieses Zuges in Panegy. vet. II. c. 7.

²⁾ Eugipp. Vita S. Severini. Petz T. I. p. 67. „Rates plurimae de partibus Rhätiarum . . . ciborum copias fame laborantibus detulerunt“.

aus dem entlegenen Rhätien den Inn und die Donau herabgekommen, sondern nur einer wohlbekanntem Lande zugefahren, welche nach wie vor ein Zielpunct der Schifffahrt war.

Aber auch in späterer Zeit, als die Völkerstürme, welche die römischen Stadelager und mit ihnen die Cultur und den Wohlstand der Donauländer bis auf wenige Reste hinweggefegt hatten, längst wieder vorübergezogen waren, Handel und Verkehr wieder freier athmeten und die Jahrhunderte lang fast verödete Donaustrasse sich neuerdings belebte, vermochte Wien keine grössere Bedeutung für den Donauhandel zu gewinnen. Der Verkehr, welchem das noch lange Zeit hindurch den räuberischen Einfällen der Avaren und Magyaren ausgesetzte Wien keine sichere Stätte zu bieten vermochte, zog sich hinauf nach Enns, auf dessen Jahrmärkten sich die Kaufleute von Ulm und Regensburg, von Aachen, Köln und Maastricht zusammenfanden und in Wein, Getreide, Wachs, Häuten und Geweben handelten ¹⁾, nach Passau, wo der um's Jahr 907 revidirte Donauzoll erhoben wurde, hauptsächlich aber nach Regensburg, welches schon um's Jahr 887 „ein Sammelplatz für Kaufleute und Fabrikanten, eine Vorrathskammer für Gold und Silber, Leinwand und Scharlachzeug war und als die reichste Stadt Deutschland's galt, wo tagtäglich Schiffe kamen und gingen ²⁾).

Die günstige Lage dieser Stadt an dem Punkte, wo die Donau am weitesten gegen Norden ausbiegt, der Unternehmungsgest und die kaufmännische Rührigkeit, mit welcher ihre Bürger Handelsverbindungen anzuknüpfen und zu erhalten wussten, welche von Venedig bis Kiew und Moskau, von Byzanz, dem Stapelplatze des orientalischen Handels, bis Gent und Brüssel reichten, die Entschiedenheit endlich, mit welcher sie dort, wo weder Geld noch gute Worte, weder Verträge noch Gesetze ausreichten, für Sicherheit und Freiheit ihres Handels einstanden, verhalfen der freien Reichsstadt bald zur Führerschaft in dem seit der Zeit der Kreuzzüge auf dem Höhepunkte seiner Entwicklung angelangten Donauhandel, und durch diesen zu einem Reichthume und einer Berühmtheit, deren Kunde bis in's ferne Asien drang. Aller Handel, welchen die Donau damals zwischen Orient und Occident vermittelte, lag in ihren Händen, allorts hatten sie Factorien angelegt, Handelsverträge geschlossen und Privilegien erworben, und zum Schutze derselben einen eigenen ambulanten Consul, den Hansgrafen bestellt, welcher die Regensburger Schiffe auf ihren Fahrten nach Enns, Wien, Ofen und Belgrad begleitete, um Ordnung unter ihnen handzuhaben, Recht zu sprechen und die gewissenhafte Einhaltung der erworbenen Freiheiten zu überwachen.

Die hohe Blüthe, welche der Regensburger Macht und Ansehen hauptsächlich durch sorgsame Pflege des Donauhandels erreichte, weckte indess gar bald die Eifersucht der Wiener, und rüttelte sie aus ihrer bisherigen Passivität gegenüber dem sich stets reger gestaltenden Verkehrsleben der Donau auf, welche, wenn sie auch nicht mit völliger Einflusslosigkeit gleichbedeutend sein mochte, doch in keinem Verhältnisse zur Gunst der Lage stand, deren sich das am Kreuzungs-

¹⁾ F. Kurz. Oesterreich's Handel in d. ält. Zeiten. Linz 1822.

²⁾ Reichsstadt Regensburgische Chronik v. C. Th. Gemeiner. Regensburg 1800. S. 85.

puncte des von West nach Ost ziehenden Stromes mit der alten, von Italien her über die Alpen nach dem deutschen und slavischen Norden führenden Handelsstrasse gelegene Wien erfreute, noch der Bedeutung entsprach, welche diese Stadt gewonnen, seitdem die Babenberger Herzoge daselbst ihren Sitz genommen. Ganz im Monopolsgeiste der damaligen Zeit erwirkten sie daher im Jahre 1198 bei Herzog Leopold gloriosus, demselben, der ihrem Gewerbfleisse mit einem Darlehen von 30.000 Mark Gold zu Hilfe kam, das Stapelrecht, kraft dessen den fremden Kaufleuten, namentlich denen von Regensburg, Passau und Schwaben, aller directe Handel über Wien hinaus nach Ungarn untersagt und zugleich verboten wurde, sich länger als zwei Monate mit ihren Waaren in Wien aufzuhalten oder diese einem anderen als einem Bürger von Wien zu verkaufen ¹⁾; sie brachten es ferner dahin, dass die Donau-Zollstätte, an welche sich stets ein reger Verkehr knüpfte, von Hainburg nach Wien hinauf verlegt wurde ²⁾, und erwirkten endlich für ihre Fahrzeuge das werthvolle Privilegium der Befreiung von der Grundruhr, dieser steten Plage der Schifffahrt ³⁾; und als dieses alles nicht zum gewünschten Ziele führen wollte, wurde dem Stapelrecht, das mit Hilfe der Kaufhöfe, welche Regensburger, Passauer und Köllner in Wien besaßen, häufig genug umgangen worden sein mochte, bei dessen Erneuerung im Jahre 1278 der harte Zusatz beigefügt, dass die fremden Kaulleute ihre Waaren künftighin auf der Landstrasse und nicht mehr wie bisher auf der Donau nach Wien bringen sollten ⁴⁾. Doch selbst diese Gewaltmassregel, welche bei dem damaligen Zustande der Strassen fast gleichbedeutend mit Ausschliessung der Fremden vom Handelsbetriebe war, vermochte nicht den Wienern, die es eben an der Hauptsache, an dem selbstthätigen, energischen Eingreifen fehlen liessen, zu einer hervorragenden Stellung im Donauhandel zu verhelfen.

Schon drei Jahre darauf (1281) wurde denn auch dieses Verbot, unter dessen nachtheiligen Folgen die Wiener selbst kaum weniger als die Fremden leiden mochten, wieder aufgehoben ⁵⁾, und es vermittelten nach wie vor „die Regensburger Gut-“ und „Köllner Gewandschiffe“, die „Ulmer Schachteln“ und „Iserthändel“ den Verkehr auf der Donau, an welchem sich bald darauf auch die Sachsen Siebenbürgens beteiligten, deren Schiffe stromaufwärts bis Wien vordrangen ⁶⁾. Ein charakteristisches Zeichen für die geringe active Betheiligung der Wiener an der Donau-Schifffahrt damaliger Zeit liegt aber wohl darin, dass, so oft der Strom durch Landfriedensbrecher gesperrt und der Verkehr auf demselben unterbrochen war, die Chronisten Wien's darüber nicht als ein dem Handel dieser Stadt widerfahrenes Unglück, sondern nur über die in Folge der unterbrochenen Zufuhr der Lebensmittel und Kaufmannsgüter entstandene schreckliche Theuerung klagten ⁷⁾.

¹⁾ F. Kurz a. a. O. „Nulli civium de Suevia vel de Ratisbona vel de Patavia liceat intrare cum mercibus suis in Hungariam“ etc. . . .

²⁾ P. Math. Fuhrmann, Alt- und Neues Wien, lit. II. c. 21.

³⁾ F. Kurz a. a. O. S. 159.

⁴⁾ Lambacher österr. Interregnum. S. 156.

⁵⁾ Lambacher a. a. O. S. 191.

⁶⁾ P. J. Frank. Siebenbürgen's Bestimmung als Industrieland. Hermannstadt 1868.

⁷⁾ P. Math. Fuhrmann, Alt- und Neues Wien, II. c. 21.

Wenn dessenungeachtet Wien in den Liedern der Minnesänger als reiche Handelsstadt gepriesen wird, wo die Erzeugnisse aller Länder zu finden waren, wo der Gewerbefleiß blühte und die Sage den Markgrafen Rüdiger von Pöchlarn die Kleider anschaffen lässt, als er um Chrimhildens Hand für König Etzel warb, so hatte sie Ansehen und Reichthum weit weniger ihrem bescheidenen Antheile an dem zwischen West und Ost vermittelnden Donauhandel zu verdanken, in welchem sie nicht Ausgangs-, sondern nur einer der Zielpuncte der Schifffahrt war, sondern weit mehr ihrem gewinnreichen und von den Wienern als ihre eigentliche Domäne betrachteten ¹⁾ Zwischenhandel mit Venedig und den Städten im deutschen und slavischen Norden, der an Bedeutung in demselben Maasse stieg, als der Glanz des Donauhandels zu erbleichen begann. Darum überdauerte auch der Wohlstand und die commercielle Bedeutung Wien's den Ruhm und Reichthum Regensburg's, dessen Chroniken schon zu Beginn des 14. Jahrhunderts, also zur selben Zeit über den Verfall des Handels zu klagen anfangen, als Marseille, Genua und vor Allem die Königin der Adria mit Erfolg sich rüsteten, um sich zu ausschliesslichen Vermittlern und das mittelländische Meer zum ausschliesslichen Träger der bisher durch die Donau-Schifffahrt besorgten Handelsbeziehungen zwischen Orient und Occident zu machen.

Als die culturfeindliche Gewalt des Halbmonds aus Asien herüber nach Europa gedungen war und einen grossen Theil der Donauländer in ein Chaos von Kriegen, inneren Unruhen und unheilvollen Zuständen stürzte, welches die wirthschaftlichen Kräfte dieser Länder lahmlegte und den Verkehr mit denselben discreditirte, büsste die Donau ihre Bedeutung als Welthandelsstrasse zwar vollständig ein, aber zum gänzlich verödeten Strome ward sie darum noch immer nicht. Denn, abgesehen davon, dass die Schifffahrt von den bairischen und schwäbischen Donaustädten, aus den Thälern des Inn, der Traun und der Enns nach Wien herab ihren nur selten unterbrochenen Fortgang nahm, wurde auch weiter hinab jede der wenigen Friedenspausen von den Bewohnern des Anlands benützt, um ihre Rohproducte gegen die Erzeugnisse des Westens einzutauschen. Während allerlei Kaufmannswaren, Tuch, Leinwand und Seidenstoffe, Sensen, Brotmesser und sonstige Eisenwaren, Weinpfähle und eichene Fassdauben, mitunter auch, wenn nicht gerade ein Ausfuhrverbot im Wege stand, Harnische, Panzer, Büchsen, Pulver und Blei ihren Weg stromabwärts nach Ungarn nahmen ²⁾, kamen von dort donauaufwärts Wein, Getreide und Vieh, und die berühmten Fugger von Augsburg liessen sich von Ungarn Kupfer bringen, was damals „eine noch ungewöhnliche und unerhörte Schifffahrt war“ ³⁾. Als Mittelpunct dieses Verkehrs und als gemeinsame Tauschstätte bildete sich aber allmählig das hierzu so günstig gelegene Wien heraus, das gewissermassen die Scheidewand zwischen Kreuz und Halbmond, das letzte Bollwerk war, unter dessen Mauern Handel und Wandel sich noch frei und sicher fühlten. An den Länden zu Nussdorf und beim rothen Thurm fand sich nicht blos

¹⁾ Der Streit mit den Pettauern. S. Kurz a. a. O.

²⁾ Cod. Austr. ed. Quarient. T. I. p. 247, 153, 475.

³⁾ Regensburg. Chronik zum Jahre 1498. N. (4) S. 27.

zusammen, was zur Approvisionnement der Stadt bestimmt war ¹⁾, als: Holz, Wein, Getreide, Vieh, Fische, Obst, Heu und Stroh, Kraut und Rüben, Hafnergeschirr, Eisenwaaren, Steine, Ziegel, Schindel u. a. m., sondern auch Alles, was nach Ungarn hinab und von da donauaufwärts über Wien hinausging. Je lebhafter sich aber dieser Verkehr im Laufe der Zeit gestaltete, desto grösser wurde auch die Aufmerksamkeit, welche man ihm zuwendete. Sie gab sich indess diessmal nicht bloss dadurch kund, dass man die vergilbten Pergamente des 12. Jahrhunderts, die Privilegien Herzog Leopold's wieder hervorsuchte ²⁾, sondern auch durch mehrfache, dem Handel überhaupt und insbesondere jenem der Stadt Wien zu Gute kommende oder diess wenigstens anstrebende Einrichtungen und Versuche, um den Verkehr auf der Donau zu erleichtern und immer mehr an Wien heranzuziehen. Dahin zielten die in den Jahren 1555—1568 gemachten Versuche, „die Thonaw schiffreich nach Wienn hereinzulaitten,“ d. h., jenen Seitenarm der Donau für Schiffe und Flösse besser fahrbar zu machen, welcher seit jeher im rohen Naturzustande, angefüllt mit Sand- und Schotterbänken und reich an Krümmungen wie gefährlichen Untiefen zwischen der Stadt und dem „unteren Wörth“ seinen Lauf nahm, und seit seiner Regulirung zu Beginn des 18. Jahrhunderts den Namen „Donaucaanal“ führt; dahin zielten ferner die strengen und wiederholt eingeschärften Verordnungen wegen Reinigung des Strombettes von hineingefallenen Bäumen und festsitzenden Stöcken, wegen gehöriger Instandhaltung des Hufschlags u. s. w., dann die Errichtung des „Lehrenbecheramts“, welchem neben der Einforderung des „Steg- und Bodenrechts“ von den anlandenden, beziehungsweise zerschlagenen Schiffen, hauptsächlich der Ankauf der in Wien ankommenden und von ihren Eigenthümern hintangegebenen Schiffe „zu einem leidlichen Werthe“ und deren Weiterverkauf an die Wiener Schiffmeister oblag, eine Einrichtung, welche neben der Wahrung fiscalischer Interessen den zweifachen Vortheil hatte, dass sie die einen gegen die Gefahr sicherstellte, ihre Schiffe, welche sie weiter nicht mehr bedurften, um jeden Preis losschlagen zu müssen, die anderen aber, welche keinen eigenen Schiffbau besaßen, vor Mangel an brauchbaren Fahrzeugen schützte ³⁾.

Unvermerkt war Wien zum Mittelpuncte eines langsam aber kräftig wieder auflebenden Donauhandels geworden, der zwar bei weitem nicht den bestechenden Glanz von ehemals, aber eine ungleich grössere innere Lebensfähigkeit besass, da er nicht, wie in den Zeiten des Mittelalters, seinen Schwerpunkt in der Vermittlung zwischen Production und Consumption weit entfernter, ausserhalb seines eigenen Stromgebiets gelegener Länder fand, sondern diessmal in der Verschiedenheit der Productionsverhältnisse und Culturzustände des eigenen Anlands wurzelte, dessen fortschreitende wirthschaftliche und commercielle Entwicklung seine eigene zur Folge hatte. Immer reichhaltiger wurden, wie die Wassermauth-Register aus dem Beginne des 18. Jahrhunderts erschen lassen ⁴⁾, die Ladungen der Schiffe und Flösse, welche die Donau herab, mitunter aus den entlegensten Winkeln der

¹⁾ Cod. Austr. T. III. p. 44, 121.

²⁾ Ibidem T. I. p. 480, VI. p. 1373.

³⁾ Cod. Austr. T. I. p. 282, V. 1289, VI. 27, 88, 1020, 1293, T. III. 423, 435, 863.

⁴⁾ Ibidem T. III. p. 32, 405 etc.

Alpenländer kamen, immer zahlreicher die Schiffe, welche Weizen, Hafer und Gerste, Schweine, Schafe, Häute und Felle, Wachs, Unschlitt, Felle, Federn, Hanf und Obst aus Ungarn die Donau herauf nach Wien brachten ¹⁾, während die Wiener Schiffmeister nach Ungarn hinab und den Strom hinauf bis Passau und Regensburg fuhren. Der Verkehr hatte nachgerade eine derartige Ausdehnung und Stabilität, und Wien eine so dominirende Stellung im Donauhandel gewonnen, dass sich das Bedürfniss nach einem geregelten Gütertransporte und nach einer sicheren regelmässigen Verbindung mit der Kaiserstadt immer fühlbarer machte, und bald hatte sich neben den gelegentlichen Fahrten auch eine sogenannte Rangschiffahrt entwickelt, deren erster und bedeutendster Repräsentant (seit 4. März 1696) die „Regensburger-Ordinari“ war. Dieser folgten die Ulmer (seit 1712), Münchner, Passauer und Linzer Ordinarischiffe, und gegen Schluss des 18. Jahrhunderts gab es keine Stadt an der oberen Donau von nur einiger commercieller Bedeutung mehr, welche es im Interesse ihrer Handelsbeziehungen nicht für nothwendig erachtet hätte, regelmässige wöchentliche Fahrten nach Wien einzurichten.

Ein Theil des Stromgebietes aber war dem neu erwachten Verkehrsleben auf der Donau gänzlich fremd geblieben; es waren diess die Länder unterhalb des eisernen Thores, die, seit sie unter türkischer Botmässigkeit standen, dem Verkehre verschlossen waren, und wenn sie ja einmal von Donauschiffen heimgesucht wurden, an Stelle friedlicher Kauffahrtheischiffe nur Kanonenboote sahen, welche im kaiserlichen Schiffsarsenale in Wien zum Kriege wider die Türken ausgerüstet wurden ²⁾. Mochten immerhin „die orientalischen Kaufleute von Wien“ um's Jahr 1670 eine grossartige Factorie zu Belgrad besessen ³⁾ und somit commerciale Beziehungen zwischen Wien und den unteren Donauländern bestanden haben, so war doch dieses ganze Gebiet durch die steten Kriege zwischen Kreuz und Halbmond dem Verkehrsleben so entfremdet geworden, dass der Handelsstand Wien's, an dessen Thoren doch einladend genug die natürliche Strasse vorüberzog, welche nach jenen Ländern führte, nahezu ein Jahrhundert verstreichen liess, ehe er von der durch den Karlowitzer Frieden (1699) gewährleisteten und durch die nachfolgenden Friedensschlüsse von Passarowitz und Belgrad bestätigten freien Schiffahrt Gebrauch machte, und sich über die Gränzen Ungarn's hinaus donauabwärts wagte.

Den ersten Versuch unternahm das Grosshandlungshaus Willeshofen & Comp. Am 11. Juni 1782 ging unter Führung des von Kaiser Joseph II. eigens hierzu beordneten Pontonierhauptmanns v. Lauterer das erste Schiff von Wien nach Cherson und Constantinopel ab. Die Ladung desselben, — die bei tausend Centner betrug, und in ihrer Zusammenstellung sowohl den damaligen Stand der Industrie in den österreichischen Erbländern wie die Art und Weise charakterisirte, in welcher der Wiener Handelsstand seine neue Aufgabe erfasste, — bestand: aus 41 Ballen feiner und ordinärer Tücher, Flanelle, wollener Zeuge und Segeltuch; aus 82 Kisten mit

¹⁾ Ibidem T. V. p. 358.

²⁾ Schlager, Wiener-Skizzen N. F. III. S. 273. Fuhrmann a. a. O. S. 1316.

³⁾ Nach dem Zeugnisse Dr. E. Brown's („A brief account of some travels in Hungaria, Servia etc. London 1673“), eines englischen Arztes, der im Jahre 1669 im Auftrage der Londoner gelehrten Gesellschaft Ungarn, Serbien und Bulgarien bereiste.

Porzellan, feinen und ordinären Gläsern, Spiegeln, Knöpfen, Klingen, Gewehren Messern, Tabaksdosen, wollenen, ledernen und auch seidenen Handschuhen, goldenen und silbernen Borten und Spitzen, wollenen und seidenen Strümpfen, baumwollenen Schlafhauben, leinenen und seidenen Tüchern, Leinwand, Kattun, Bändern, Flor und Gaze; ferner aus 21 Fässern mit Eisen- und Stahlgeschmeide, Sensen, dann Stahl, Eisen und Blei. Diesem Schiffe schloss sich während der Fahrt ein zweites an, welches, ebenfalls auf Rechnung des genannten Handlungshauses, ungarische Weine und andere Landesproducte geladen hatte, „so auf der Drawe und Sawe herabkommen.“¹⁾

Der günstige Erfolg munterte zur Fortsetzung dieser Donaufahrten auf, und bald betheiligten sich an denselben neben dem Handlungshause Willeshofen & Comp., der sogenannten „Donaucompagnie“, auch andere Unternehmer, wie Baron Taufferer, welcher Bauholz aus den Wäldern der Militärgränze nach Constantinopel führte, und die in Wien angesiedelten und daselbst den tractatenmässigen Handel all' ingrosso betreibenden griechischen, israelitischen und türkischen Kaufleute, von welchen insbesondere Hussein Aga und Osman Bassa genannt werden, welche mit böhmischen und mährischen Manufacturwaaren beladene Schiffe durch den Wiener Schiffmeister Winkelmann nach dem goldenen Horn sandten. Immer häufigere Fahrten wurden veranstaltet, in- und ausländische Firmen zur Benützung derselben eingeladen, und dabei die Fracht von Wien bis Constantinopel mit 3 bis 3½ Gulden W. W. pro Wiener Centner, die Assecuranzgebühr aber mit 3 Percent des Waarenwerthes berechnet.

Bald hatte sich auch ein Verkehr in entgegengesetzter Richtung entwickelt; schon im Jahre 1784 kamen zahlreiche türkische Schiffe, beladen mit Kaffee, Reis, Rosinen, Mandeln, Limonien und roher Baumwolle aus Macedonien donauaufwärts nach Wien, wo sie Industrie-Erzeugnisse aus Böhmen, Oesterreich unter der Enns und Steiermark dafür eintauschten und als Rückfracht mit sich nahmen. Diess gab dem Speculationsgeiste des Wiener Handelsstandes neue Nahrung, und schon richtete er seine Blicke nach Anatolien, Amasien und nach Trapezunt, um einen friedlichen Eroberungszug nach jenem, den Rivalen des österreichischen Handels damals noch unzugänglichen Gebiete zu unternehmen, als unerwartet neue Feindseligkeiten zwischen Oesterreich und der Pforte ausbrachen welche das glücklich begonnene Unternehmen in seinen ersten, noch unsicheren Anfängen unterbrachen. Der Krieg ward zwar durch den im Jahre 1791 abgeschlossenen Sistower Frieden bald wieder beendet; allein das erste Feuer der Begeisterung „für den neuen Commerz“ war erloschen, und die fortwährenden kriegerischen Verwicklungen der Türkei und die trotz Handels- und Schiffahrtsverträge immer wiederkehrenden Nergeleien mit den türkischen Unterbehörden²⁾ zu Belgrad, Widdin und Sistow waren im Vereine mit den Schiffahrts-hindernissen, mit welchen der Verkehr auf der Donau zu kämpfen hatte, nicht

¹⁾ J. Schweighofer, Versuch über den gegenwärtigen Zustand der österreichischen Seehandlung. 1783. — A. F. Geissler, Kaiser Joseph II. Halle 1785. — Briefe über Schiffahrt und Handlung von N. E. K. (Jeemann) Prag 1788. — Ueber die österreichische Handlung nach der Donau abwärts. Wien 1792.

²⁾ Franz II. polit. Gesetze. Bd. 43. 1815.

geeignet, dem Handel nach dem Osten einen neuen Aufschwung zu geben und Oesterreichs Handels- und Industriestand nochmals dafür zu erwärmen, zumal für jene, welche den einheimischen Markt durch kräftig gehandhabte Prohibitivzölle gegen fremde Concurrenz gesichert hatten, „der Kampf um den Absatz“ damals noch ein ziemlich unbekannter Sporn vermehrter Thätigkeit nach Aussen war. So fristete dem von da an der mit so viel Hoffnungen begonnene Donauhandel Wien's nach dem Orient nur ein kümmerliches, durch die Concurrenz der siebenbürgischen Fuhrleute stets bedrohtes Dasein, das sich zur Noth durch ein halbes Dutzend „Gamseln“ verrieth, welche jährlich von Wien aus bis Galacz hinabfuhren.

Eine neue Epoche trat für den Donauhandel Wien's ein, als die erste österreichische Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft ihre Thätigkeit begann. Aus der Initiative des Wiener Handelsstandes hauptsächlich hervorgegangen, brachte dieses von schüchternen Anfängen zur grossartigen Entwicklung allmählig herangereifte Unternehmen nicht bloss neues Leben in den bis dahin noch ziemlich schwerfälligen, in seiner freien, ungehinderten Entwicklung noch durch vielfache Reste mittelalterlicher Monopole und gemeinschädlicher Privilegien beengten ¹⁾ Verkehr auf der Donau überhaupt, sondern verhalf speciell dem Handel Wien's erst zur Möglichkeit, diese mächtige Wasserstrasse in vollem Maasse auszunützen, namentlich aber erst zum richtigen Verständniss des bisher viel zu wenig beachteten Absatzgebietes an der unteren Donau. Die Fahrzeuge dieser Gesellschaft lüfteten den Schleier von dem fast noch unbekanntem Lande und offenbarten seine Reichthümer und Hilfsquellen; und nicht lange noch hatten sie die regelmässige Verbindung mit Galacz hergestellt, so führten sie auch schon die eleganten Wiener Wägen hinab, in welchen von nun an die walachischen Bojaren paradirten, die Möbel, mit welchen sie ihre Gemächer ausstatteten, die Gold- und Silber-Bijouterien, die Bänder und Spitzen, mit welchen sich ihre Frauen zierten, die Parfüms, von welchen ihre Boudoirs dufteten, die Pianos, welche unter den Händen ihrer Töchter erklangen, und hundert andere Gegenstände wahrer und eingebildeter Bedürfnisse, die, je mehr sie im täglichen Leben Eingang fanden, die Verbindung mit Wien immer inniger und unentbehrlicher machten. Denn, auch jene Erzeugnisse, welche nicht direct von Wien kamen, sondern von anderwärts her nach den Donaufürstenthümern gingen, wie die Fabricate des Zollvereins, Belgiens und der Schweiz, die Pariser Artikel, die französischen Weine, Liqueurs u. s. w. nahmen ihren Weg über Wien ²⁾, das mittlerweile auch noch zum Ausgangspunkte zweier nach Norden und Süden auslaufender Schienenstränge, und dadurch zum Umschlagsorte für rollende und schwimmende Frachten und zum Mittelpunkte des regsten Verkehrslebens geworden war, wo die Fäden des Donauhandels zusammenliefen.

¹⁾ So durften z. B. nach Art. 21 der Bindwerksordnung vom 30. März 1798 die aus Baiern und Württemberg donauabwärts nach Wien kommenden Schiffe hier weder eine Rückfracht zur Bergfahrt nehmen, noch Zuladungen für die weitere Thalfahrt nach Ungarn machen; ein Vorrecht, das bis zum Jahre 1834 missbräuchlich auch auf die von Ungarn donauaufwärts nach Wien kommenden Schiffe ausgedehnt und in gleicher Weise auch von den Schiffergilden zu Linz, Salzburg, Hallein, Laufen u. s. w. geübt wurde. F. X. Pichl, Gesetzsammlung Bd. 60. S. 117.

²⁾ Vgl. Austria. 1850. N. 64. — Preuss. Hand. Archiv. 1858. II. S. 662.

Seit dem orientalischen Kriege hat sich indess in der Stellung Wien's zum Verkehr auf der unteren Donau gar Manches geändert. Kaum waren die Schranken gefallen, welche die fremde Concurrenz von jenem Gebiete und von den levantinischen Handelsplätzen am schwarzen Meere bis dahin ferngehalten hatten, so begann auch schon jene grossartige commercielle Invasion, welche, hauptsächlich von England und Frankreich ausgehend, diejenigen, welche bisher gewohnt waren, ohne viele Mühe den Markt zu beherrschen, aus einer Position um die andere drängte, darunter aus so mancher, welche bei weniger Sorglosigkeit wohl zu behaupten gewesen wäre. Ob und in welchem Maasse speciell der Donauhandel Wien's dadurch eine Einbusse erlitt, lässt sich bei dem Mangel an fortlaufenden, detaillirten Daten über Quantum und Quale der von hier aus nach der unteren Donau abgegangenen Frachten ziffermässig nicht bestimmen; auf indirectem Wege aber, nämlich aus den Nachweisungen des Zollamtes zu Orsova lässt sich beiläufig doch so viel ermitteln, dass diese Einbusse nicht mit einem positiven Rückgange, sondern allenfalls nur mit einem Zurückbleiben hinter dem unter anderen Verhältnissen Erreichbaren gleichbedeutend sein dürfte 1).

1) Ueber das Gränzzollamt zu Orsova wurden stromabwärts verführt:

1846	128.751	Centner,	293	Wägen,	33	Claviere,
1847	158.544	"	278	"	41	"
1848	114.946	"	105	"	11	"
1865	510.248	"	989	"	31	"
1866	1,067.653	"	454	"	42	"

Während in jedem der drei Jahre, 1846, 1847 und 1848, die stromabwärts verführte Waarenmenge aus circa 60.000 Centnern Brenn-, Bau- und Werkholz, im Uebrigen aber aus nicht näher bezeichneten Manufactur- und Eisenwaaren, dann sonstigen Kaufmannsgütern bestand, umfasste dieselbe nach den detaillirten Verkehrsnachweisungen in den Jahren

	1865	1866	Herkunftsort
	Centner		
Steinkohlen	175.060	641.198	von Oravitza und Fünfkirchen,
Brenn-, Bau- und Werkholz	68.192	56.944	" Bosnien, Serbien, südl. Steiermark,
Eisenwaaren	48.331	65.323	zu $\frac{3}{5}$ über Wien, zu $\frac{2}{5}$ über Pest,
Webe- und Wirkwaaren	30.887	33.166	von und über Wien,
darunter: Baumwollwaaren	11.096	10.997	" " " "
Schafwollwaaren	9.012	9.003	" " " "
Leinenwaaren	4.774	4.468	" " " "
Seidenwaaren	1.266	1.527	" " " "
Kleidungen u. Putzwaaren	4.739	7.171	" " " "
Mehl	18.511	16.559	" Pest,
Glas und Glaswaaren	18.438	22.503	zu $\frac{1}{5}$ von und über Wien, zu $\frac{4}{5}$ über Pest,
Kalk	14.721	13.410	von Syrmien,
Maschinen	14.178	9.522	" und über Wien,
Rohe Steine	12.439	23.103	" Syrmien und Serbien, . . .
Holzwaaren	11.849	19.807	über Wien und Pest, zum grössten Theile aber Localverkehr,
Zucker	11.783	8.973	meist über Wien,
Eisen und Stahl	10.874	4.493	zur Hälfte über Wien, zur Hälfte über Pest und aus Bosnien.

Im Allgemeinen aber hat sich der durch die Donau-Schiffahrt vermittelte Waarenverkehr Wien's seit dem Jahre 1835, in welchem zum erstenmale eine vollständige Aufnahme desselben erfolgte ¹⁾, nicht unbeträchtlich gehoben.

Die gesammte Frachtenbewegung an den verschiedenen Donau-Landungsplätzen bei Wien betrug nämlich:

1835	5,574.971 Centner,	1857	12,012.415 Centner,
1849	8,083.771 "	1858	10,940.049 "
1850	9,205.038 "	1864	11,563.923 "
1852	10,048.508 "	1865	10,557.406 "
1853	10,292.079 "	1866	12,046.569 "
1854	11,250.767 "	1867	13,254.303 "
1855	10,534.083 "	1868	14,360.316 "
1856	11,808.950 "		

und es beziffert sich demnach die Zunahme derselben für den Durchschnitt der Jahre 1849 bis 1858 auf 87·8 Percent, für den Durchschnitt der Jahre 1864 bis 1868 auf 121·6 Percent des Verkehrs im Jahre 1835.

Gegenüber dem rapiden Aufschwunge, welchen das Verkehrsleben in der Neuzeit allenthalben genommen, könnte diese Zunahme auf den ersten Blick noch immer als

	1865	1866	Herkunftsort
	Centner		
Bier	6.599	9.095	von Panesova,
Chemicalien	5.993	9.432	meist über Wien,
Kurzwaaren	10.795	8.783	" " "
Thonwaaren	5.765	21.311	" Ziegel von Vukovar,
Papier und Papierwaaren	4.328	9.096	" von und über Pest,
Zündwaaren	3.978	27.070	von und über Wien,
Garne	3.873	4.352	" " " "
Lederwaaren	3.866	13.895	" " " "
Farben und Farbstoffe	3.375	3.682	" " " "
Gartengewächse	2.013	1.373	Localverkehr,
Seife und Kerzen	1.924	4.512	von Wien,
Arznei- und Parfümeriewaaren	1.416	1.586	" und über Wien.
Kürschnerwaaren	1.007	712	" " " "
Instrumente	998	1.266	" " " "
Bücher, Bilder, Musikalien	767	729	" " " "
diverse Waaren	18.288	35.758	" Wien, Pest, Semlin, Triest u. s. w.
	Stück		
Wägen	989	454	meist von Wien,
Claviere	31	42	ausschliesslich von Wien.

¹⁾ Aus fiscalischen Rücksichten — der Haft- oder Anlandegebühren oder des „Stegrechts“ wegen, wie es im Mittelalter hiess (Cod. Austr. III. p. 423) — wurden zwar die ankommenden Fahrzeuge seit langer Zeit schon gezählt und der Controle wegen auch aufgezeichnet. Allein diese Daten würden, selbst wenn sie noch vorhanden wären, nur ein unvollständiges Bild des Waarenverkehrs geben, einmal schon darum, weil sie eben nur die Zahl der angekommenen, nicht aber auch der abgegangenen Fahrzeuge gaben, dann, weil die Tragfähigkeit der Schiffe und ihre wirkliche Ladung, sei es nun aus Ursache des Wasserstandes und Alters der Fahrzeuge oder anderer zufälliger Umstände wegen, in den seltensten Fällen übereinstimmen.

eine ziemlich bescheidene erscheinen. Geht man aber auf die einzelnen Factoren der Frachtenbewegung zurück, und verfolgt man insbesondere das Verhältniss, in welchem Zufuhr und Versendung zur Bildung obiger Gesamtziffern beigetragen haben, so ergibt sich eine weit grössere Zunahme der versendeten Waaren. Es zeigt sich nämlich, dass wohl die angekommenen Frachten, d. i. die Zufuhr, — deren Grösse mit der Bevölkerung Wien's und deren Consumtionskraft unverkennbar auf das Innigste zusammenhängt, — in einem dem oben angeführten Verhältnisse nahezu gleichkommenen Maasse gestiegen ist, dass aber gerade jener Theil des Gesamtverkehrs, — in welchem sich gewissermassen die active Betheiligung Wien's am Donauhandel, und seine Bedeutung für denselben als Industriestadt und als Speditionsplatz, als Kreuzungspunct der wichtigsten Verkehrslinien und als Umschlagsort für rollende und schwimmende Frachten vornehmlich kundgibt, — nämlich die Höhe der Versendungen in weit rascherer Progression und einem, obige Verhältnisszahlen weit übersteigenden Maasse zugenommen hat. Es betrug nämlich:

Im Jahre	die Menge der angekommenen Frachten	die Zunahme gegen 1835	die Menge der abgegangenen Frachten	die Zunahme gegen 1835
	Centner	%	Centner	%
1835	5,260.864	. . . . .	314.107	. . . . .
1849	7,872.695	49.6	211.076	. . . . .
1850	8,731.417	65.9	473.621	50.8
1852	9,303.480	76.8	745.028	137.1
1853	9,490.410	80.3	801.669	155.2
1854	10,239.526	94.6	1,011.241	221.9
1855	9,292.798	76.6	1,241.285	295.1
1856	10,562.496	100.7	1,246.454	296.8
1857	10,801.265	105.3	1,211.250	285.6
1858	9,721.493	84.8	1,218.556	287.9
1864	10,635.388	102.1	928.535	195.6
1865	9,778.360	85.8	779.046	148.0
1866	10,660.821	102.6	1,385.748	341.1
1867	11,844.747	125.1	1,409.556	348.7
1868	12,584.427	139.2	1,775.889	465.3
im Durch- schnitte der Jahre				
1849—1858	9,557.286	81.6	906.687	188.6
1864—1868	11,100.748	111.0	1,255.755	299.8

Bis zum Jahre 1858 war somit die Höhe der durch die Donau vermittelten Zufuhr nach Wien — mit alleiniger Ausnahme des Cholerajahres 1855 — in fortwährendem Steigen begriffen; sie ging zurück, als die Kaiserin Elisabeth-Westbahn sich mit der Donau in die Aufgabe zu theilen begann, Wien mit dem Westen in Verbindung zu setzen, erreichte indess gar bald wieder ihre früheren Dimensionen, deren ununterbrochener Zunahme von da an nur vorübergehend die im Jahre 1864 beginnende und das ganze Jahr 1865 hindurch andauernde Geschäftsstockung Eintrag that, unter welcher die Consumtionskraft Wien's und namentlich deren zuvor so lebhaftes Baulust litt. Mit viel weniger Unterbrechungen und in weit rascheren Sprüngen hat sich dagegen die Menge der von Wien aus auf der Donau versendeten Frachten gehoben u. z. im Durchschnitte um 188 Percent in den Jahren 1849 bis 1858, um nahezu 300 Percent in den Jahren 1864 bis 1868.

Wenn diese Abfuhr ungeachtet einer $2\frac{1}{2}$ mal stärkeren Zunahme nicht mit so imponirenden Ziffern wie die Zufuhr auftritt, so erklärt sich diess wohl in ausreichendem Maasse daraus, dass die Gegenstände der letzteren zum weitaus grössten Theile aus voluminösen, schwerwiegenden Rohproducten bestehen, die zur Versendung kommenden Gegenstände jedoch zumeist zwar ungleich werthvollere, aber dafür wenig in's Gewicht fallende Industrie-Erzeugnisse sind. Bei dem vollständigen Mangel sowohl an Werthangaben für die angekommenen und abgegangenen Waaren, wie an detaillirten Nachweisungen über die Qualität der letzteren insbesondere, welche nur unter der allgemeinen Bezeichnung „Kaufmannsgüter und Getreide“ in den ursprünglichen Eingaben erscheinen, kann daher auch von einem näheren Eingehen auf die Verhältnisse zwischen Zu- und Abfuhr auf Grund der blossen Mengenziffern keine Rede sein.

Nicht minder bezeichnend wie die Quantität der Frachtenbewegung ist für die Stellung Wien's gegenüber dem Verkehre auf der Donau auch das Verhältniss, in welchem die einzelnen Hauptkategorien der Frachtengattungen, soweit dieselben mit Sicherheit nachgewiesen werden können, an dem Gesamtwarenverkehre Antheil haben, welcher Jahr für Jahr an den Donauländen Wien's sich abwickelt. Rechnet man alle jene Frachten, welche nicht unter den Begriff von Brenn- und Baumaterialien, Victualien und Getreide fallen, zu den Kaufmannsgütern, welche letztere ohnediess, wie bereits bemerkt, für die Versendung gar nicht und auch für die Zufuhr nur theilweise ¹⁾ — detaillirt nachgewiesen werden können, so beziffert sich die absolute Menge wie der relative Antheil am Gesamtwarenverkehre für jede der fünf Frachtenkategorien in nachstehender Weise:

¹⁾ nämlich insoweit sie nicht durch die Fahrzeuge der ersten österreichischen Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft erfolgt, deren Verkehrsnachweisungen nur zwischen „Kaufmannsgütern“ und „Getreide“ unterscheiden.

Jahr	Brennmaterialien (Brennholz, Braun-, Stein- und Holzkohlen)		Baumaterialien (Bau- und Werk- holz, Bausteine, Ziegel, Kehlheimer- platten und Pflaster- steine, Sand und Schotter, Hydraulischer Kalk)		Getreide		Vidualien (Kartoffeln, Kraut, Rüben, Gemüse, Obst, Käse, Butter, Schmalz, Eier, Schlacht- und Stechvieh, Fische)		Kaufmannsgüter		Gesamt- Waaren- verkehr
	Menge Ctr.	o/o	Menge Ctr.	o/o	Menge Ctr.	o/o	Menge Ctr.	o/o	Menge Ctr.	o/o	Menge Ctr.
1835	3,641.722	65.3	982.375	17.6	73.329	1.3	143.019	2.6	734.526	13.2	5,574.971
1849	4,709.806	58.2	1,432.333	17.9	680.514	8.4	213.049	2.6	1,028.069	12.9	8,083.771
1850	4,826.941	52.4	1,884.574	20.5	567.695	6.2	201.892	2.2	1,723.936	18.7	9,205.038
1852	5,177.640	51.5	2,265.510	22.5	361.350	3.6	224.949	2.2	2,019.059	20.2	10,048.508
1853	4,477.463	43.5	2,537.236	24.7	555.326	5.4	238.846	2.3	2,483.208	24.1	10,292.079
1854	4,526.900	40.2	2,246.871	20.0	808.491	7.2	242.818	2.2	3,425.687	30.4	11,250.767
1855	4,324.671	41.0	2,007.220	19.0	705.657	6.8	269.743	2.6	3,226.790	30.6	10,534.083
1856	4,492.063	38.0	2,403.489	20.4	546.630	4.6	273.264	2.3	4,091.504	34.7	11,808.950
1857	4,439.229	37.0	2,680.756	22.3	502.007	4.2	243.823	2.0	4,144.600	34.5	12,012.415
1858	4,184.060	38.2	2,693.128	24.6	613.230	5.6	256.056	2.3	3,193.575	29.3	10,910.049
1864	4,108.745	35.5	3,005.157	26.0	945.880	8.2	109.755	0.9	3,394.386	29.4	11,563.923
1865	3,585.774	33.9	2,388.364	22.6	1,519.942	14.4	122.679	1.2	2,940.647	27.9	10,537.406
1866	3,258.013	27.0	2,017.518	16.7	2,560.690	21.2	126.689	1.1	4,083.659	34.0	12,046.569
1867	3,598.188	27.2	3,362.995	25.4	1,847.131	13.9	187.516	1.4	4,258.473	32.1	13,254.303
1868	3,562.264	24.8	3,959.290	27.6	1,401.008	9.8	217.666	1.5	5,220.088	36.3	14,360.316

Der überwiegende Theil der Frachtenbewegung entfällt somit, wie diess von vornherein wohl nicht anders zu erwarten steht, auf die schweren, keine hohen Transportkosten vertragenden Massengüter, nämlich auf Bau- und Brennmaterialien, der geringere Theil auf Kaufmannsgüter, Getreide und Vidualien. Es haben sich jedoch in dem Verhältnisse, in welchem die einzelnen Frachtengruppen auf die Höhe des Gesamtverkehrs bestimmenden Einfluss nehmen, seit dem Jahre 1835 mehrfache und darunter sehr bedeutende Veränderungen ergeben, welche, in einer kontinuierlichen Abnahme bei der einen, in einer consequenten Zunahme bei der andern, in einem fortwährenden Schwanken bei einer dritten Gruppe von Frachten bestehend, darauf hinweisen, dass auch in der Stellung Wien's gegenüber dem Donauverkehre seit jener Zeit Veränderungen eingetreten sind, deren Bedeutung durch eben diese Differenzen wenigstens in grossen Umrissen charakterisirt wird.

Am auffallendsten erscheint wohl der ununterbrochene Rückgang, welchen die Zufuhr an Brennmaterialien und zwar, da die unbedeutenden Mengen von Mineral- und Holzkohlen, welche auf der Donau nach Wien gelangen, fast nicht in Betracht kommen, insbesondere an Brennholz erlitt. Diese Zufuhr belief sich in runder Ziffer auf

3,641.700 Ctr. oder 65 o/o des Gesamtverkehrs im Jahre 1835,

4,573.200 „ „ 44 o/o „ „ im Durchschnitte der Jahre 1849
bis 1858,

3,622.600 „ „ 29 o/o „ „ im Durchschnitte der Jahre 1864
bis 1868,

ist somit im Gegensatze zur Zunahme der Bevölkerung Wien's und des mit derselben gestiegenen Brennstoffconsums sowohl ihrer absoluten Menge wie ihrer relativen Höhe nach bedeutend gesunken; darin liegt einerseits ein Beweis, wie sehr sich Wien mit Hilfe der Mineralkohle und der (übrigens seit neuerer Zeit erst mit dem Holztransport sich befassenden) Eisenbahnen von der Zufuhr auf der Donau emancipirt hat, andererseits aber auch ein Beweis für die bedeutende Zunahme, welche der Verkehr seit dem Jahre 1835 in anderen, werthvolleren Frachten erfahren hat. In erster Linie gilt diess von den „Kaufmannsgütern“, also gerade von jenem Theile der Frachtenbewegung, welcher nicht ausschliesslich auf Rechnung des wachsenden Consums, sondern mit diesem zugleich auch auf Rechnung der zunehmenden Bedeutung Wien's als Donau-Handelsstadt zu stellen ist. Der Verkehr an Kaufmannsgütern belief sich in runder Ziffer auf

734.500 Ctr.	oder 13 %	des Gesamtverkehrs im Jahre 1835,
2,815.000 „	„ 27 % „	im Durchschnitte der Jahre 1849 bis 1858,
3,979.000 „	„ 32 % „	im Durchschnitte der Jahre 1864 bis 1868;

er ist somit im Vergleiche zu den Dimensionen des Jahres 1835 um 283 % in den Jahren 1849 bis 1858, und um 442 % in den Jahren 1864 bis 1868, oder um 14 % per Jahr, durchschnittlich gestiegen. Allerdings hat nicht jedes der einzelnen Jahre eine derartige Steigerung gebracht; die Ereignisse des Jahres 1849, und die schon wiederholt erwähnte Geschäftsstockung im Jahre 1865 haben statt einer Zunahme eine bedeutende Abnahme des Verkehrs zur Folge gehabt; die Erscheinung aber, dass der an den Donauländen Wien's sich abwickelnde Verkehr in Kaufmannsgütern von 4,144.600 Ctrn. im Jahre 1857 auf 3,193.575 Ctr. im nächstfolgenden und zugleich ersten Betriebsjahre der K. Elisabeth-Westbahn zurückging, mit der Wiederkehr günstigerer Geschäftsjahre aber nicht nur seine frühere Höhe wieder erreichte, sondern diese sogar überstieg, liefert wohl einen sprechenden Beleg dafür, dass eine Wasserstrasse von der Bedeutung der Donau trotz aller Concurrenz von Schienenwegen selbst für andere als schwere Massengüter stets eine werthvolle Verkehrsader bleibt. Nur jene Frachtgüter, bei welchen es in erster Linie auf die Schnelligkeit des Transportes ankommt, die Billigkeit desselben erst in zweiter Linie in Betracht kommt, ziehen die Schienen der Wasserstrasse vor. Diess zeigt sich auch in diesem Falle; die durch die Donau vermittelte Zufuhr an Victualien nach Wien belief sich auf

143.019 Ctr.	oder 2.6 %	des Gesamtverkehrs im Jahre 1835,
240.938 „	„ 2.3 % „	im Durchschnitte der Jahre 1849 bis 1858,
152.861 „	„ 1.3 % „	im Durchschnitte der Jahre 1864 bis 1868,

ist somit an und für sich in den Jahren 1864 bis 1868 durchschnittlich gegen die Periode 1849 1858 um 37 %, ihrem Antheile am Gesamtverkehre nach um nahezu die Hälfte zurückgegangen.

Eine beträchtliche, wenn auch in Jahren mit schlechtem Geschäftsgange oder gesunkener Baulust wiederholt unterbrochene Zunahme hat auch der Verkehr in Bau-

materialien aller Art, namentlich aber in Bauholz erfahren. Weit mehr noch als in der bloss auf dem Consum beruhenden Brennholz-Zufuhr drückt sich in dem Verkehre mit diesem Artikel die Bedeutung aus, welche Wien vermöge der Donau gegenüber dem Walde einnimmt. Die nachfolgende Uebersicht über die Herkunftsorte der durch die Ruderschiffahrt im Jahre 1868 nach Wien verführten Frachten, und die derselben beigegebene graphische Darstellung, lassen Ausdehnung und Intensivität ersehen, mit welcher Wien sowohl als Consumtionsort für Baumaterialien aller Art, wie als Stapelplatz für Werkholz insbesondere, vom Quellgebiete der Iller angefangen bis zu den bewaldeten Höhen des Manharts, in das wirthschaftliche Leben der entlegensten Flussthähler eingreift. Der Verkehr an Baumaterialien aller Art belief sich in runder Ziffer auf

982.400 Ctr.	oder 17 %	des Gesamtverkehrs	im Jahre 1835,
2,241.200	„ „ 21 %	„ „	im Durchschnitte der Jahre 1849 bis 1858,
2,946.700	„ „ 24 %	„ „	im Durchschnitte der Jahre 1864 bis 1868,

ist somit der absoluten Menge nach um 128 % in der Periode 1849 bis 1858, weiter um 199 % bis zum Jahre 1868, seinem Antheile am Gesamtverkehre nach aber um 4 % während des 24jährigen Zeitraumes von 1835 bis 1858, um 3 % während des Quinquenniums 1864 bis 1868 gestiegen.

Schwankend in seiner Höhe und erst seit dem Jahre 1864 einigermaßen von Bedeutung zeigt sich der durch die Donau vermittelte Getreideverkehr Wien's. Wiewohl an der Schwelle einer der reichsten Kornkammern Europa's gelegen und mit dieser durch eine von der Natur geschaffene Strasse in Verbindung gesetzt, welche doch die billigste Zu- und Abfuhr sichern sollte, war es Wien, das in früherer Zeit ein hervorragender Zielpunct für die Schifffahrt donauaufwärts aus Ungarn war, dennoch nicht gelungen, für den Getreidehandel dieses Landes eine andere Bedeutung als die eines blossen Consumtionsortes zu gewinnen. Der Getreideverkehr Ungarn's nach dem Auslande zersplitterte sich vielmehr zu jener Zeit, als es noch keine Eisenbahnen gab und auch lange noch darnach an vier grossen Handelsplätzen, und zwar für die Ausfuhr nach Westen zu Wieselburg und Raab — die beide an dem Donauarme liegen, welcher die Insel Schütt vom Süden her umzieht — dann zu Pest, und für die Ausfuhr über Triest und Fiume zu Sissek am Zusammenflusse der Save mit der Kulpa. Der Grund dieser Zersplitterung und der sonst etwas schwerverständlichen Bedeutung von Raab und Wieselburg lag aber einzig und allein in den Schiffbarkeitsverhältnissen der Donau, welche auf der Strecke von Pressburg bis Gönyö hinab seit dem Schlusse des vorigen Jahrhunderts immer trostloser geworden waren ¹⁾. Die tiefgehenden Getreideschiffe, welche von der Theiss und Maros, vom Bega- und Franzencanale, dann von den verschiedenen Orten an der mittleren

¹⁾ Darauf deutet wenigstens der Umstand hin, dass noch im Jahre 1783 wiederholt Zugschiffe mit je 8.000 Centnern Hafer beladen, daher von mindestens 5 Fuss Tiefgang, donauaufwärts nach Wien kamen. Schweighofer a. a. O.

Donau stromaufwärts kamen, fanden hier weder genügendes Fahrwasser, noch einen ordentlichen, ununterbrochenen Leinpfad vor, und konnten somit nicht mehr wie in früherer Zeit bis Wien hinauf vordringen. Um aber dennoch die billige Wasserstrasse so weit als möglich auszunützen, fuhren die Schiffe je nach ihrem grösseren oder geringeren Tiefgange den Seitenarm der Donau bis Raab und Wieselburg hinauf, in Folge dessen beide Orte zu Endpuneten der Schifffahrt und zu Stapelplätzen für den Getreidehandel Ungarn's wurden; und da es sich bei dem schlechten Zustande der Strassen und der theuren Landfracht noch lohnte, zu Raab die Fracht aus den grösseren Schiffen in kleinere, seichtgehende Fahrzeuge umzuladen und mit diesen die circa 8 Meilen lange Strecke bis Wieselburg hinaufzufahren, so concentrirte sich denn auch allmählig an letzterem Orte der Getreideverkehr Ungarn's mit dem Westen und namentlich mit Wien.

Als die Dampfschifffahrt anfang der Zugschifffahrt Concurrenz zu machen, änderten sich die Verkehrsverhältnisse; denn wenn erstere auch etwas theurer als letztere war, so bot sie dafür doch den Vortheil, dass sie nicht nur schneller, sondern auch direct bis Wien fuhr, wodurch der theure Achsentransport von Wieselburg nach Wien umgangen wurde. Dazu kam später noch die Eisenbahn von Wien nach Raab. Zwar berührte diese auch Wieselburg, aber nun lohnte sich das zweimalige Umladen, einmal zu Raab aus den grösseren in die kleineren Schiffe, das zweitemal zu Wieselburg aus den Schiffen in die Waggonn, nicht mehr, und so wurde denn Raab zum Endpunete der Zugschifffahrt und zur Umladestation der nach Westen gehenden Getreidesendungen, während Wieselburg seine bisherige Bedeutung einbüsste, zu welcher ihm lediglich die Schifffahrtshindernisse auf der Donau und zwar auf Kosten Wien's verholfen hatten. Deutlich spricht sich in der abnehmenden Höhe der Getreidezufuhr nach Wieselburg das durch die Umgestaltung der Transportverhältnisse herbeigeführte Sinken dieses Handelsplatzes aus; die Getreidezufuhr auf der Donau nach Wieselburg betrug: 1844 4,250.755 Metzen

1854	2,571.287	„
1864	397.683	„
1865	263.212	„

Ungleich besser hat sich Raab gehalten. Mochte sich auch der Getreidehandel immer mehr in dem rasch aufblühenden Pest concentriren, der Umstand, dass die Donau und deren Seitenarm bis Raab hinauf für die grössten, selbst $5\frac{1}{2}$ Fuss tauchenden Zugschiffe fahrbar ist, bewahrte diesen Ort vor dem Schicksale Wieselburg's und sicherte ihm, wie nachstehende Ziffern ersehen lassen, bis jetzt noch eine hervorragende Stellung im effectiven Getreideverkehre. Der Zugschifffahrtsverkehr betrug nämlich zu

	Raab		Pest	
	Schiffe	Metzen	Schiffe	Metzen
1858	817	6,304.833	405	1,223.019
1859	630	4,366.398	440	1,375.397
1860	744	4,909.297	362	998.248

	Raab		Pest	
	Schiffe	Metzen	Schiffe	Metzen
1861	602	4,075.318	574	2,277.530
1862	425	3,048.185	381	1,175.289
1863	197	1,351.979	503	1,838.792
1864	265	1,926.399	318	1,094.560
1865	469	3,039.238	291	968.522
1866	532	3,667.043	277	1,411.466
1867	422	2,927.565	462	2,257.618
1868	413	3,609.843	584	2,505.424
1869	594	4,210.937	728	2,951.189
Im zwölfjährigen Durchschnitte		3,619.753		1,630.879

Unverkennbar spricht sich in diesen Ziffern das durch keine Rücksichten sich für gebunden haltende Streben des Verkehrs aus, die billige Wasserstrasse so weit wie nur möglich zu benützen. Wenn Wien von dieser ganz natürlichen Tendenz des Verkehrs trotz seiner Lage am Donauströme keinen Vortheil zog, so ist der letzte Grund wohl nur in dem Zustande der verrufenen Strecke Pressburg-Gönyö zu suchen, welche der Zugschiffahrt unüberwindliche, und auch der Dampfschiffahrt, wie schon erwähnt, nur schwer besiegbare Hindernisse entgegensetzt. Der Dampfschiffahrt hat denn auch Wien selbst jenen verhältnissmässig unbedeutenden Getreideverkehr zu verdanken, welcher an dessen Donauländen bisher stattgefunden hat; denn jene Mengen, welche die Ruderschiffahrt thalwärts hierher zum Verbrauche bringt, sind mit Ausnahme der Jahre 1849 und 1850, wo die bedeutend gesunkene Zufuhr aus Ungarn einen Import aus Baiern zur Folge hatte, niemals von besonderer Bedeutung gewesen ¹⁾.

Wie der im Verhältnisse gegen frühere Jahre beträchtlich, wenn auch nur vorübergehend gestiegene Getreideverkehr, so ist überhaupt der stromaufwärts nach und von Wien sich bewegende Frachtenzug nur ein Ergebniss der gesteigerten Thätigkeit der Dampfschiffahrt. Denn Zu- und Abnahme des Antheiles, welchen der Getreideverkehr, die Bergfahrt und die Dampfschiffahrt an dem gesammten durch die Donau vermittelten Waarenverkehr Wien's jeweilig nehmen, zeigen eine solche Uebereinstimmung in ihren Dimensionen, dass der innere Zusammenhang zwischen denselben unverkennbar ist. Es betrug:

¹⁾ Mit Ruderfahrzeugen kamen an Getreide über Engelhartzell stromabwärts:

1849	. . . . .	644.804	Centner
1850	. . . . .	564.777	"
1851	. . . . .	170.029	"
1852	. . . . .	38.812	"

Im Jahre	Der Antheil		
	der Dampf- schiffahrt	der Bergfahrt	des Getreide- verkehrs
	in Procenten des Gesamtwaarenverkehrs		
1835	0·4	12·3	1·3
1849	4·8	9·8	8·4
1850	11·8	10·5	6·2
1852	16·3	11·2	3·6
1853	15·4	12·2	5·4
1854	23·9	19·5	7·2
1855	25·1	18·7	6·8
1856	24·4	19·3	4·6
1857	24·6	18·7	4·2
1858	29·5	27·6	5·6
1864	36·1	27·1	8·2
1865	41·6	33·1	14·4
1866	51·7	39·8	21·2
1867	45·2	32·3	13·9
1868	43·6	29·3	9·8

Die Bedeutung Wien's als Consumtions- und Handelsplatz für den Verkehr auf der Donau zeigt sich indess nicht allein in der Grösse der durch die Schiffahrt vermittelten Zufuhr, sondern auch in der räumlichen Ausdehnung jenes Gebietes, innerhalb dessen Wien vermöge seiner Lage an der Donau eine Anziehungskraft ausübt. Zwar lassen sich die Gränzen dieses Gebietes nicht für den gesammten durch die Schiffahrt bewirkten Verkehr verfolgen, weil dieser, wenn er auch in letztem Stadium durch die Donau vermittelt wird, seinem Ausgangspuncte nach oft weit über das Stromgebiet selbst hinausreicht; wohl aber lassen sich diese Gränzen für jenen Bruchtheil des Verkehrs mit Sicherheit nachweisen, welcher durch die Ruderschiffahrt vermittelt wird und somit hauptsächlich den Massentransport enthält. Aber da gerade die Ruderschiffahrt, deren eigentliche Domäne die obere Donau mit ihren grösstentheils unregulirten Zuflüssen und deren Stärke die Thalfahrt ist, ihr unbestreitbares Verdienst und damit auch ihren Lebensnerv darin liegen hat, dass sie die unzugänglichsten Gewinnungsorte von Naturproducten mit den Knoten-

puncten des Verkehr verbindet, so gibt selbst unter dieser Bechränkung eine Uebersicht der Orte, von welchen aus der allmählig zu Millionen von Centnern anschwellende Güterzug nach Wien seinen Ausgang nimmt, noch ein instructives Bild von den weitverzweigten, bis in die entlegensten Alpenthäler reichenden commerciellen Verbindungen, in welchen Wien in Folge seiner Lage an der Donau zu deren Anland steht, zugleich aber auch einen Gradmesser für das wirthschaftliche Abhängigkeitsverhältniss, in welchem dieses Anland hinwieder zur Consumtionskraft der grössten Stadt des ganzen Stromthals steht.

Nach den bei dem Wasserzollamte Nussdorf geführten Nachweisungen, welche neben der Anzahl und Gattung der angekommenen Fahrzeuge und der Menge und Gattung der auf denselben verfrachteten Waaren auch noch den „Wohnort der Parthei,“ d. i. des Schiffseigenthümers enthalten, welcher in der Regel auch der Ladeort der Fracht und der Abgangsort des Fahrzeuges ist, sind im Jahre 1868 von den in der nachfolgenden Zusammenstellung aufgeführten Orten Waaren auf der Donau nach Wien mit Ruderfahrzeugen verschifft worden ¹⁾:

¹⁾ Der Zwischenhandel, während der Fahrt gemachte Zuladungen und andere zufällige Umstände führen allerdings Ausnahmen von dieser Regel herbei. So kamen z. B. direct von München wohl keine Flösse mit Bau- und Brennholz, wie aus den nachfolgenden, nach den Originalaufzeichnungen zusammengestellten Tabellen gefolgert werden müsste; sondern es wurden nur einzelne, aus dem Quellengebiet der Isar herabgekommene Flösse an Münchner Flossmeister verhandelt und von diesen, somit erst aus zweiter Hand nach Wien verführt. Ebenso wurden die auf Ulmer Schiffen nach Wien gebrachten Plattensteine nicht schon zu Ulm geladen, sondern erst zu Stepperg (oberhalb Neuburg an der Donau in Baiern), wo sich der Stapelplatz für die unter dem Namen „Kehlheimerplatten“ bekannten Steine von Solenhofen befindet.

Ausserdem ist noch zu bemerken, dass, wenn in der nachfolgenden Zusammenstellung einzelne Orte wie Absam, Ampfelwang, Kirchdorf u. s. w. als am Inn, an der Vöklä, Steyr u. s. w. gelegen angeführt werden, diess dahin zu verstehen ist, dass die von diesen Orten abgegangenen Frachten zuerst mittelst Landfuhrwerken an die nebenbezeichnete Wasserstrasse gebracht und dann auf dieser nach Wien verführt worden sind. Diese Orte sind übrigens sämmtlich mit einem Sternchen * bezeichnet.

Angekommen auf der Donau mit Ruder-

Von	Gelegen		Flüsse	Größere Ruderschiffe	Waid- und Hilfszillen	Zusammen	Bau- und	Brennholz
	an dem (der)	in					1)	Zoll-Centner
Absam	Inn	Tirol	3	3	6			
Achleiten	Donau	Oesterreich o. d. E.	1	7	7	15	4.350	2.166
Aggsbach	"	Oesterreich u. d. E.	11	136	136	283	28.270	132.750
Altenhof	"	" o. d. E.	2		2	4	3.920	1.460
Altenwörth	"	" u. d. E.		44	247	291	1.660	2.125
Ampfelwang	Vöckla	" o. d. E.	9			9	11.070	
Anget	Inn	Tirol	6	6	6	12		
Ardagger	Donau	Oesterreich u. d. E.		39	30	69		4.930
Arnsdorf	"	" "			57	57		
Aschach	"	" o. d. E.	6	221	238	465	16.140	167.543
Attersee	Attersee (Agger)	" "	10			10	12.300	
Au	Donau	" "	3			3	8.070	
Augsburg	Lech	Baiern	7		7	14	8.610	2.920
Blindenmarkt	Ybbs	Oesterreich u. d. E.	10		10	20	16.860	8.730
Bogen	Donau	Baiern	4		4	8	4.920	7.110
Brandstatt	"	Oesterreich o. d. E.		2	2	4		
Braunau	Inn	" "	7	129	140	276	11.756	129.310
Deggendorf	Donau	Baiern	3	2	5	10	3.610	1.225
Dingolfing	Isar	" "	2			2	4.920	
Doblstein	Donau	" "	11		11	22	13.060	15.180
Dürnstein	"	Oesterreich u. d. E.		13	73	86		325
Eferding	"	" o. d. E.		22	22	44	9.310	
Engelhartzell	"	" "	15	3	17	35	18.450	23.775
Eans	Eans	" "	1		1	2	3.060	
Erlafschwemme	Donau	" u. d. E.		269	284	553		349.150
Frankenburg	Vöckla	" o. d. E.	30			30	36.780	1.400
Frankenmarkt	"	" "	41			41	50.400	1.840
Freienstein	Donau	" u. d. E.	6	15	14	35	18.370	13.025
St. Georgen	"	" o. d. E.	22		12	34	21.415	16.700
Gmunden	Traun	" "	20	62	14	96	27.280	1.925
Goisern	"	" "	2	2	2	6	2.450	
Greifenstein	Donau	" u. d. E.		152	207	359		35.475
Grein	"	" o. d. E.	5	110	117	232	20.150	37.240
Grünau	Alm	" "	164			164	201.720	
Hall	Inn	Tirol		15	15	30		
Hallein	Salzach	Salzburg	2	26	26	54	13.510	4.125
Heining	Donau	Baiern	7		7	14	8.610	10.320
Hirschenau	"	Oesterreich o. d. E.		27	27	54	2.180	21.160
Hofkirehen	"	Baiern	5		5	10	6.150	7.525
Hofkirehen	"	Oesterreich o. d. E.	3	4	2	9	8.070	5.200
Hollenburg	"	" u. d. E.		79	518	597	3.460	7.220
Höfleia	"	" "		2	30	32		
Hütting	"	" o. d. E.		4	4	8		1.350
St. Johann	"	" u. d. E.		16	77	93	1.400	
Ischl	Traun	" o. d. E.	9			9	10.220	2.930
Isperschwemme	Donau	" u. d. E.	5	66	75	146	35.260	48.945
Kammer	Attersee (Agger)	" o. d. E.	2			2	2.460	
Kasten	Donau	" "	28		19	47	36.800	40.980
Kastenreith	"	Baiern	26		19	45	41.200	29.200

1) Der Kubikfuss Bau- und Werkholz ist hier wie in den nachfolgenden Tabellen zu 30 Pfund, die Wiener Klafter

fahrzeu gen in Wien im Jahre 1868.

Bau- steine, Ziegel, Kehl- heimer- platten und Pflaster- steine	Kalk, Gyps, Kreide und Thon- erde, (Tachet)	Braun- Stein- und Holz- kohlen	Salz	Viechtualien				Eisen und Eisen- waaren	Holz- waaren	Diverse Güter	Zusammen
				Obst	Kar- toffeln, Kraut, Rüben und Gemüse	Käse, Butter, Schmalz, Eier u. s. w.	Stech- vieh und Fische				
										2,520	2,520
				720			11			2	7,249
										48	161,068
											5,380
				1,830	4,910	922	190		40	150	11,827
											11,070
	6,590										6,590
14,370					1,720		1,405			3	22,428
				1,060							1,060
23,210				2,480	5,730	21	134			1,178	216,136
											12,300
									240		8,310
7,300								2,920		3	21,753
					460					490	26,540
											12,030
				574	920						1,491
				3,453		141				203	144,863
	1,640									210	8,685
										1	4,921
										3	28,243
640				1,731		170					2,866
				2,896	3,970	110				1,230	17,516
							890			2	43,117
											3,060
										37	349,187
											38,180
				12							52,252
											31,395
				180			270				38,565
			7,180	1,130		114	267		3,384	5	41,285
				126					1,670		4,246
				6,790	2,350	1,333	351			445	46,764
24,120					380	48			4,650	2,469	89,057
		6,840					5				208,365
				2,850						8,136	10,986
	11,040								1,430	4,481	34,586
											18,930
											23,340
1,200											14,875
											13,270
	320			6,050	2,511	1,122	3,133			480	14,296
				581	130		83		120	910	1,824
				730							2,080
				730	3,120	1,453				1,370	8,073
									560	3	13,693
										13	84,218
											2,460
										4	77,784
										7	70,407

Brennholz zu 25 Centner gerechnet.

Angelommen auf der Donau mit Ruder-

Von	Gelegen		Flüsse	Grössere Ruderschiffe	Waid- und Hilfszillen	Zusammen	Bau- und Werkholz	Brennholz
	an dem (der)	in					Zoll-Centner	
Kehlheim	Donau	Baiern	3	3	6	2.560		
Kempten	Iller	"	6		6	8.960	4.015	
Kirchbühl	Inn	Tirol	10	11	21			
Kirchdorf	Steyr	Oesterreich o. d. E.	8		8	9.745		
Klosterneuburg	Donau	" u. d. E.	51	96	147			
Krems	"	" "	2	45	234	10.150	2.770	
Kufstein	Inn	Tirol	3	147	154	22.890		
Lambach	Traun	Oesterreich o. d. E.	15	77	84	24.200	7.275	
Landshag	Donau	" "	17	15	23	20.910		
Langenleharu	"	Oesterreich u. d. E.	7	22	29		2.340	
Lechbruck	Lech	Baiern	32	14	46	65.740		
Lenggries	Isar	"	16		16	38.410	5.920	
Linz	Donau	Oesterreich o. d. E.	41	41	82	12.820		
Losenstein	Enns	" "	14		14	17.250		
Marbach	Donau	" u. d. E.	19	90	138	51.200	68.510	
Marsbach	"	" o. d. E.	9	3	12	11.570	13.150	
Mauternbach	"	" u. d. E.	7	9	77	8.610	13.220	
Mauthausen	"	" o. d. E.	242	287	529		7.480	
Mittenwalde	Isar	Baiern	13		13	16.370	14.625	
* Mondsee	Mondsee (Agger)	Oesterreich o. d. E.	21		21	25.830	5.725	
Mölk	Donau	" u. d. E.	75	103	178		91.435	
Muckendorf	"	" "	26	37	63		11.750	
München	Isar	Baiern	24		24	38.640	11.900	
Neuaigen	Donau	Oesterreich u. d. E.	7	11	18	1.340		
Neubeuern	Inn	Baiern	3	3	6	1.245		
Neu-Ulm	Donau	"	19	19	38			
Niederaltich	"	"	2		2	5.380		
Niederranna	"	Oesterreich o. d. E.	38	21	59	45.700	56.480	
St. Nikola	"	" "	6	215	211	30.170	212.830	
* Oberfucha	"	" u. d. E.	67	67	134			
Obermühl	"	" o. d. E.	11	11	22		6.725	
Obernberg	Inn	" "	5	44	49	16.570	28.070	
Oberadorf	Salzach	Salzburg	10	10	20	8.370	5.150	
* Oberwang	Mondsee (Agger)	Oesterreich o. d. E.	2		2	2.100		
Parkstetten	Donau	Baiern	6		6	16.740		
Partenkirchen	Loisach	"	9		9	24.115		
Passau	Donau	"	61	118	161	115.360	207.925	
* Pettenbach	Alm	Oesterreich o. d. E.	21		21	24.830		
Pöchlarn	Donau	" u. d. E.	13	179	173	45.980	62.530	
Pührawang	"	" o. d. E.	11	11	22	13.100	16.400	
Ramsau	Traun	" "	6		6	3.690		
Regensburg	Donau	Baiern	3	9	12	8.170		
Rosenheim	Inn	"	27	27	54	10.580	4.510	
Rossatz	Donau	Oesterreich u. d. E.	7	11	14	8.610	14.625	
Ruprechtshofen	"	" o. d. E.	2	2	4		2.580	
Rührsdorf	"	" u. d. E.	1	23	24			
Salzburg	Salzach	Salzburg	15	15	30	12.548	7.230	
Sandbach	Donau	Baiern	25	25	50	30.750	36.500	
Sarmingstein	"	Oesterreich o. d. E.	5	280	285	60.130	273.550	
Schalding	"	Baiern	30	21	51	51.040	15.146	

fahrzeu gen in Wien im Jahre 1868.

Bau- steine, Ziegel, Kehl- heimer- platten und Pflaster- steine	Kalk, Gyps, Kreide und Thon- erde, (Tacht)	Braun-, Stein- und Holz- kohlen	Salz	V i c t u a l i e n				Eisen und Eisen- waaren	Holz- waaren	Diverse Güter	Zusammen
				Obst	Kar- toffeln, Kraut, Rüben und Gemüse	Käse, Butter, Schmalz, Eier u. s. w.	Stech- vieh und Fische				
	1.820										4.380
											12.975
	7.210			1.370		6.400					14.980
											9.745
32.452				192		132	897		640	3.910	38.223
				1.873	3.945	1.385	1.280		1.520	7.718	30.644
	127.980					13.720		1.360	240	4.464	170.654
			39.883	362	1.040	131	553			2.447	76.091
					8.920	1.642	2				31.495
				2.120			96				4.556
21.410											87.154
										212	44.542
							753			10.673	24.246
											17.250
2.870				413		43	205		330		123.371
						917	310	956			26.903
				820	140					150	22.940
223.760				853		26				8.067	240.186
	7.300									3	38.298
						130	187			4	31.555
				410	2.720				148		91.756
	2.130								586		15.028
					1.935	122					53.256
								3.780		240	3.637
										13.758	5.025
											13.758
											5.380
				2.248						3	104.431
7.730						30			140	171	251.071
	39.710						72				39.782
				136							6.861
				3.280		1.758				450	50.128
										538	14.058
											2.100
						1.512					18.252
	2.156										26.271
		14.500		132	1.410					7.447	346.774
											24.830
3.740	25.230			180	644		160	2.563		3.870	144.897
											29.500
											3.690
										11.245	19.415
	5.340			121				2.130			22.681
										2	23.237
											2.580
				394	170	114					678
				122						5.714	25.614
						115				10	67.375
					720					13	334.413
									230		66.416

Angekommen auf der Donau mit Ruder-

Von	Gelegen		Flosse	Größere Ruderschiffe	Waid- und Hilfszillen	Zusammen	Bau- und	Brennholz
	an dem (der)	in					Werkholz	
							Zoll-Centner	
Scharnstein	Alm	Oesterreich o. d. E.	19			19	18.760	
Schürding	Inn	"	3	2	2	7	7.340	
Schongau	Lech	Baiern	34		11	45	57.100	4.820
Schönbühl	Donau	Oesterreich u. d. E.		3	31	34		1.270
Schörfling	Agger	" o. d. E.	40			40	37.520	1.200
Schwaneustadt	"	"	14		6	20	18.340	
Schwaz	Inn	Tirol		22	22	44		
Seebarn	Donau	Oesterreich u. d. E.		1	29	30		
Seestetten	"	Baiern	38		26	64	23.950	76.125
Sinzing	"	"		3	3	6		
Stadt am Hof	"	"		1	1	2		
Spitz	"	Oesterreich u. d. E.	4	505	476	985	117.380	203.410
Stein	"	"		7	97	104		
Steyereck	"	" o. d. E.	3	26	26	55	3.690	5.370
Steyr	Enns	"	53	25	47	125	110.070	3.415
Strengberg	Donau	" u. d. E.	3	6	9	18	9.720	
Thalern	"	"		293	293	586		
Timmelkam	Vöckla	" o. d. E.	20			20	24.780	
Tölz	Isar	Baiern	23			23	65.380	
Traismauer	Donau	Oesterreich u. d. E.		1	23	24		
Traunkirchen	Traunsee (Traun)	" o. d. E.		3	3	6		
Tulln	Donau	" u. d. E.		6	27	33		985
Ulm	"	Württemberg		23	23	46		
Unterach	Attersee (Agger)	Oesterreich o. d. E.	27			27	22.960	
Viechtwang	Alm	"	23			23	10.730	
Vilshofen	Donau	Baiern	96		73	169	151.760	108.935
Vorehdorf	Alm	Oesterreich o. d. E.	31			31	38.130	
Vöcklabruck	Vöckla	"	24			24	29.500	
Vöcklamarkt	"	"	21			21	22.780	1.500
Waldhausen	Donau	"	7	17	17	41	27.200	14.125
Waidhofen a. d. Ybbs	Ybbs	" u. d. E.	25			25	25.500	
Wallsee	Donau	"		6	17	23		
Wankham	Agger	" o. d. E.	8			8	9.860	
Weissenkirchen	Donau	" u. d. E.	3	398	415	816	53.020	206.480
Weiteneck	"	"		33	19	52	8.290	7.050
Wels	Traun	" o. d. E.	72	56	8	136	113.500	7.830
Wernstein	Inn	"	12	2	9	23	14.760	17.520
Weyer	Enns	"	33			33	26.140	
Weyereck	Attersee (Agger)	"	5			5	3.870	
Windischgaraten	Steyr	"	11			11	10.200	
Windorf	Donau	Baiern	4		4	8	11.765	
Winzer	"	"	6		6	12	7.300	9.520
Wolftrathshausen	Loisach	"	120		68	188	223.570	97.830
Wörgl	Inn	Tirol		2	2	4		
Wösendorf	Donau	Oesterreich u. d. E.		27	40	67		3.125
Ybbs	"	"	56	78	79	213	123.876	43.790
Zwentendorf	"	"		3	48	51		
Donauinseln bei Wien	"	"		60	72	132		
Verchiedene Orte	"	"	36	235	649	920	103.440	41.585
Zusammen			1.809	5.179	7.674	14.662	3.184.775	3.201.510

fahrzeu gen in Wien im Jahre 1868.

Bau- steine, Ziegel, Kehl- heimer- platten und Pflaster- steine	Kalk, Gyps, Kreide und Thon- erde, (Tacht)	Braun-, Stein- und Holz- kohlen	Salz	V i c t u a l i e n				Eisen und Eisen- waren	Holz- waren	Diverse Güter	Zusammen
				Obst	Kar- toffeln, Kraut, Rüben und Gemüse	Kase, Butter, Schmalz, Eier u. s. w.	Stech- vieh und Fische				
		1.230									19.990
				410		102				1.210	9.062
32.120	1.610					3				4	95.637
					508	70					1.848
							213		615		39.548
							21			120	18.481
				4.830		1.000		22.730		512	29.072
					420	243	184		160		1.007
					260					3	100.338
					5.380						5.380
										1.640	1.640
				5.023	1.890	220	378		3.480	2.581	334.362
				241	510	81	1.783			120	2.733
12.400				520							21.980
				4.393	870	1.721	5.367	2.310	225	2.300	130.671
					1.230						10.950
4.192		330.183								7	334.382
											24.780
											65.380
				332	490	312					1.134
									1.940		1.940
				24	3.560	3	134				4.706
3.200						1.120				22.530	26.850
											22.960
		7.945									18.673
				114							262.124
										1.315	38.130
										4	29.504
									320		24.600
											41.325
											25.500
				90	140		31				780
											1.041
											9.860
					422	140		539	1.270	3.943	265.814
2.560											17.900
				2.340	4.977	3.210	8.370			2.827	143.054
										3	32.283
											26.140
											3.870
											10.200
											11.765
									1.270		18.090
	1.460									12	322.872
								3.030			3.030
13.410					2.130	710	122				19.497
							207			12	167.885
					2.045	186	216				2.447
										106.754	106.754
35.326					1.923	619	3.296		3.410	57.040	246.639
466.010	241.446	360.698	47.063	67.163	77.189	41.092	32.222	41.362	28.598	309.254	8,098,382

Angelommen auf der Donau mit Ruder-

	Flosse	Größere Ruderchiffe	Waid- und Hilfszillen	Zusammen	Bau- und Werkholz	Brennholz
					Zoll-Centner	
Hiervon entfallen auf die Ladeorte:						
an der Donau	680	4.491	6.908	12.079	1,508.506	2,819.795
an den Nebenflüssen der Donau	1.129	688	766	2.583	1,676.269	381.715
und zwar:						
1. an der Iller	6	. . .	. . .	6	8.960	4.015
2. am Lech	73	. . .	32	105	131.450	7.740
3. an der Isar mit der Loisach	207	. . .	68	275	411.405	130.275
darunter an der Loisach	129	. . .	68	197	349.143	97.830
4. am Inn mit der Salzach	32	463	494	989	119.569	195.945
darunter an der Salzach	2	51	51	104	34.428	16.505
5. an der Traun mit der Agger, Vöckla und Alm	656	200	114	970	786.060	31.625
darunter an der Agger	129	. . .	6	135	135.240	6.925
" " " Vöckla	145	. . .	. . .	145	175.310	4.740
" " " Alm	258	. . .	. . .	258	294.170	. . . .
6. an der Enns mit der Steyr	120	25	48	193	176.465	3.415
darunter an der Steyr	19	. . .	. . .	19	19.945	. . . .
7. an der Ybbs	35	. . .	10	45	42.360	8.730
Nach den einzelnen Ländern aber entfallen auf:						
Oesterreich unter der Enns	207	3.061	5.074	8.342	672.396	1,377.550
Oesterreich ob der Enns	984	1.654	1.778	4.416	1,387.096	1,136.204
Salzburg	2	51	51	104	34.428	16.505
Tirol	3	205	213	421	22.890	. . . .
Baiern	613	185	535	1.333	1,067.965	671.251
Württemberg . . . . .	. . .	23	23	46	. . . .	. . . .

fahrzeu gen in Wien im Jahr 1868.

Bau- steine, Ziegel, Kehl- heimer- platten und Pflaster- steine	Kalk, Gyps, Kreide und Thon- erde, (Tacht)	Braun-, Stein- und Holz- kohlen	Salz	V i c t u a l i e n				Eisen und Eisen- waren	Holz- waren	Diverse Güter	Zusammen
				Obst	Kar- toffeln, Kraut, Rüben und Gemüse	Käse, Butter, Schmalz, Eier u. s. w.	Stech- vieh und Fische				
Z o l l - C e n t n e r											
405.180	68.720	344.683		42.164	69.842	12.792	17.426	3.102	17.648	272.588	5,582.446
60.830	172.726	16.015	47.063	24.999	7.347	28.300	14.796	38.260	10.950	36.666	2.515.936
											12.975
60.830	1.610					3		2.920		11	204.564
	13.046								586	228	553.540
	3.616									12	349.143
	158.070			16.436		23.121		33.030	1.670	28.231	576.042
	11.040			122					1.430	10.733	74.258
		16.015	47.063	4.170	6.017	3.455	9.429		8.469	5.406	917.709
							234		615	120	143.134
				12					320	4	180.386
		16.015					5				310.190
				4.393	870	1.721	5.367	2.310	225	2.300	197.066
											19.945
					460					490	52.040
190.560	68.260	330.183		30.884	40.153	9.400	14.410	3.102	11.118	191.077	2,855.093
291.220		16.015	47.063	26.740	28.474	9.334	17.812	2.310	13.724	33.405	3,009.397
	11.040			122					1.430	10.733	74.258
	141.690			9.050		21.120		27.120	240	15.632	237.742
62.030	23.456	14.500		367	8.562	118		8.830	2.086	35.877	1,895.042
3.200						1.120				22.530	26.850

An der gesammten durch die Donau-Ruderschiffahrt vermittelten Frachtzufuhr nach Wien, von welcher die beigegebene grafische Darstellung ein übersichtliches Bild gibt, war somit

Oesterreich ob der Enns	mit 37·2 Percent
Oesterreich unter der Enns	„ 35·3 „
Baiern	„ 23·4 „
Tirol	„ 2·9 „
Salzburg	„ 0·9 „
Württemberg	„ 0·3 „

betheiligt. Mit Rücksicht auf die einzelnen Wasserstrassen aber waren die Ladeorte

am Donaustrome	mit 69·0 Percent
an den Nebenflüssen	„ 31·0 „

und unter letzteren wieder die Ladeorte

an der Traun mit ihren Zuflüssen	mit 11·3 Percent
am Inn und der Salzach	„ 7·1 „
an der Isar und Loisach	„ 6·9 „
am Lech	„ 2·5 „
an der Enns und Steyr	„ 2·4 „
an der Ybbs	„ 0·6 „
an der Iller	„ 0·2 „

an der Gesammtzufuhr betheiligt.

Zum Schlusse sei noch der im bisherigen Verlaufe der Darstellung wiederholt erwähnten „verschiedenen Donau-Landungsplätze bei Wien“ gedacht. Im Gegensatze zu anderen Fluss-Emporien besitzt Wien gegenwärtig noch keinen geräumigen, den Bedürfnissen eines stets zunehmenden Verkehrs entsprechenden Donau-Hafen oder Landungsplatz. Die Stelle eines solchen vertreten derzeit noch, allerdings nur in sehr unvollkommener und der Entwicklung des Wiener Donauhandels unstreitig abträglicher Weise, zahlreiche Landungsstellen an der sogenannten grossen Donau und im Donau-Canale, welche indess mit wenigen Ausnahmen von primitivster Einrichtung sind, zum Theile weit auseinander liegen, und weder mit der Stadt, dem Brennpuncte des Verkehrs, noch mit den in Wien einmündenden Eisenbahnen in gehöriger Verbindung stehen; alle diese Uebelstände zusammen genommen aber geben sowohl bei den Consumtions- wie bei den Umschlagsfrachten zur Vertheuerung der Transportkosten, zu Verzögerungen in der Expedition der Güter und, wie die Erfahrung gezeigt hat, selbst zu Unterschleifen aller Art Veranlassung.

Zahl und Vertheilung dieser Landungsstellen ist aus nachstehender Zusammenstellung derselben ersichtlich.

Bezeichnung der Anländestelle	Anmerkung
1. Im Hauptstrome.	
a) beim Kahlenbergerdorf:	Für die österreichische Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft und für die bayerische (nunmehr aufgelöste) Dampf-Schiffahrts-Gesellschaft Riedel et Comp.
b) zu Nussdorf, oberhalb und unterhalb des Wasserzollamts-Gebäudes.	Für Dampfboote, Ruderschiffe und Flösse.
c) Nächst der Einmündung des Kaiserwassers in der Brigittenau.	Reserveplatz für Dampfschiffe zur Bergfahrt.
d) Bei den Kaisermühlen.	Mühlen- und Stapelplatz der Dampfschiffe.
e) „Am Spitz.“	Für Ruderschiffe und Flösse.
2. Im Donau-Canale.	
a) am rechten Ufer:	
α Von der Spittelauer Linie abwärts bis zum Hause Nr. 21 an der Rossauer Lände.	Für Flösse und Holzschiffe.
β Vom Hause Nr. 21. Rossauer Lände, bis zum Verzehrungssteuer-Amtsplatze Rossau.	Für Holz- und Steinschiffe.
γ Am Rossauer Amtsplatze.	Für Fracht- und Kälberschiffe.
δ Vom Rossauer Amtsplatze bis zur Augartenbrücke.	Für Holz- und Steinschiffe.
ε Von der Augartenbrücke bis zum Kaiserbade.	Für Bauholz, Obst, Kartoffel und Kraut, auch kleine Beiladungen von Brennholz.
ζ Unterhalb des Kaiserbades bis zur Karls-Kettenbrücke.	Ausnahmsweise für Steinschiffe.
η Unterhalb der Karls-Kettenbrücke.	Für die Schiffe der Donau-Lustschiffahrts-Gesellschaft.
θ Nächst dem Dampfschiffahrts-Gebäude im III. Bezirk.	Für Schleppschiffe der Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
ι Unterhalb der Eisenbahnbrücke gegen die Erdberger-Linie.	Für Holz-, Kohlen-, Steinschiffe und Flösse.
κ Von der Erdberger-Linie abwärts bis zur Ausmündung des Donau-Canals.	Zeitweise für Bau- und Brennholzschiffe und Flösse.
b) am linken Ufer:	
α Vom Sporne in der Brigittenau abwärts bis zur Ueberfuhr.	Für Flösse, Stein-, Ziegel- und Strohschiffe.
β Von der Ueberfuhr bis zum Hause Nr. 51 in der oberen Donaustrasse.	Für Holzschiffe.
γ Von dem bezeichneten Hause bis zur Wolfenschwemme.	Für Frucht-, Rüben-, Kartoffel- und Krautschiffe.
δ Unterhalb der Ferdinandsbrücke bei den Fischerschiffen.	Für Fischschiffe.
ε Vor dem Hause Nr. 27 untere Donaustrasse.	Für die Reserveboote der Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
ζ Von der Ulrichsgasse bis zur Franzens-Kettenbrücke.	Für Waschzillen und für Waarenschiffe hiesiger und fremder Schiffmeister.
η Von der Franzens- bis zur Sofien-Kettenbrücke.	2 Kaltbadeanstalten, Auffangplatz für beladene Fahrzeuge beider Ufer, dann Frucht-, Kohlen- und Holzschiffe und Zillenräumerplatz.
θ Unterhalb der Sofienbrücke.	Für leere Schiffe zum Zerschlagen und zum Ausstreifen.

Was die Grösse der Frachtenbewegung an jeder dieser Landungsstellen anbelangt, so betrug dieselbe nach den hierüber vorhandenen (leider etwas lückenhaften) Nachweisungen im Jahre 1868 am Landungsplatze zu Nussdorf: 2,152.000 Centner, im Donau-Canale (Wasserzollämter Rossau und Leopoldstadt) 7,413.000 Centner, „am Spitz“ 231.200 Centner, bei den Kaisermühlen 4,564.116 Centner. Die Thatsache, dass mehr als 50 Percent des gesammten durch die Donau vermittelten Waarenverkehrs von Wien auf die längs des Canals gelegenen Landungsstellen entfallen, lässt ersehen, wie sehr die Schifffahrt bestrebt ist, sich möglichst dem Centrum des Verkehrs zu nähern, und wie berechtigt daher auch die nunmehr in Ausführung begriffene Näherlegung des Hauptstrombettes an die Stadt ist.



T a b e l l e n.

I. U e b e r -

der an den Landungsstellen bei **Wien** angekom-

Jahr	Dampfschiffe, Passagier- und Frachtschiffe, Remorqueurs und Waarenboote	R u d e r s c h i f f e								
		Kehl- heimer	Gams	Stock- Plätten	Rosen- heimer Plätten	Salzburger Plätten	Schwaben- Plätten	Tiroler (Haller) Plätten	Sieb- nerinen	Sech- serinen
		mit einer durchschnittlichen Tragfähigkeit von Zoll-Centnern								
		2.750	2.250	1.800	1.500	1.300	1.250	1.200	900	750
1835	?	679	908	178	487	1.005	107	73	691	153
1849	623	498	863	170	525	1.143	103	69	702	144
1850	819	537	1.127	181	949	1.367	149	84	874	185
1852	1.028	459	1.103	192	1.136	1.418	134	78	1.043	171
1853	884	463	939	161	1.194	1.531	168	75	1.287	151
1854	1.593	485	974	159	1.038	1.546	149	74	1.323	132
1855	1.492	449	841	163	972	1.529	143	47	1.298	130
1856	1.635	480	699	139	1.050	1.624	159	51	1.307	177
1857	1.581	474	681	144	1.102	1.520	164	45	1.244	133
1858	1.747	403	708	113	1.073	1.514	128	52	1.096	138
1864	2.363	323	529	102	940	1.674	103	31	763	263
1865	2.489	238	628	132	1.151	1.026	85	25	701	86
1866	3.507	297	591	119	1.069	1.098	42	19	746	121
1867	3.425	381	943	128	1.407	1.372	61	23	696	138
1868	3.464	387	1.099	204	1.783	1.331	53	30	818	124

sicht

menen Fahrzeuge in den Jahren 1835 bis 1868.

Ruderschiffe							Zusammen	Flösse	Gesamtzahl aller Fahrzeuge	Darunter befanden sich leere Waidzillen
Trauner	Traunerl	Spitz-Plätten	Einstell-Plätten	Seil-Plätten	Waidzillen					
mit einer durchschnittl. Tragfähigkeit von Zoll-Ctrn.										
650	450	400	300	150	20					
681	749	323	1.348	471	6.738	14.591	873	15.464	4.768	
1.003	1.117	382	1.375	503	6.805	15.402	1.148	17.173	5.203	
1.206	487	295	1.092	617	7.430	16.580	1.093	18.492	5.411	
1.364	624	203	964	503	7.044	16.436	1.079	18.643	4.718	
1.549	627	219	412	332	6.519	15.627	1.167	17.678	4.032	
1.602	476	162	388	247	6.013	14.738	1.071	17.402	4.029	
1.589	422	149	304	249	5.804	14.059	983	16.534	3.517	
1.524	490	232	422	304	6.607	15.265	1.268	18.168	4.109	
1.605	384	204	311	223	6.269	14.503	1.274	17.358	3.933	
1.330	401	141	347	102	6.131	13.677	1.339	16.763	2.828	
1.679	813	213	438	178	4.869	12.918	1.411	16.692	2.383	
1.760	806	229	201	32	3.615	10.715	1.504	14.708	1.912	
1.846	785	488	243	21	3.877	11.362	1.375	16.244	2.155	
1.820	793	202	246	11	5.873	14.094	1.643	19.162	3.607	
1.644	763	295	322	95	6.821	15.769	1.809	21.042	4.765	

II. U e b e r-

der an den Landungsstellen bei **Wien** in der Thal- und Bergfahrt ange-

Verkehrsrichtung und Waarengattung	1835	1849	1850	1852	1853	1854
	Z o l l - C e n t n e r					
Angekommen.						
Brennholz	3,614.400	4,375.150	4,303.175	4,359.470	3,942.825	3,978.680
Bau- und Werkholz	947.760	1,350.043	1,689.440	1,870.580	2,038.916	1,893.710
Braun- und Steinkohlen	24.026	330.176	512.823	800.473	522.448	531.743
Holzkohlen	3.296	4.480	10.943	17.697	12.190	16.477
Bausteine und Ziegel	16.165	25.600	100.126	98.165	171.724	49.628
Pflastersteine und Kehlheimerplatten	18.450	72.430	88.198	263.430	300.756	245.203
Sand und Schotter . . . . .	.....	4.260	6.810	33.335	25.840	58.330
Hydraulischer Kalk . . . . .	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gyps und Kreide	1.072	1.605	3.774	2.290	2.492	5.288
Thonerde (Tachet)	4.480	5.380	15.950	24.192	21.380	13.733
Salz	35.840	102.306	111.764	106.072	104.391	146.448
Getreide	73.329	680.514	567.695	326.165	519.397	738.621
Kartoffeln, Kraut, Rüben, Gemüse	49.613	71.356	82.987	83.198	78.511	88.516
Obst	26.171	45.318	27.862	45.326	57.883	61.840
Käse, Butter, Schmalz, Eier	17.112	29.543	30.043	29.003	27.991	31.247
Vieh (Kühe, Kälber, Lämmer, Schweine)	45.785	61.364	54.260	60.964	69.432	55.929
Fische	43.338	5.468	6.740	6.458	5.029	5.286
Holzwaaren	10.239	10.187	23.258	23.547	20.051	12.574
Eisen und Eisenwaaren	15.014	60.231	66.173	79.623	107.712	78.557
Chemikalien	2.328	7.517	12.679	19.161	47.135	34.395
Farben und Farbstoffe	8.043	11.034	15.141	13.524	38.392	24.101
Lohe	1.486	6.920	15.752	6.337	8.029	5.628
Eis . . . . .	.....	.....	.....	.....	12.420	.....
Verschiedene Waaren	341.917	611.813	985.824	1,034.470	1,355.466	2,163.397
Zusammen .	5,260.864	7,872.695	8,731.417	9,303.480	9,490.410	10,239.526
Abgegangen						
Kaufmannsgüter	314.107	211.076	473.621	709.843	565.740	941.371
Getreide . . . . .	.....	.....	.....	35.185	35.929	69.870
Zusammen .	314.107	211.076	473.621	745.028	801.669	1,011.241
Gesamt-Waarenverkehr .	5,574.971	8,083.771	9,205.038	10,048.508	10,292.079	11,250.767
Hiervon entfielen auf die Thalfahrt	4,885.908	7,289.541	8,230.455	8,921.997	9,031.442	9,048.976
" " " " Bergfahrt	689.063	794.230	974.583	1,126.511	1,260.637	2,201.791
" " " " Ruderschiffahrt	5,551.626	7,691.968	8,113.808	8,411.219	8,706.328	8,552.831
" " " " Dampfschiffahrt	23.345	391.803	1,091.230	1,637.289	1,585.751	2,697.936

sicht

kommenen und abgegangenen Waaren in den Jahren 1835 bis 1868.

1855	1856	1857	1858	1864	1865	1866	1867	1868
Z o l l - C e n t n e r								
3,716.950	3,878.710	3,888.920	3,751.025	3,689.525	3,084.350	2,942.985	3,252.710	3,201.510
1,674.208	2,079.520	2,395.760	2,317.710	2,642.040	2,095.840	1,813.660	2,640.320	3,239.540
594.967	595.144	532.812	420.353	415.278	495.395	310.570	326.828	344.683
12.754	18.209	17.497	12.682	3.942	6.029	4.458	18.650	16.071
53.830	52.340	62.498	122.409	163.070	36.216	49.120	113.130	121.426
228.266	231.881	183.210	216.752	96.357	140.787	79.590	358.734	344.050
49.078	37.005	26.771	21.930	36.772	30.480	24.210	127.632	107.244
1.838	2.743	12.517	14.327	66.918	85.041	50.938	123.179	147.030
2.853	10.332	10.412	8.468	9.698	11.260	11.889	37.569	26.408
22.815	35.738	31.246	33.264	37.442	47.861	59.313	61.280	68.720
109.341	146.958	105.481	26.453	15.514	24.628	34.541	39.484	47.063
674.292	499.318	481.993	602.186	920.966	1,473.625	2,419.892	1,689.317	1,318.416
84.047	82.226	89.132	93.217	28.982	42.916	62.569	55.413	77.189
88.307	79.490	60.150	63.208	40.634	38.079	28.224	67.770	67.163
30.969	36.667	32.961	42.335	14.481	21.815	17.045	30.375	41.092
62.449	71.395	57.684	52.606	18.703	14.085	14.273	30.064	27.624
3.973	5.486	5.896	4.690	6.955	5.784	4.578	3.894	4.598
27.053	31.429	26.968	14.320	14.977	21.988	21.230	38.705	30.607
71.147	104.431	77.454	116.783	54.288	65.981	50.795	56.883	105.462
30.323	44.214	42.305	12.670	43.196	38.676	40.261	37.917	30.112
28.679	17.898	20.018	7.934	7.016	15.496	17.864	42.591	32.766
3.379	10.517	10.825	4.930	6.685	633	2.853	9.346	10.463
14.300	.....	.....	.....	.....	.....	11.720	8.340	13.230
1,706.980	2,490.845	2,628.753	1,761.239	2,301.949	1,981.395	2,588.243	2,674.616	3,161.960
9,292.798	10,562.496	10,801.263	9,721.493	10,635.388	9,778.360	10,660.821	11,844.747	12,584.427
1,209.920	1,199.142	1,191.136	1,207.512	903.621	732.729	1,244.950	1,251.742	1,693.297
31.365	47.312	20.014	11.044	24.914	46.317	140.798	157.814	82.592
1,241.285	1,246.454	1,211.150	1,218.556	928.535	779.046	1,385.748	1,409.556	1,775.889
10,534.083	11,808.950	12,012.415	10,910.049	11,563.923	10,557.406	12,046.569	13,254.303	14,360.316
8,563.889	9,526.798	9,757.520	7,918.591	8,427.968	7,056.171	7,239.362	8,964.769	10,150.919
1,970.194	2,282.152	2,254.895	3,021.458	3,135.955	3,501.233	4,807.207	4,289.534	4,209.397
7,890.267	8,922.840	9,121.544	7,706.341	7,387.972	6,167.728	5,808.095	7,254.093	8,098.382
2,643.816	2,886.110	2,890.871	3,233.708	4,175.951	4,389.678	6,238.474	6,000.208	6,261.934

III. Ueber-

der an den Landungsstellen bei **Linz** (Donaubrücke, heilige Stiege und Urfahr) in

Jahr	Dampfschiffe, Passagier- und Frachtschiffe, Remorqueur's und Waarenboote	Ruderschiffe							
		Kehlheimer	Gams	Stock- Plätten	Rosen- heimer Plätten	Salzburger Plätten	Schwaben- Plätten	Tiroler (Haller) Plätten	Siebnerinen
		mit einer durchschnittlichen Tragfähigkeit von Zoll-Centnern							
		2.750	2.250	1.800	1.500	1.300	1.250.	1.200	900
1849	533	102	324	141	607	919	107	189	34
1850	568	185	306	130	747	1.134	153	231	21
1852	667	183	290	120	608	1.190	172	192	13
1853	604	76	152	104	754	823	173	233	102
1854	703	102	104	61	340	994	182	252	. . . .
1855	812	45	64	62	292	838	108	222	3
1856	937	29	74	61	206	1.213	155	396	1
1857	1.144	49	56	58	209	977	148	233	4
1858	1.062	34	52	57	153	727	129	242	. . . .
1860	976	24	21	24	93	329	78	102	. . . .
1861	1.037	12	7	8	75	238	53	97	. . . .
1862	978	5	8	7	48	197	61	101	. . . .
1864	568	1	7	5	19	198	11	40	. . . .
1865	766	4	13	31	11	401	. . .	127	. . . .
1866	847	1	10	9	23	202	4	139	. . . .
1867	1.186	4	12	3	63	172	9	227	. . . .
1868	1.103	. . .	5	27	117	225	34	160	. . . .

sicht

der Thal- und Bergfahrt angekommen Fahrzeuge in den Jahren 1849 bis 1868.

Ruderschiffe							Zusammen	Flösse	Gesamtzahl aller Fahrzeuge	Darunter befanden sich leere Fahrzeuge
Sechserinnen	Trauner	Traunerl	Spitz-Plätten	Einstell-Plätten	Seil-Plätten	Waidzillen				
mit einer durchschnittl. Tragfähigkeit von Zoll-Ctrn.										
750	650	450	400	300	150	20				
25	87	9	185	942	173	1.056	4.900	519	5.952	1.489
16	72	15	235	1.077	203	1.878	6.403	604	7.573	2.847
18	157	34	174	1.259	239	2.736	7.385	645	8.697	2.110
22	82	30	175	964	105	2.385	6.180	576	7.360	1.441
5	89	.	205	890	56	1.318	4.598	464	5.765	1.117
1	84	1	99	469	18	783	3.089	492	4.393	756
2	75	.	154	604	19	923	3.912	589	5.438	532
3	130	.	161	619	22	1.025	3.694	636	5.474	576
.	103	.	97	534	17	648	2.763	505	4.330	361
1	14	.	18	115	7	427	1.253	287	2.516	502
.	17	.	2	68	5	389	971	404	2.412	313
.	13	.	.	25	24	476	965	298	2.241	276
.	5	.	2	3	1	357	649	13	1.230	122
.	1	.	.	.	.	461	1.049	24	1.839	307
.	22	.	43	21	17	411	902	31	1.780	112
.	5	7	9	2	2	398	913	.	2.099	262
.	6	.	6	31	7	379	997	21	2.121	412

IV. Ueber-

der an den Landungsstellen bei Linz (Donaubrücke, heilige Stiege und

Verkehrsrichtung und Waarengattung	1849	1850	1852	1853	1854	1855	1856
	Z o l l - C e n t n e r						
Angekommen.							
Brennholz	456.570	317.720	298.480	413.950	406.150	314.525	427.850
Bau- und Werkholz	80.430	104.800	130.252	156.864	113.743	82.118	170.422
Braun- und Steinkohlen . . .	5.937	9.543	14.188	15.419	12.032	18.032	26.243
Bau- und Pflastersteine, Schie- fer- und Kehlheimerplatten	7.110	13.260	18.363	23.032	14.196	5.340	13.261
Gebrannter und hydraulischer Kalk	18.022	22.988	27.951	41.990	37.613	46.673	31.784
Gyps und Kreide	11.066	13.432	20.110	22.387	25.351	25.850	23.157
Thon- und Porzellanerde . . .	1.835	1.167	2.473	1.864	3.462	2.044	3.049
Salz	73.290	57.441	71.320	101.087	76.343	103.200	102.406
Getreide und Hülsenfrüchte . .	681.365	295.528	378.645	161.594	107.196	105.828	55.138
Mehl	31.548	14.471	32.763	22.839	38.548	35.648	21.202
Victualien und Obst	21.228	19.783	24.849	28.210	35.611	21.225	19.783
Vieh (Schlacht- und Stechvieh, Wildpret, Geflügel)	7.264	6.302	3.847	3.506	12.637	3.391	8.244
Wein	4.711	23.861	50.793	79.221	90.586	96.423	93.062
Kaffee	4.169	6.430	7.688	13.208	19.744	20.887	16.893
Tabak und Tabakfabricate . . .	26.824	30.861	31.254	47.342	41.983	38.490	38.557
Farben und Farbstoffe	2.435	9.076	10.007	13.661	14.071	17.082	13.721
Chemikalien	5.077	12.105	15.393	20.309	27.552	21.963	17.988
Knoppere und Lohe	5.896	29.873	22.018	35.978	26.733	16.479	25.212
Harze (Pech, Terpentin, Colo- phonium u. s. w.)	2.119	18.946	7.230	4.877	6.854	1.813	2.009
Mineralwässer	714	1.882	2.014	1.493	1.205	2.058	1.417
Eisen und Eisenwaaren	3.073	9.315	4.776	13.712	14.793	37.602	123.609
Metalle und Metallwaaren . . .	1.622	6.210	3.280	8.634	11.361	4.177	5.741
Maschinen und Instrumente . . .	698	9.704	7.564	13.067	7.622	11.435	2.825
Holzwaaren	8.755	8.422	9.643	6.195	8.784	5.018	4.089
Thongeschirr, Steingutwaaren und Schmelztiegel	3.204	5.130	7.511	5.930	3.039	3.734	5.154
Felle und Häute	4.313	2.795	2.023	4.502	8.186	4.847	3.187
Leder und Lederwaaren	1.007	2.037	3.187	6.050	12.010	8.115	7.608
Baumwolle		691	3.277	6.871	3.389	5.902	6.991
Schafwolle	122	1.293	5.069	5.913	8.635	14.354	30.889
Garne und Gewebe	9.067	12.718	11.456	17.730	21.095	28.710	27.604
Verschiedene nicht besonders benannte Waaren	209.744	342.856	357.612	306.397	252.886	301.071	258.095
Zusammen	1,689.215	1,410.640	1,584.836	1,603.862	1,464.410	1,407.034	1,585.190

sicht

Urfahr) angekommenen und abgegangenen Waaren in den Jahren 1849 bis 1868.

1857	1858	1860	1861	1862	1864	1865	1866	1867	1868
Z o l l - C e n t n e r									
380.578	470.750	410.800	445.075	405.125	420.100	358.325	296.075	370.259	506.050
259.170	72.033	39.672	52.168	38.073	40.160	22.730	49.766	30.120	18.715
18.745	21.214	24.010	31.790	23.290	20.522	19.044	18.120	24.125	36.720
102.337	2.880	7.265	8.040	7.610	9.470	7.620	5.800	2.830	8.932
40.039	27.830	35.130	40.411	42.629	39.792	63.633	41.350	37.533	42.848
27.816	20.685	22.876	13.618	20.010	15.720	13.950	20.474	11.045	7.280
4.361	2.000	1.713	1.036	1.453	721		1.512	1.122	2.016
122.197	127.060	117.392	36.320	37.110	34.306	39.810	30.716	26.435	31.850
372.214	159.832	85.988	150.779	166.933	240.507	225.435	258.828	257.427	348.635
43.401	16.155	6.744	7.626	3.457	9.408	20.834	79.398	7.032	1.138
22.512	18.638	10.786	11.392	11.536	11.249	16.787	53.752	13.970	11.750
9.070	7.863	307	2.221	3.067	4.943	4.675	7.389	4.002	5.071
91.335	57.082	38.066	49.657	51.154	?	?	?	?	?
17.879	19.533	20.253	19.588	18.010	?	?	?	?	?
28.447	41.566	49.113	50.489	28.415	?	?	?	?	?
14.071	8.189	6.118	10.137	7.292	?	?	?	?	?
10.088	5.321	6.033	4.386	5.037	?	?	?	?	?
14.149	7.435	6.722	9.022	6.854	?	?	?	?	?
3.441	1.802	2.044	1.578	2.718	?	?	?	?	?
2.869	1.199	1.351	1.244	1.436	?	?	?	?	?
182.591	18.073	17.418	2.558	4.007	?	?	?	?	?
3.776	1.218	367	1.750	411	?	?	?	?	?
361	1.194	168	231	2.692	?	?	?	?	?
7.410	9.763	2.957	2.088	3.115	?	?	?	?	?
3.620	4.897	2.364	1.654	2.585	?	?	?	?	?
2.763	134	788	1.678	845	?	?	?	?	?
2.885	4.941	2.309	1.721	3.607	?	?	?	?	?
5.293	5.887	2.895	13.808	6.019	?	?	?	?	?
13.016	22.875	17.053	34.551	266	?	?	?	?	?
26.207	11.521	10.109	11.072	7.258	?	?	?	?	?
169.220	172.044	161.303	105.753	107.662	170.192	158.599	188.681	163.773	179.110
2,001.861	1,341.614	1,130.114	1,123.643	1,019.714	1,017.090	942.642	1,051.861	949.713	1,200.115

Verkehrsrichtung und Waarengattung	1849	1850	1852	1853	1854	1855	1856
	Z o l l - C e n t n e r						
Abgegangen.							
Kaufmannsgüter	112.052	157.782	144.005	115.845	141.871	178.129	160.185
Getreide . . . . .	. . . . .	1.408	17.607	24.318	12.536	17.851	. . . . .
Zusammen .	112.052	159.190	161.612	140.163	154.407	195.980	160.185
Gesamt-Waarenverkehr .	1.801.267	1.569.830	1.746.448	1.744.025	1.618.817	1.603.014	1.745.375
Hiervon entfielen auf die							
Thalfahrt	1.392.304	1.284.687	1.275.827	1.367.977	1.216.347	1.191.966	1.409.110
Bergfahrt	208.963	285.143	470.621	376.048	402.470	411.048	336.265
Ruderschiffahrt:							
überhaupt	1.696.949	1.419.959	1.266.351	1.375.568	1.143.714	1.088.140	1.249.064
insbesondere in der							
Thalfahrt	1.543.944	1.224.907	1.113.142	1.268.510	1.081.462	1.050.098	1.222.028
insbesondere in der							
Bergfahrt	153.005	195.052	153.209	107.058	62.252	38.042	27.036
Dampfschiffahrt:							
überhaupt	101.318	149.871	480.097	368.457	475.103	514.874	496.311
insbesondere die königl.							
baierische Dampf-							
schiffahrt	16.723	22.732	25.117	37.812	43.166	59.856	88.415
die erste österreichische							
Dampfschiffahrts-							
Gesellschaft	87.595	127.139	454.980	330.645	431.937	455.018	407.896

1857	1858	1860	1861	1862	1864	1865	1866	1867	1868
Z o i l - C e n t n e r									
166.029	159.591	192,512	145.762	69.736	145.830	127.634	192,268	198.431	192.387
10.921	25.766	21.704	1,668	2,513	23.697	1,414	29.591	32.601	8,521
176.950	185.357	214.216	147.430	72.249	169.527	129.045	221.859	231.032	200.908
2,178.811	1,526.971	1,344.330	1,271.073	1,091.963	1,186.617	1,071.687	1,273.720	1,180.745	1,401.023
1,463.302	876.889	1,089.751	918.891	823.651	826.403	725.007	862.954	749.784	900.709
715.509	650.082	254.579	352.182	368.312	360.212	346.680	410.766	430.961	500.314
1,418.622	729.959	901.509	804.111	688.455	647.583	595.962	670.686	584.083	724.047
1,400.195	705.539	901.509	804.111	688.455	647.583	595.962	670.686	584.083	724.047
18.427	24.420	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
760.189	797.012	442.821	466.962	403.508	539.034	475.725	603.034	596.662	676.976
76.773	60.298	53.672	33,398	27.249	.....	.....	.....	.....	.....
683.416	736.714	389.149	433,564	376.259	539.024	475.725	603.034	596.662	676.976

V. Uebersicht

der Zahl der Dampfboote und Schleppschiffe, Ruderschiffe und Flösse, welche in den Jahren 1849 bis 1869 das Gränzzollamt **Engelhartzell** in der Thal- und Bergfahrt passirten.

Jahr	In der Thalfahrt				In der Bergfahrt				Gesamtverkehr			
	Dampfboote und Schleppschiffe	Ruderschiffe	Flösse	Zusammen	Dampfboote und Schleppschiffe	Ruderschiffe	Flösse	Zusammen	Dampfboote und Schleppschiffe	Ruderschiffe	Flösse	Zusammen
1849	222	2.979	501	3.702	224	51	...	275	446	3.030	501	3.977
1850	279	3.147	648	4.074	270	173	...	443	549	3.320	648	4.517
1851	270	3.266	555	4.091	272	104	...	376	512	3.370	555	4.467
1852	249	3.410	644	4.303	254	173	...	427	503	3.583	644	4.720
1854	281	2.448	510	3.239	274	106	...	380	555	2.554	510	3.619
1855	242	2.655	572	3.469	245	117	...	362	487	2.772	572	3.831
1856	454	3.206	376	4.036	447	79	...	526	901	3.285	376	4.562
1857	678	4.002	711	5.391	379	4	...	383	1.257	4.006	711	5.974
1858	619	3.144	677	4.440	610	...	...	610	1.229	3.144	677	5.050
1859	447	2.027	418	2.892	473	...	...	473	920	2.027	418	3.365
1860	603	2.103	443	3.149	932	...	...	932	1.535	2.103	443	4.081
1861	877	2.004	411	3.292	583	...	...	583	1.460	2.004	411	3.875
1862	891	1.877	398	2.866	578	...	...	578	1.169	1.877	398	3.444
1865	677	1.483	457	2.617	676	...	...	676	1.353	1.483	457	3.293
1866	602	1.451	361	2.414	613	...	...	613	1.215	1.451	361	3.027
1867	1.117	1.023	595	2.735	1.116	...	...	1.116	2.233	1.023	595	3.851
1868	939	1.715	740	3.394	911	...	...	911	1.850	1.715	740	4.305
1869	714	1.834	1.061	3.609	677	...	...	677	1.391	1.834	1.061	4.286

VI. U e b e r s i c h t

der Waarenmengen, welche in den Jahren 1849 bis 1869 das Gränzzollamt
Engelhartzell in der Thal- und Bergfahrt passirten.

Jahr	In der Thalfahrt			In der Bergfahrt			Gesamtverkehr		
	Gesamt- Güter- menge	davon wurden verführt		Gesamt- Güter- menge	davon wurden verführt		in der Thal- und Bergfahrt	mit Dampf- booten	mit Ruder- fahrzeugen
		mit Dampf- booten	mit Ruder- fahrzeugen		mit Dampf- booten	mit Ruder- fahrzeugen			
Z o l l - C e n t n e r									
1849	3,877.747	8.268	3,869.479	53.669	17.850	35.819	3,931.416	26.118	3,905.298
1850	4,832.348	11.166	4,821.182	89.789	21.385	68.404	4,922.137	32.551	4,889.586
1851	4,666.063	18.369	4,647.694	76.759	23.092	51.667	4,742.822	43.461	4,699.361
1852	5,858.908	35.011	5,823.897	203.456	78.535	124.921	6,062.364	113.546	5,948.818
1854	4,012.102	50.061	3,962.041	148.832	126.103	22.747	4,160.953	176.166	3,984.788
1855	6,770.098	73.057	6,697.041	70.933	24.631	46.302	6,841.031	97.688	6,743.343
1856	6,184.710	142.031	6,042.679	61.830	31.097	30.733	6,246.540	173.128	6,073.412
1857	5,802.438	253.197	5,549.241	214.283	214.283	. . . . .	6,016.723	467.482	5,549.241
1858	5,126.578	205.715	4,920.863	113.210	113.210	. . . . .	5,239.788	318.925	4,920.863
1859	4,401.857	153.907	4,247.950	178.071	178.071	. . . . .	4,579.928	331.978	4,247.950
1860	4,860.787	166.020	4,694.767	1,132.090	1,132.090	. . . . .	5,992.877	1,298.110	4,694.767
1861	3,717.434	187.883	3,529.551	994.848	994.848	. . . . .	4,712.282	1,182.731	3,529.551
1862	4,405.903	219.112	4,186.791	874.101	874.101	. . . . .	5,280.004	1,093.213	4,186.791
1865	2,794.361	377.276	2,417.085	671.968	671.968	. . . . .	3,466.329	1,049.244	2,417.085
1866	2,523.228	306.582	2,216.646	678.974	678.974	. . . . .	3,202.202	985.536	2,216.646
1867	3,683.734	463.057	3,220.677	1,633.959	1,633.959	. . . . .	5,317.693	2,097.016	3,220.677
1868	4,800.548	641.422	4,159.126	1,237.306	1,237.306	. . . . .	6,037.854	1,878.728	4,159.126
1869	4,745.324	467.130	4,278.194	368.655	368.655	. . . . .	5,313.979	1,035.783	4,278.194

a. Waarenverkehr zu Engelhartzell im Jahre 1849.

Waarengattung	Thalfahrt		Bergfahrt			Gesamt- Verkehr in der Thal- und Bergfahrt	
	Gesamt- Güter- Menge	davon wurden verführt		Gesamt- Güter- menge	davon wurden verführt		
		mit Dampf- booten	mit Ruder- fahrzeugen		mit Dampf- booten		mit Ruder- fahrzeugen
Z o i l - C e n t n e r							
Baumwolle	175			175		175	
Baumwollgarn	22.530	218	22.312			22.530	
Bau- und Werkholz	780.789		780.789	5		780.794	
Brennholz	1,883.047		1,883.047			1,883.047	
Bier	4.296	103	4.193	62	4	4.358	
Chemikalien	19.507	1.237	18.270	339	248	19.846	
Eisen und Eisenwaaren	4.010	77	3.933	993	57	5.003	
Farben und Farbstoffe	5.435	412	5.023	346	221	5.781	
Felle und Häute	12.201	22	12.179	729	729	12.930	
Fette und Oele	213	11	202	5	5	218	
Gemüse und Gartengewächse	4.682	66	4.616	140	51	4.822	
Getreide aller Art	644.804		644.804	143		644.947	
Gewürze, Arznei- und Par- fümeriewaaren	5.513	624	4.889	248	157	5.761	
Glas- und Glaswaaren	571	24	547	17	17	588	
Grafit	1.852	478	1.374	767	421	2.619	
Gyps	22.755		22.755	8.102		30.857	
Hanf und Flachs	269		269	816		1.085	
Harze	176	31	145	8.257		8.433	
Heu und Stroh	1.006		1.006			1.006	
Holzwaaren	9.783	16	9.76	19	11	9.802	
Käse	21.671	114	21.557			21.671	
Kaffee	10.044	337	9.507			10.044	
Kalk	26.050		26.050			26.050	
Knoppere				6.690	1.019	6.690	
Kreide	2.969		2.969			2.969	
Leder und Lederwaaren	3.048	25	3.023	1		3.049	
Lohe	3.022		3.022			3.022	
Maschinen und Instrumente	4.449	30	4.419			4.449	
Mehl und Mahlproducte	3.927	39	3.888			3.927	
Metalle und Metallwaaren	3.348	228	3.120	665	121	4.013	
Mineralwässer	1.163		1.163			1.163	
Obst	64	15	49			64	
Papier	1.899	17	1.882			1.899	
Reis	2.896		2.896			2.896	
Sämereien	1.234	23	1.211	1.608	264	2.842	
Salz	87.507		87.507			87.507	
Schafwolle	26	26		332	332	358	
Schmaek (Sumach)	12.192		12.192			12.192	
Schmelzriegel	9.375	15	9.360			9.375	
Schwerspath	2.404		2.404			2.404	
Stahl	108	87	21	6.484	4.524	6.592	
Steine: Kehlheimerplatten	25.439		25.439			25.439	
Sonstige	13.239	22	13.217	1.143		14.382	
Steinkohlen	79.464		79.464			79.464	
Südfrüchte	3.647		3.647			3.647	
Tabak	7.642	1.119	6.523	7.056	3.711	14.698	
Thonerde	3.934		3.934	106		4.060	
Thonwaaren	6.535	27	6.508	21	21	6.556	
Vieh	6.629	7	6.622	310		6.939	
Webwaaren	1.231	402	829			1.231	
Wein	3.782	214	3.568	1.858	1.711	5.640	
Zucker (und Syrup)	2.397		2.397			2.397	
Verschiedene Waaren	102.953	2.002	100.951	6.232	4.051	109.183	
Zusammen	3,877.747	8.268	3,869.479	53.669	17.850	3,931.316	

b. Waarenverkehr zu Engelhartzell im Jahre 1850.

Waarengattung	Thalfahrt			Bergfahrt			Gesammt- Verkehr in der Thal- und Bergfahrt
	Gesammt- Güter- menge	davon wurden verführt		Gesammt- Güter- menge	davon wurden verführt		
		mit Dampf- booten	mit Ruder- fahrzeugen		mit Dampf- booten	mit Ruder- fahrzeugen	
Z o l l - C e n t n e r							
Baumwolle	1,244	413	831	.....	.....	.....	1,244
Baumwollgarn	32,208	120	32,088	576	53	523	32,784
Bau- und Werkholz	1,096,494	3,135	1,093,359	.....	.....	.....	1,096,494
Brennholz	2,454,030	.....	2,454,030	.....	.....	.....	2,454,030
Bier	5,508	169	5,339	34	19	15	5,342
Chemikalien	2,192	44	2,148	357	284	273	2,749
Eisen und Eisenwaaren	6,127	139	5,988	2,384	1,011	1,373	8,511
Farben und Farbstoffe	12,132	516	11,636	2,404	885	1,519	14,356
Felle und Häute	4,550	347	4,203	319	214	105	4,869
Fette und Oele	1,314	15	1,299	305	221	284	1,819
Gemüse und Gartengewächse	7,558	30	7,528	166	46	120	7,724
Getreide aller Art	565,945	168	565,777	408	408	.....	566,333
Gewürze, Arznei- und Parfü- meriewaaren	4,375	467	3,908	172	123	49	4,547
Glas und Glaswaaren	230	38	192	11	11	.....	241
Grafit	2,165	.....	2,165	332	532	.....	2,697
Gyps	80,547	.....	80,547	26,774	.....	26,774	107,321
Hanf und Flachs	17	.....	17	2,606	909	1,697	2,623
Harze	339	14	345	8,909	311	8,598	9,268
Heu und Stroh	1,692	.....	1,692	152	.....	152	1,844
Holzwaaren	14,372	49	14,323	137	11	146	14,329
Käse	24,667	2	24,665	14	.....	14	24,681
Kaffee	21,654	14	21,640	.....	.....	.....	21,654
Kalk	46,429	.....	46,429	1,904	.....	1,904	48,333
Knopporn . . . . .	.....	.....	.....	8,679	1,649	7,030	8,679
Kreide	5,310	3	5,307	.....	.....	.....	5,310
Leder und Lederwaaren	2,330	630	1,700	120	72	48	2,450
Lohe	8,656	.....	8,656	.....	.....	.....	8,656
Maschinen und Instrumente	12,659	94	12,565	19	19	.....	12,678
Mehl und Mahlproducte	1,400	201	1,199	6	6	.....	1,406
Metalle und Metallwaaren	4,543	428	4,115	869	481	388	5,412
Mineralwässer	4,734	112	4,622	.....	.....	.....	4,734
Obst	5,046	.....	5,046	.....	.....	.....	5,046
Papier	5,273	24	5,249	.....	.....	.....	5,273
Reis	2,921	.....	2,921	.....	.....	.....	2,921
Sämereien	1,669	396	1,273	58	56	2	1,727
Salz	67,500	.....	67,500	.....	.....	.....	67,500
Schafwolle	13	13	.....	1,100	919	181	1,113
Schmaek (Sumach)	4,113	.....	4,113	.....	.....	.....	4,113
Schmelztiegel	14,133	57	14,076	.....	.....	.....	14,133
Schwerspath	2,235	33	2,202	.....	.....	.....	2,233
Stahl	50	3	47	8,121	5,811	2,310	8,171
Steine: Kehlheimerplatten	30,372	.....	30,372	.....	.....	.....	30,372
Sonstige	13,614	435	13,159	.....	.....	.....	13,614
Steinkohlen	164,306	.....	164,306	.....	.....	.....	164,306
Südfrüchte	3,661	66	3,595	.....	.....	.....	3,661
Tabak	11,466	332	11,134	13,637	2,688	10,969	25,123
Thonerde	3,959	.....	3,959	.....	.....	.....	3,959
Thonwaaren	16,374	411	15,963	3	3	.....	16,377
Vieh	12,246	.....	12,246	690	.....	690	12,936
Webwaaren	5,243	174	5,069	56	52	4	5,299
Wein	9,257	175	9,082	197	73	122	9,454
Zucker (und Syrup)	439	134	8,285	.....	.....	.....	8,439
Verschiedene Waaren	24,797	1,723	23,072	7,630	4,516	3,114	32,427
Zusammen	4,832,348	11,166	4,821,182	89,789	21,385	68,404	4,922,137

c. Waarenverkehr zu Engelhartzell im Jahre 1851.

Waarengattung	Thalfahrt			Bergfahrt			Gesamt-Verkehr in der Thal- und Bergfahrt
	Gesamt-Gütermenge	davon wurden verführt		Gesamt-Gütermenge	davon wurden verführt		
		mit Dampfbooten	mit Ruderfahrzeugen		mit Dampfbooten	mit Ruderfahrzeugen	
Z o l l - C e n t a e r							
Baumwolle	1.270	137	4.133				1.270
Baumwollgarn	27.863	1.012	26.851				27.863
Bau- und Werkholz	1,007.320	713	1,006.807				1,007.320
Brennholz	2,600.677		2,600.677				2,600.677
Bier	4.260	122	4.138	37		37	4.297
Chemikalien	10.570	147	10.423	2.214	1.037	1.177	12.784
Eisen und Eisenwaaren	5.104	502	4.602	1.932	516	1.416	7.036
Farben und Farbstoffe	15.073	879	14.194	289	137	132	15.362
Felle und Häute	5.331	1.184	4.147	407	407		5.738
Fette und Öle	1.437	15	1.442	980	980		2.437
Gemüse und Gartengewächse	7.957	182	7.775	81	20	61	8.038
Getreide aller Art	170.265	236	170.029				170.265
Gewürze, Arznei- und Parfümeriewaaren	4.412	779	3.633				4.412
Glas und Glaswaaren	3.560	422	3.138				3.560
Grafit	1.862		1.862	982	793	189	2.844
Gyps	87.604		87.604	28.945		28.945	116.549
Hanf und Flachs				1.236	1.236		1.236
Harze	517	76	441	7.763	719	7.044	8.280
Heu und Stroh	10.660		10.660				10.660
Holzwaaren	20.385	24	20.361	122	122		20.507
Käse	26.211	857	25.354				26.211
Kaffee	38.816	1.943	36.873				38.816
Kalk	87.950		87.950				87.950
Knoppern				8.477	1.932	6.545	8.477
Kreide	3.170		3.170				3.170
Leder und Lederwaaren	1.970	211	1.759				1.970
Lohe	1.640		1.640				1.640
Maschinen und Instrumente	8.070	774	7.296				8.070
Mehl und Mahlproducte	822	26	796	44	44		866
Metalle und Metallwaaren	6.958	90	6.868	1.333	293	1.040	8.291
Mineralwässer	1.511	321	1.190				1.511
Obst	7.198	22	7.176	381	381		7.579
Papier	6.217		6.217				6.217
Reis	4.612		4.612				4.612
Sämereien				408	408		408
Salz	84.280		84.280				84.280
Schafwolle	32	32		1.420	1.420		1.452
Schmack (Sumach)	10.720		10.720				10.720
Schmelzriegel	10.436		10.436				10.436
Schwerspath	5.133	213	4.920				5.133
Stahl	102	102		9.461	5.764	3.697	9.563
Steine: Kehlheimerplatten	58.710		58.710				58.710
Sonstige	9.487		9.487				9.487
Steinkohlen	160.247		160.247				160.247
Südfrüchte	5.594	80	5.514	167	167		5.761
Tabak	10.202	2.120	8.082	4.033	4.033		14.235
Thonerde	6.014		6.014				6.014
Thonwaaren	16.321	731	15.590				16.321
Vieh	8.049	142	7.907	645	211	434	8.694
Webwaaren	5.758	914	4.844	12	12		5.770
Wein	7.864	387	7.477	1.341	1.423	118	9.405
Zucker (und Syrup)	11.282	1.216	10.066				11.282
Verschiedene Waaren	74.340	1.758	72.582	3.849	3.017	832	78.189
Zusammen	4,666.063	18.369	4,647.694	76.759	25.092	51.667	4,742.822

d. Waarenverkehr zu Engelhartzell im Jahre 1852.

Waarengattung	Thalfahrt			Bergfahrt			Gesamt- Verkehr in der Thal- und Bergfahrt
	Gesamt- Güter- menge	davon wurden verführt		Gesamt- Güter- menge	davon wurden verführt		
		mit Dampf- booten	mit Ruder- fahrzeugen		mit Dampf- booten	mit Ruder- fahrzeugen	
Z o l l - C e n t n e r							
Baumwolle	2.204		2.204				2.204
Baumwollgarn	29.077	1.355	27.722				29.077
Bau- und Werkholz	1,289.970		1,289.970	1.481		1.481	1,291.451
Brennholz	3,331.396		3,331.396				3,331.396
Bier	2.941	188	2.753	194	15	179	3.133
Chemikalien	21.573	1.704	19.869	1.823	1.767	56	23.396
Eisen und Eisenwaaren	40.123	2.629	37.494	287	174	113	40.410
Farben und Farbstoffe	12.210	792	11.418	129	83	46	12.339
Felle und Häute	7.112	330	6.782	144	144		7.256
Fette und Oele	4.743	1.028	3.715	2.396	2.396		7.139
Gemüse und Gartengewächse	10.731	1.259	9.472				10.731
Getreide aller Art	35.449	16.637	38.812	124.227	33.892	90.335	179.676
Gewürze, Arznei- und Parfü- meriewaaren	6.249	142	6.107	67	67		6.316
Glas und Glaswaaren	2.703	50	2.653				2.703
Grafit	1.69	1.345	350	3.256	2.640	616	4.951
Gyps	188.217		188.217	17.347		17.347	205.564
Hanf und Flachs	306	224	82	2.371	2.026	545	2.677
Harze	1.595	46	1.459	7.014	5.089	1.925	8.519
Heu und Stroh	11.854		11.854				11.854
Holzwaaren	14.028	173	13.855	1.955	1.711	244	15.983
Käse	34.760	112	34.648				34.760
Kaffee	44.597	534	44.063				44.597
Kalk	62.018		62.018	2.251		2.251	64.269
Knoppern				8.070	3.550	4.520	8.070
Kreide	7.102		7.102				7.102
Leder und Lederwaaren	2.761	160	2.601				2.761
Lohe	3.797	1.165	2.632				3.797
Maschinen und Instrumente	15.012		15.012				15.012
Mehl und Mahlproducte	978	538	440	5.393	4.420	973	6.371
Metalle und Metallwaaren	9.483	174	9.309	528	463	65	10.011
Mineralwässer	3.879	116	3.763				3.879
Obst	2.598		2.598	1.402	1.209	193	4.000
Papier	9.161		9.161				9.161
Reis	3.956		3.956				3.956
Sämereien	1.294		1.294	1.783	1.783		3.077
Salz	90.898		90.898				90.898
Schafwolle	26	26		1.923	1.923		1.949
Schmack (Sumach)	14.471		14.471				14.471
Schmelztiegel	8.623		8.623				8.623
Schwerspath	10.495		10.495				10.495
Stahl	698	54	644	5.267	3.267		5.965
Steine: Kehlheimerplatten	110.696		110.696				110.696
Sonstige	35.260	128	35.132	2.232		2.232	37.492
Steinkohlen	217.614		217.614				217.614
Südfrüchte	8.415	112	8.303				8.415
Tabak	30.020		30.020	3.887	3.887		33.907
Thonerde	4.851		4.851				4.851
Thonwaaren	24.359		24.359				24.359
Vieh	11.795		11.795	127	127		11.922
Webwaaren	4.170	1.752	2.418	454	387	67	4.624
Wein	7.257	924	6.333	2.552	2.443	109	9.809
Zucker (Syrup)	40.808		40.808				40.808
Verschiedene Waaren	2.970	1.314	1.656	4.896	3.072	1.824	7.866
Zusammen	5,858.908	35.011	5,823.897	203.456	78.335	124.921	6,062.364

e. Waarenverkehr zu Engelhartzell im Jahre 1854.

Waarengattung	Thalfahrt			Bergfahrt			Gesamt- Verkehr in der Thal- und Bergfahrt
	Gesamt- Güter- menge	Davon wurden verführt		Gesamt- Güter- menge	Davon wurden verführt		
		mit Dampf- booten	mit Ruder- fahrzeugen		mit Dampf- booten	mit Ruder- fahrzeugen	
Z o l l - C e n t n e r							
Baumwolle	3.527	1.207	2.320	.....	.....	.....	3.527
Baumwollgarn	1.133	1.092	61	.....	.....	.....	1.133
Bau- und Werkholz	1,293.315	8.135	1,285.180	.....	.....	.....	1,293.315
Brennholz	1,978.371	.....	1,978.371	.....	.....	.....	1,978.371
Bier	2.498	144	2.354	114	114	.....	2.612
Chemikalien	37.297	5.523	31.774	31	31	.....	37.328
Eisen und Eisenwaren	16.790	1.117	15.673	110	110	.....	16.900
Farben und Farbstoffe	25.965	2.114	23.851	12	12	.....	25.977
Felle und Häute	3.869	583	3.286	17	17	.....	3.886
Fette und Oele	2.134	102	2.032	417	417	.....	2.571
Gemüse und Gartengewächse	4.386	137	4.249	76	76	.....	4.462
Getreide aller Art	19.509	.....	19.509	104.524	104.524	.....	124.033
Gewürze, Arznei- und Par- fümeriewaaren	3.582	974	2.608	.....	.....	.....	3.582
Glas und Glaswaaren	1.512	350	1.162	20	20	.....	1.532
Grafit . . . . .	.....	.....	.....	295	295	.....	295
Gyps	89.895	.....	89.895	7.591	.....	7.591	97.486
Hanf und Flachs	167	21	146	197	197	.....	364
Harze	649	143	506	2.036	.....	2.036	2.685
Heu und Stroh	303	.....	303	.....	.....	.....	303
Holzwaaren	12.497	715	11.782	18	18	.....	12.515
Käse	24.254	1.227	23.027	22	22	.....	24.276
Kaffee	29.575	.....	29.575	.....	.....	.....	29.575
Kalk	32.436	.....	32.436	.....	.....	.....	32.436
Knoppern . . . . .	.....	.....	.....	11.636	11.636	.....	11.636
Kreide	1.200	.....	1.200	.....	.....	.....	1.200
Leder und Lederwaaren	13.932	2.039	11.893	181	181	.....	14.113
Lohe	2.261	.....	2.261	.....	.....	.....	2.261
Maschinen und Instrumente	8.723	2.762	5.961	19	19	.....	8.742
Mehl und Mahlproducte	243	21	222	141	141	.....	384
Metalle und Metallwaaren	1.976	123	1.853	12	12	.....	1.988
Mineralwässer	3.449	1.054	2.395	.....	.....	.....	3.449
Obst	4.466	737	3.729	1.092	1.092	.....	5.558
Papier	5.887	139	5.748	.....	.....	.....	5.887
Reis	7.146	385	6.761	.....	.....	.....	7.146
Sämereien	19	19	.....	.....	.....	.....	19
Salz	77.375	.....	77.375	.....	.....	.....	77.375
Schafwolle	477	.....	477	.....	.....	.....	477
Schmack (Sumach)	7.551	.....	7.551	.....	.....	.....	7.551
Schmelztiegel	1.357	.....	1.357	.....	.....	.....	1.357
Schwerspath	2.300	.....	2.300	.....	.....	.....	2.300
Stahl	106	.....	106	1.156	1.156	.....	1.262
Steine: Kehlheimerplatten	26.549	.....	26.549	.....	.....	.....	26.549
Sonstige	362	.....	362	10.156	.....	10.156	10.518
Steinkohlen	109.519	.....	109.519	.....	.....	.....	109.519
Südfriichte	1.294	72	1.222	.....	.....	.....	1.294
Tabak	22.423	3.877	16.546	.....	.....	.....	22.423
Thonerde . . . . .	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Thonwaaren	1.605	134	1.471	.....	.....	.....	1.605
Vieh	3.692	122	3.480	355	220	135	3.957
Webwaaren	2.375	152	2.223	14	14	.....	2.389
Wein	4.515	2.792	1.723	780	767	13	5.295
Zucker (und Syrup)	3.906	1.536	2.370	.....	.....	.....	3.906
Verschiedene Waaren	113.780	8.513	105.267	7.830	5.014	2.816	121.610
Zusammen	4,012.102	50.061	3,962.041	148.852	126.105	22.747	4,160.954

f. Waarenverkehr zu Engelhartzell im Jahre 1855.

Waarengattung	Thalfahrt			Bergfahrt			Gesamt-Verkehr in der Thal- und Bergfahrt
	Gesamt-Gütermenge	Davon wurden verführt		Gesamt-Gütermenge	Davon wurden verführt		
		mit Dampfbooten	mit Ruderschiffen		mit Dampfbooten	mit Ruderschiffen	
Z o l l - C e n t n e r							
Baumwolle	14.132	691	13.441				14.132
Baumwollgarn	5.209		5.209				5.209
Bau- und Werkholz	1,954.054	1.018	1,953.036	525	525		1,954.579
Brennholz	3,751.570		3,751.570				3,751.570
Bier	5.541	33	5.508	11	11		5.532
Chemikalien	32.962	7.020	25.942	193	193		33.155
Eisen und Eisenwaaren	48.992	10.694	38.298	523	523		49.515
Farben und Farbstoffe	33.928	1.836	32.092	61	61		33.989
Felle und Häute	7.069	1.323	5.746	153	153		7.222
Fette und Oele	5.531	1.088	4.443	1.171	1.007	164	6.702
Gemüse und Gartengewächse	7.253	124	7.129	122	91	31	7.377
Getreide aller Art	70.124		70.124	5.189	4.443	746	75.313
Gewürze, Arznei- und Parfümeriewaaren	3.192	1.474	1.718				3.192
Glas und Glaswaaren	6.346	607	5.739				6.346
Grafit							
Gyps	104.204		104.204	13.034		13.034	117.238
Hanf und Flachs	278	231	47	331	331		609
Harze	903	368	535	1.540	1.316	224	2.443
Heu und Stroh	19.096		19.096				19.096
Holzwaaren	23.415	1.981	21.434	110	110		23.525
Käse	47.176	1.020	46.156				47.176
Kaffee	28.829	7.798	21.031				28.829
Kalk	52.970		52.970				52.970
Knoppern				5.660	5.573	87	5.660
Kreide	179		179				179
Leder und Lederwaaren	14.608	1.198	13.410	10	10		14.618
Lohe	2.311		2.311				2.311
Maschinen und Instrumente	27.261	17.018	10.243				27.261
Mehl und Mahlproducte	3.763	61	3.704	42	42		3.807
Metalle und Metallwaaren	3.809	3.951	1.858	531	331		6.340
Mineralwässer	6.697		6.697				6.697
Obst	2.242		2.242	308	308		2.550
Papier	4.645	28	4.617				4.645
Reis	3.729	99	3.630				3.729
Sämereien	1.720	1.608	112	113	82	31	1.833
Salz	133.300		133.300				133.300
Schafwolle	215	141	74	207	207		422
Schmack (Sumach)	10.708		10.708				10.708
Schmelztiegel	3.076	173	2.903				3.076
Schwerspath	4.396		4.396				4.396
Stahl				1.012	247	765	1.012
Steine: Kehlheimerplatten	111.065		111.065				111.065
Sonstige	57.526	115	57.411	29.705		29.705	87.231
Steinkohlen	77.915		77.915				77.915
Südfrüchte	2.475	126	2.349	12	12		2.487
Tabak	22.817	1.425	21.392				22.817
Thonerde	1.680		1.680				1.680
Thonwaaren	1.493		1.493				1.493
Vieh	13.460		13.460	150		150	13.610
Webwaaren	2.806	1.481	1.325	24	24		2.830
Wein	5.952	131	5.821	309	309		6.261
Zucker (und Syrup)	12.258	4.402	7.856				12.258
Verschiedene Waaren	13.214	3.794	9.420	9.887	8.522	1.365	23.101
Zusammen	6,770.098	73.057	6,697.041	70.933	24.631	46.302	6,841.031

g. Waarenverkehr zu Engelhartzell im Jahre 1856.

Waarengattung	Thalfahrt			Bergfahrt			Gesamt- Verkehr in der Thal- und Bergfahrt
	Gesamt- Güter- menge	Davon wurden verführt		Gesamt- Güter- menge	Davon wurden verführt		
		mit Dampf- booten	mit Ruder- fahrzeugen		mit Dampf- booten	mit Ruder- fahrzeugen	
Z o l l - C e n t n e r							
Baumwolle	6.238	1.223	5.015	.....	.....	.....	6.238
Baumwollgarn	6.731	3.712	3.019	.....	.....	.....	6.731
Bau- und Werkholz	1.840.324	2.788	1.837.536	6.073	6.073	.....	1.846.397
Brennholz	2.356.556	.....	2.356.556	.....	.....	.....	2.356.556
Bier	4.170	712	3.458	15	15	.....	4.185
Chemikalien	33.357	2.066	31.291	117	117	.....	33.474
Eisen und Eisenwaaren	434.018	46.221	387.797	459	459	.....	434.477
Farben und Farbstoffe	16.598	1.498	15.100	110	110	.....	16.708
Felle und Häute	2.389	650	1.739	163	163	.....	2.552
Fette und Oele	3.334	1.585	1.749	50	50	.....	3.384
Gemüse und Gartengewächse	5.408	22	5.386	.....	.....	.....	5.408
Getreide aller Art	102.723	.....	102.723	2.418	2.418	.....	105.141
Gewürze, Arznei- und Par- fümeriewaaren	1.241	889	352	.....	.....	.....	1.241
Glas und Glaswaaren	6.852	632	6.200	11	11	.....	6.863
Grafit . . . . .	.....	.....	.....	1.351	1.351	.....	1.351
Gyps	143.423	.....	143.423	24.673	.....	24.673	168.096
Hanf und Flachs	1.985	144	1.841	412	412	.....	2.397
Harze	1.239	311	928	455	455	.....	1.694
Heu und Stroh	7.030	.....	7.030	.....	.....	.....	7.030
Holzwaaren	16.084	.....	16.084	188	188	.....	16.272
Käse	28.188	3.724	24.464	33	33	.....	28.221
Kaffee	24.650	7.822	16.828	.....	.....	.....	24.650
Kalk	83.318	.....	83.318	.....	.....	.....	83.318
Knoppere . . . . .	.....	.....	.....	3.363	3.363	.....	3.363
Kreide	1.050	.....	1.050	.....	.....	.....	1.050
Leder und Lederwaaren	5.436	1.013	4.423	.....	.....	.....	5.436
Lohe	1.778	.....	1.778	.....	.....	.....	1.778
Maschinen und Instrumente	35.952	4.725	31.227	92	92	.....	36.044
Mehl und Mahlproducte	308	8	300	3.998	3.998	.....	4.306
Metalle und Metallwaaren	6.212	1.213	4.999	45	45	.....	6.257
Mineralwässer	4.542	1.510	3.032	.....	.....	.....	4.542
Obst	5.942	21	5.921	1.089	1.089	.....	7.031
Papier	7.519	744	6.775	.....	.....	.....	7.519
Reis	2.078	.....	2.078	.....	.....	.....	2.078
Sämereien	1.678	1.436	242	1.250	1.250	.....	2.928
Salz	126.892	.....	126.892	.....	.....	.....	126.892
Schafwolle	494	194	.....	71	71	.....	265
Schmack (Sumach)	14.164	.....	14.164	.....	.....	.....	14.164
Schmelzriegel	2.183	.....	2.183	.....	.....	.....	2.183
Schwerspath	5.582	.....	5.582	.....	.....	.....	5.582
Stahl	721	198	523	711	711	.....	1.432
Steine: Kehlheimerplatten	108.180	.....	108.180	.....	.....	.....	108.180
Sonstige	31.900	.....	31.900	6.060	.....	6.060	37.960
Steinkohlen	523.897	33.077	490.820	.....	.....	.....	523.897
Südfrüchte	5.485	713	4.772	154	154	.....	5.639
Tabak	56.098	5.034	51.064	622	622	.....	56.720
Thonerde . . . . .	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Thonwaaren	2.811	.....	2.811	.....	.....	.....	2.811
Vieh	23.354	181	23.173	157	157	.....	23.511
Wehwaaren	1.672	1.134	538	137	137	.....	1.809
Wein	3.835	1.712	2.123	431	431	.....	4.266
Zucker (und Syrup)	11.348	2.054	9.294	.....	.....	.....	11.348
Verschiedene Waaren	68.043	13.045	54.998	7.122	7.122	.....	75.165
Zusammen	6.184.710	142.031	6.042.679	61.830	31.097	30.733	6.246.540

h. Waarenverkehr zu Engelhartzell im Jahre 1857.

Waarengattung	Thalfahrt			Bergfahrt			Gesamt-Verkehr in der Thal- und Bergfahrt
	Gesamt-Gütermenge	Davon wurden verführt		Gesamt-Gütermenge	Davon wurden verführt		
		mit Dampfbooten	mit Ruderfahrzeugen		mit Dampfbooten	mit Ruderfahrzeugen	
Z o l l - C e n t n e r							
Baumwolle	6.345	3.173	3.172	.....	.....	.....	6.345
Baumwollgarn	6.332	1.208	3.124	.....	.....	.....	6.332
Bau- und Werkholz	1,567.478	1.119	1,566.359	2.592	2.592	.....	1,570.070
Brennholz	2,217.636	.....	2,217.636	.....	.....	.....	2,217.636
Bier	3.853	165	3.688	14	14	.....	3.867
Chemikalien	68.532	2.627	65.905	275	275	.....	68.807
Eisen und Eisenwaaren	498.265	121.613	376.652	914	914	.....	499.179
Farben und Farbstoffe	28.698	2.740	25.958	3	3	.....	28.701
Felle und Häute	1.641	125	1.516	39	39	.....	1.680
Fette und Oele	3.238	145	3.113	1.142	1.142	.....	4.400
Gemüse und Gartengewächse	19.642	27	19.615	771	771	.....	20.413
Getreide aller Art	10.183	.....	10.183	105.956	105.956	.....	116.139
Gewürze, Arznei- und Parfümeriewaaren	1.264	713	551	148	148	.....	1.412
Glas und Glaswaaren	14.347	4.201	10.146	15	15	.....	14.362
Grafit . . . . .	.....	.....	.....	1.669	1.669	.....	1.669
Gyps	156.497	.....	156.497	.....	.....	.....	156.497
Hanf und Flachs	1.212	32	1.180	249	249	.....	1.461
Harze	1.120	236	884	1.030	1.030	.....	2.150
Heu und Stroh	30.449	.....	30.449	.....	.....	.....	30.449
Holzwaaren	16.291	1.332	14.959	2.287	2.287	.....	18.578
Käse	40.101	1.414	38.687	25	25	.....	40.126
Kaffee	53.716	2.705	51.011	.....	.....	.....	53.716
Kalk	148.925	.....	148.925	.....	.....	.....	148.925
Knopperrn . . . . .	.....	.....	.....	2.870	2.870	.....	2.870
Kreide	112	.....	112	.....	.....	.....	112
Leder und Lederwaaren	5.320	1.005	4.315	.....	.....	.....	5.320
Lohe	2.497	.....	2.497	.....	.....	.....	2.497
Maschinen und Instrumente	10.156	3.417	6.739	.....	.....	.....	10.156
Mehl und Mahlproducte	131	49	82	34.469	34.469	.....	34.600
Metalle und Metallwaaren	3.044	105	2.939	119	119	.....	3.163
Mineralwässer	9.570	51	9.519	.....	.....	.....	9.570
Obst	2.354	12	2.342	295	295	.....	2.649
Papier	8.882	164	8.718	.....	.....	.....	8.882
Reis	2.637	.....	2.637	.....	.....	.....	2.637
Sämereien	3.584	254	3.339	22.815	22.815	.....	26.399
Salz	150.195	.....	150.195	.....	.....	.....	150.195
Schafwolle	90	.....	90	3.911	3.911	.....	4.001
Schmack (Sumach)	8.578	.....	8.578	.....	.....	.....	8.578
Schmelztiegel	5.613	.....	5.613	.....	.....	.....	5.613
Schwerspath	9.767	.....	9.767	.....	.....	.....	9.767
Stahl	98	98	.....	1.155	1.155	.....	1.253
Steine: Kehlheimerplatten	116.451	.....	116.451	.....	.....	.....	116.451
Sonstige	95.102	.....	95.102	1.220	1.220	.....	96.322
Steinkohlen	362.140	80.720	281.420	.....	.....	.....	362.140
Südfrüchte	4.749	35	4.714	.....	.....	.....	4.749
Tabak	5.921	5.921	.....	2.251	2.251	.....	8.172
Thonerde	211	.....	211	.....	.....	.....	211
Thonwaaren	10.767	136	10.631	5	5	.....	10.772
Vieh	18.481	.....	18.481	235	235	.....	18.716
Webwaaren	4.273	3.723	550	1.432	1.432	.....	5.705
Wein	198	198	.....	13.028	13.028	.....	13.226
Zucker (und Syrup)	1.432	22	1.410	.....	.....	.....	1.432
Verschiedene Waaren	64.280	13.712	50.568	13.351	13.351	.....	77.631
Zusammen	5,802.438	253.197	5,549.241	214.285	214.285	.....	6,016.723

i. Waarenverkehr zu Engelhartzell im Jahre 1858.

Waarengattung	Thalfahrt			Bergfahrt			Gesamt- Verkehr in der Thal- und Bergfahrt
	Gesamt- Güter- menge	Davon wurden verführt		Gesamt- Güter- menge	Davon wurden verführt		
		mit Dampf- booten	mit Ruder- fahrzeugen		mit Dampf- booten	mit Ruder- fahrzeugen	
Z o l l - C e n t n e r							
Baumwolle	7.325	1.170	6.155	144	144	144	7.469
Baumwollgarn	15.976	1.847	14.129	1	1	1	15.976
Bau- und Werkholz	2,057.962	3.074	2,054.888	57	57	57	2,058.019
Brennholz	1,700.757	1,700.757	1,700.757				1,700.757
Bier	5.890	156	5.734				5.890
Chemikalien	29.483	4.725	24.758	58	58	58	29.541
Eisen und Eisenwaaren	282.645	78.469	204.176	1.103	1.103	1.103	283.748
Farben und Farbstoffe	24.948	3.852	21.096	23	23	23	24.971
Felle und Häute	993	861	132	382	382	382	1.375
Fette und Oele	5.080	1.713	3.367	178	178	178	5.258
Gemüse und Gartengewächse	11.149	154	10.995	571	571	571	11.720
Getreide aller Art	28.046	1.790	26.256	41.658	41.658	41.658	69.704
Gewürze, Arznei- und Par- fümeriewaaren	855	813	42	232	232	232	1.087
Glas und Glaswaaren	15.494	3.768	11.726				15.494
Grafit	6.319		6.319	4.273	4.273	4.273	10.592
Gyps	133.349		133.349				133.349
Hanf und Flachs	600	473	127	809	809	809	1.409
Harze	1.160	307	853	181	181	181	1.341
Heu und Stroh	20.919		20.919				20.919
Holzwaaren	19.639	1.225	18.414	125	125	125	19.764
Käse	44.524	7.213	37.311	24	24	24	44.548
Kaffee	30.438	9.720	20.718	22	22	22	30.460
Kalk	173.706		173.706				173.706
Knopfern				4.413	4.413	4.413	4.413
Kreide	8.840		8.840				8.840
Leder- und Lederwaaren	4.171	2.393	1.778	25	25	25	4.196
Lohe	2.420		2.420				2.420
Maschinen und Instrumente	5.204	730	4.474	7	7	7	5.211
Mehl und Mahlproducte	167	9	158	36.202	36.202	36.202	36.369
Metalle und Metallwaaren	16.715	1.742	14.973				16.715
Mineralwässer	7.019	103	6.916				7.019
Obst	5.331	51	5.280	6.065	6.065	6.065	11.396
Papier	5.284	796	4.488	12	12	12	5.296
Reis	933	17	916				933
Sämereien	1.820	35	1.785	183	183	183	2.003
Salz	127.231		127.231				127.231
Schafwolle	299	299		168	168	168	467
Schmack (Sumach)	6.871		6.871				6.871
Schmelztiegel	9.593		9.593				9.593
Schwerspath	2.935		2.935				2.935
Stahl	234	234		9.435	9.435	9.435	9.669
Steine: Kehlheimerplatten	108.402		108.402				108.402
Sonstige	28.253	144	28.109	1.220	1.220	1.220	29.473
Steinkohlen	66.514	66.514					66.514
Süßfrüchte	4.679	18	4.661	1.855	1.855	1.855	6.534
Tabak	1.676	1.676		1	1	1	1.677
Thonerde	2.987		2.987	117	117	117	3.104
Thonwaaren	15.511	144	15.367				15.511
Vieh	37.003	1.715	35.288	160	160	160	37.163
Webwaaren	743	265	478	703	703	703	1.446
Wein	4.995	1.347	3.648	1.973	1.973	1.973	6.968
Zucker (und Syrup)	379		379				379
Verschiedene Waaren	33.112	6.153	26.959	831	831	831	33.943
Zusammen	5,126,578	205,715	4,920,863	113,210	113,210	113,210	5,239,788

k. Waarenverkehr zu Engelhartzell im Jahre 1859.

Waarengattung	Thalfahrt			Bergfahrt			Gesamt- Verkehr in der Thal- und Bergfahrt
	Gesamt- Güter- menge	Davon wurden verführt		Gesamt- Güter- menge	Davon wurden verführt		
		mit Dampf- booten	mit Ruder- fahrzeugen		mit Dampf- booten	mit Ruder- fahrzeugen	
Z o l l - C e n t n e r							
Baumwolle	4.017	1.130	2.887	.....	.....	.....	4.017
Baumwollgarn	14.103	5.377	8.726	.....	.....	.....	14.103
Bau- und Werkholz	1,788.901	1.327	1,787.574	2.648	2.648	.....	1,791.549
Brennholz	1,492.298	.....	1,492.298	.....	.....	.....	1,492.298
Bier	5.304	143	3.358	17	17	.....	5.518
Chemikalien	25.091	1.343	23.746	12	12	.....	25.103
Eisen und Eisenwaaren	179.102	46.615	132.487	1.243	1.243	.....	180.345
Farben und Färbstoffe	13.677	713	12.964	354	354	.....	14.031
Felle und Häute	2.256	229	2.027	4	4	.....	2.260
Fette und Oele	2.339	150	2.189	1.438	1.438	.....	3.777
Gemüse und Gartengewächse	11.618	5.513	6.105	784	784	.....	12.402
Getreide aller Art	14.395	.....	14.395	69.860	69.860	.....	84.165
Gewürze, Arznei- und Par- fümeriewaaren	863	863	.....	79	79	.....	942
Glas und Glaswaaren	13.561	8.844	4.717	4	4	.....	13.565
Grafit	5.215	.....	5.215	6.104	6.104	.....	11.319
Gyps	159.821	.....	159.821	.....	.....	.....	159.821
Hanf und Flachs	633	633	.....	1.981	1.981	.....	2.614
Harze	1.308	414	894	298	298	.....	1.606
Heu und Stroh	31.257	.....	31.257	.....	.....	.....	31.257
Holzwaaren	17.221	1.338	15.883	251	251	.....	17.472
Käse	39.346	3.542	35.804	37	37	.....	39.383
Kaffee	31.052	4.144	26.908	7	7	.....	31.059
Kalk	125.248	.....	125.248	.....	.....	.....	125.248
Knoppere . . . . .	.....	.....	.....	2.521	2.521	.....	2.521
Kreide	6.275	.....	6.275	.....	.....	.....	6.275
Leder und Lederwaaren	3.886	681	3.205	134	134	.....	4.020
Lohe	1.745	.....	1.745	.....	.....	.....	1.745
Maschinen und Instrumente	3.801	231	3.570	20	20	.....	3.821
Mehl und Mahlproducte	414	34	380	73.700	73.700	.....	74.114
Metalle und Metallwaaren	3.209	117	3.092	412	412	.....	3.621
Mineralwässer	3.970	131	3.839	.....	.....	.....	3.970
Obst	12.268	344	11.924	2.059	2.059	.....	14.327
Papier	3.034	116	2.918	10	10	.....	3.044
Reis	1.983	.....	1.983	.....	.....	.....	1.983
Sämereien	537	131	406	2.744	2.744	.....	3.281
Salz	140.008	.....	140.008	.....	.....	.....	140.008
Schafwolle	335	17	318	1.184	1.184	.....	1.519
Schmäck (Sumach)	6.841	.....	6.841	.....	.....	.....	6.841
Schmelztiegel	8.159	.....	8.159	.....	.....	.....	8.159
Schwerspath	2.885	.....	2.885	.....	.....	.....	2.885
Stahl	101	7	94	2.867	2.867	.....	2.968
Steine: Kehlheimerplatten	107.952	.....	107.952	.....	.....	.....	107.952
Sonstige	2.196	.....	2.196	.....	.....	.....	2.196
Steinkohlen	63.185	63.185	.....	.....	.....	.....	63.185
Südfrüchte	4.841	116	4.725	1.906	1.906	.....	6.747
Tabak	361	361	.....	3	3	.....	364
Thonerde	39	39	.....	.....	.....	.....	39
Thonwaaren	7.548	1.123	6.425	.....	.....	.....	7.548
Vieh	16.199	.....	16.199	416	416	.....	16.615
Webwaaren	3.277	117	3.160	124	124	.....	3.401
Wein	4.144	84	4.060	1.192	1.192	.....	5.336
Zucker (und Syrup)	49	49	.....	.....	.....	.....	49
Verschiedene Waaren	13.882	4.704	9.178	3.658	3.658	.....	17.540
Zusammen	4,401.857	153.907	4,247.950	178.071	178.071	.....	4,579.928

I. Waarenverkehr zu Engelhartzell im Jahre 1860.

Waarengattung	Thalfahrt			Bergfahrt			Gesamt- verkehr in der Thal- und Bergfahrt
	Gesamt- Güter- menge	davon wurden verführt		Gesamt- Güter- menge	davon wurden verführt		
		mit Dampf- booten	mit Ruder- fahrzeugen		mit Dampf- booten	mit Ruder- fahrzeugen	
Z o l l - C e n t n e r							
Baumwolle	29.699	2.895	26.804				29.699
Baumwollgarn	10.586	1.340	9.246				10.586
Bau- und Werkholz	2,031.137	2.719	2,028.418	12.922	12.922		2,044.059
Brennholz	1,734.293		1,734.293	5.135	5.135		1,739.428
Bier	4.416	439	3.977	13	13		4.429
Chemikalien	25.179	5.026	20.153	1.587	1.587		26.766
Eisen und Eisenwaaren	56.295	9.223	47.072	966	966		57.261
Farben und Farbstoffe	10.212	1.204	9.008	144	144		10.356
Felle und Häute	2.420	166	2.254	99	99		2.519
Fette und Oele	2.129	143	1.986	1.914	1.914		4.043
Gemüse und Gartengewächse	22.918	1.839	21.079	952	952		23.870
Getreide aller Art	451	451		849.191	849.191		849.642
Gewürze und Arzneiwaaren	1.686	696	990	35	35		1.721
Glas und Glaswaaren	10.488	5.592	4.896				10.488
Grafit	5.636	1.580	4.056	7.632	7.632		13.268
Gyps	90.420		90.420				90.420
Hanf und Flachs	13	13		1.195	1.195		1.208
Harze	1.770	157	1.613	382	382		2.152
Heu und Stroh	7.895		7.895				7.895
Holzwaaren	17.810	1.925	15.885	149	149		17.959
Käse	40.219	2.358	37.861	3	3		40.222
Kaffee	11.454	5.273	6.181				11.454
Kalk	186.110		186.110				186.110
Knopperrn				5.798	5.798		5.798
Kreide	11.766		11.766				11.766
Leder und Lederwaaren	2.342	212	2.130	24	24		2.366
Loh							
Maschinen und Instrumente	6.717	1.728	4.989	40	40		6.757
Mehl und Mahlproducte	124	13	111	74.426	74.426		74.550
Metalle und Metallwaaren	6.435	376	6.059	57	57		6.492
Mineralwässer	5.346	117	5.429				5.546
Obst	19.930	122	19.808	1.170	1.170		21.100
Papier	4.288	155	4.133				4.288
Reis	2.362	90	2.272	73	73		2.435
Sämereien	84	84		158.356	158.356		158.440
Salz	137.392		137.392				137.392
Schafwolle	143	143		793	793		936
Schmack (Sumach)	4.130		4.130				4.130
Schmelztiegel	15.688	514	15.174				15.688
Schwerspath	4.887		4.887				4.887
Stahl	356	141	215	4.427	4.427		4.783
Steine : Kehlheimerplatten	96.501		96.501				96.501
Sonstige	11.678		11.678	11	11		11,689
Steinkohlen	171.941	110.841	61.100				171.941
Südfrüchte	4.298	513	3.785	34	34		4.332
Tabak				32	32		32
Thonerde	15.238		15.238				15.238
Thonwaaren	6.078		6.078				6.078
Vieh	5.026		5.026	785	785		5.811
Webwaaren	2.597	2.141	456	124	124		2.721
Wein	4.125	1.013	3.112	1.210	1.210		5.335
Zucker (und Syrup)							
Verschiedene Waaren	17.879	4.778	13.101	2.411	2.411		20.290
Zusammen	4,860.787	166.020	4,694.767	1,132.090	1,132.090		5,992.877

m. Waarenverkehr zu Engelhartzell im Jahre 1861.

Waarengattung	Thalfahrt			Bergfahrt			Gesamtverkehr in der Thal- und Bergfahrt
	Gesamt- Güter- menge	davon wurden verführt		Gesamt- Güter- menge	davon wurden verführt		
		mit Dampf- booten	mit Ruder- fahrzeugen		mit Dampf- booten	mit Ruder- fahrzeugen	
Z o l l - C e n t n e r							
Baumwolle	33.584	30.561	3.023	.....	.....	.....	33.584
Baumwollgarn	3.220	63	3.157	.....	.....	.....	3.220
Bau- und Werkholz	1,984.371	670	1,983.701	14.517	14.517	.....	1,998.888
Brennholz	917.622	.....	917.622	.....	.....	.....	917.622
Bier	2.866	103	2.763	121	121	.....	2.987
Chemikalien	16.665	3.170	13.495	.....	.....	.....	16.665
Eisen und Eisenwaaren	2.437	835	1.602	3.243	3.243	.....	5.680
Farben und Farbstoffe	6.635	1.720	4.915	14	14	.....	6.649
Felle und Häute	2.658	637	2.021	2	2	.....	2.660
Fette und Oele	2.792	911	1.881	2.009	2.009	.....	4.801
Gemüse und Gartengewächse	19.975	431	19.544	194	194	.....	20.169
Getreide aller Art . . . . .	.....	.....	.....	814.819	814.819	.....	814.819
Gewürze und Arzneiwaaren	1.565	962	603	26	26	.....	1.591
Glas und Glaswaaren	13.433	11.610	1.823	84	84	.....	13.517
Grafit	5.180	.....	5.180	9.382	9.382	.....	14.562
Gyps	87.610	.....	87.610	.....	.....	.....	87.610
Hauf und Flachs	59	59	.....	2.755	2.755	.....	2.814
Harze	1.137	202	935	139	139	.....	1.276
Heu und Stroh	1.722	.....	1.722	.....	.....	.....	1.722
Holzwaaren	19.934	1.219	18.735	92	92	.....	20.046
Käse	29.862	5.957	23.905	12	12	.....	29.874
Kaffee	30.448	8.434	22.014	.....	.....	.....	30.448
Kalk	113.718	.....	113.718	.....	.....	.....	113.718
Knoppern . . . . .	.....	.....	.....	7.984	7.984	.....	7.984
Kreide	12.587	.....	12.587	.....	.....	.....	12.587
Leder und Lederwaaren	1.606	1.176	430	27	27	.....	1.633
Lohe	290	.....	290	.....	.....	.....	290
Maschinen und Instrumente	5.447	1.444	4.003	121	121	.....	5.568
Mehl und Mahlproducte	7	7	.....	85.961	85.961	.....	85.968
Metalle und Metallwaaren	2.451	535	1.916	5	5	.....	2.456
Mineralwässer	4.094	230	3.864	21	21	.....	4.115
Obst	32.668	2.903	29.765	442	442	.....	33.110
Papier	2.480	605	1.875	26	26	.....	2.506
Reis	2.109	.....	2.109	.....	.....	.....	2.109
Sämereien	284	284	.....	24.135	24.135	.....	24.419
Salz	37.506	.....	37.506	.....	.....	.....	37.506
Schafwolle	100	100	.....	10.218	10.218	.....	10.318
Schmaek (Sumach)	9.117	.....	9.117	.....	.....	.....	9.117
Schmelzriegel	4.903	.....	4.903	.....	.....	.....	4.903
Schwerspath . . . . .	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Stahl	706	181	525	3.288	3.283	.....	3.989
Steine: Kehlheimerplatten	140.029	.....	140.029	.....	.....	.....	140.029
Sonstige	1.660	.....	1.660	.....	.....	.....	1.660
Steinkohlen	127.343	103.570	23.773	.....	.....	.....	127.343
Südfrüchte	5.592	1.347	4.245	17	17	.....	5.609
Tabak . . . . .	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Thonerde . . . . .	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Thonwaaren	5.546	122	5.424	.....	.....	.....	5.546
Vieh	2.217	65	2.152	812	812	.....	3.029
Webwaaren	948	787	161	359	359	.....	1.307
Wein	2.811	1.840	971	1.509	1.509	.....	4.320
Zucker (und Syrup)	116	116	.....	.....	.....	.....	116
Verschiedene Waaren	17.304	5.027	12.277	12.519	12.519	.....	29.823
Zusammen	3,717.434	187.883	3,529.551	994.848	994.848	.....	4,712.282

n. Waarenverkehr zu Engelhartzell im Jahre 1862.

Waarengattung	Thalfahrt			Bergfahrt			Gesamti- verkehr in der Thal- und Bergfahrt
	Gesamti- Güter- menge	davon wurden verführt		Gesamti- Güter- menge	davon wurden verführt		
		mit Dampf- booten	mit Ruder- fahrzeugen		mit Dampf- booten	mit Ruder- fahrzeugen	
	Z o l l - C e n t n e r						
Baumwolle	6.833	2.864	3.969	15	15		6.848
Baumwollgarn	5.409	9	5.400				5.409
Bau- und Werkholz	2,012.617	3.513	2,009.134	14.788	14.788		2,027.433
Brennholz	1,545.098		1,545.098				1,545.098
Bier	3.131	17	3.114				3.131
Chemikalien	16.501	4.043	12.458	150	150		16.651
Eisen und Eisenwaaren	24.002	3.267	20.735	6.044	6.044		30.046
Farben und Farbstoffe	6.213	1.309	4.904	20	20		6.233
Felle und Häute	2.523	1.118	1.405				2.523
Fette und Oele	2.266	122	2.144	401	401		2.667
Gemüse und Gartengewächse	13.052	1.147	11.905	570	570		13.622
Getreide aller Art	597		597	764.006	764.006		764.603
Gewürze und Arzneiwaaren	1.985	1.020	965	75	75		2.060
Glas und Glaswaaren	9.177	9.033	144	9	9		9.186
Grafit	2.973	445	2.528	4.820	4.820		7.793
Gyps	61.727		61.727				61.727
Hauf und Flachs				6.175	6.175		6.175
Harze	1.149	137	1.012	11	11		1.160
Heu und Stroh	258		258				258
Holzwaaren	12.527	1.712	10.815	112	112		12.639
Käse	33.660	2.819	30.841	4	4		33.664
Kaffee	25.235	17.802	7.433				25.235
Kalk	209.755		209.755				209.755
Knoppere				4.456	4.456		4.456
Kreide	8.403		8.403				8.403
Leder und Lederwaaren	654	117	537	9	9		663
Lohe	80		80				80
Maschinen und Instrumente	2.904	318	2.586	44	44		2.948
Mehl und Mahlproducte	32	7	25	43.660	43.660		43.692
Metalle und Metallwaaren	714	118	596				714
Mineralwässer	3.126	2.156	970	11	11		3.137
Obst	10.986	44	10.942	1.339	1.339		12.325
Papier	2.391	7	2.384	283	283		2.674
Reis	4.435		4.435				4.435
Sämereien				17.594	17.594		17.594
Salz	43.103		43.103				43.103
Schafwolle	145	145		574	574		719
Schmack (Sumach)	1.090		1.090				1.090
Schmelztiegel	5.549		5.549				5.549
Schwerspath	5.847		5.847				5.847
Stahl	9	9		3.384	3.384		3.393
Steine: Kehlheimerplatten	95.148		95.148				95.148
Sonstige	2.256	157	2.099				2.256
Steinkohlen	178.925	160.325	18.600				178.925
Südf Früchte	4.175	712	3.463	12	12		4.187
Tabak	1	1					1
Thonerde	14.160		14.160				14.160
Thonwaaren	8.778		8.778	25	25		8.803
Vieh	1.208	129	1.079	57	57		1.265
Webwaaren	687	557	130	75	75		762
Wein	2.980	1.847	1.133	1.735	1.735		4.715
Zucker (und Syrup)	2	2					2
Verschiedene Waaren	11.377	2.084	9.293	3.643	3.643		13.020
Zusammen	4,405.903	219.112	4,186.791	874.101	874.101		5,280.004

o. Waarenverkehr zu Engelhartzell im Jahre 1865.

Waarengattung	Thalfahrt			Bergfahrt			Gesamt- verkehr in der Thal- und Bergfahrt
	Gesamt- Güter- menge	davon wurden verführt		Gesamt- Güter- menge	davon wurden verführt		
		mit Dampf- booten	mit Ruder- fahrzeugen		mit Dampf- booten	mit Ruder- fahrzeugen	
Z o l l - C e n t n e r							
Baumwolle	3.370	2.738	632	.....	.....	.....	3.370
Baumwollgarn	376	376	.....	.....	.....	.....	376
Bau- und Werkholz	911.103	120	911.283	69.923	69.923	.....	981.326
Brennholz	923.986	.....	923.986	.....	.....	.....	923.986
Bier	1.846	52	1.794	3	3	.....	1.849
Chemikalien	24.352	13.060	11.292	158	158	.....	24.510
Eisen und Eisenwaaren	3.244	2.582	662	2.290	2.290	.....	5.534
Farben und Farbstoffe	15.628	10.249	5.379	.....	.....	.....	15.628
Felle und Häute	1.881	1.688	193	3	3	.....	1.884
Fette und Oele	1.230	649	581	557	557	.....	1.787
Gemüse und Gartengewächse	6.718	1.231	5.487	1.208	1.208	.....	7.926
Getreide aller Art	1.531	109	1.422	516.170	516.170	.....	517.701
Gewürze und Arzneiwaaren	3.347	2.833	514	68	68	.....	3.415
Glas und Glaswaaren	15.222	9.477	5.745	12	12	.....	15.234
Grafit	2.120	179	1.941	4.419	4.419	.....	6.539
Gyps	60.156	24	60.132	.....	.....	.....	60.156
Hanf und Flachs	7	7	.....	938	938	.....	945
Harze	2.626	365	2.261	1.213	1.213	.....	3.839
Heu und Stroh	5.052	.....	5.052	.....	.....	.....	5.052
Holzwaaren	10.379	2.102	8.477	501	501	.....	11.080
Käse	27.134	16.613	10.521	39	39	.....	27.173
Kaffee	18.157	14.389	3.768	87	87	.....	18.244
Kalk	283.910	249	283.661	.....	.....	.....	283.910
Knoppere . . . . .	.....	.....	.....	3.153	3.153	.....	3.153
Kreide	8.536	1.444	7.092	26	26	.....	8.562
Leder und Lederwaaren	951	931	20	35	35	.....	986
Lohe	97	97	.....	.....	.....	.....	97
Maschinen und Instrumente	1.480	1.362	118	363	363	.....	1.843
Mehl und Mahlproducte	132	14	118	33.830	33.830	.....	33.962
Metalle und Metallwaaren	775	358	415	5	5	.....	778
Mineralwässer . . . . .	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Obst	2.353	101	2.252	2.028	2.028	.....	4.381
Papier	2.133	439	1.696	.....	.....	.....	2.133
Reis	89	7	82	.....	.....	.....	89
Sämereien	1.997	1.289	708	8.665	8.665	.....	10.662
Salz	32.503	.....	32.503	24	24	.....	32.527
Schafwolle	93	93	.....	128	128	.....	221
Schmaek (Sumach)	1.803	.....	1.803	.....	.....	.....	1.803
Schmelztiegel	5.221	2.644	2.377	.....	.....	.....	5.221
Schwerspath	6.450	1.868	4.582	.....	.....	.....	6.450
Stahl . . . . .	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steine: Kehlheimerplatten	77.520	5.648	71.872	.....	.....	.....	77.520
Sonstige	9.678	2.584	7.094	679	679	.....	10.357
Steinkohlen	270.211	257.471	12.740	.....	.....	.....	270.211
Süßfrüchte	257	.....	257	3	3	.....	260
Tabak	2	2	.....	2	2	.....	4
Thonerde	14.742	9.846	4.896	75	75	.....	14.817
Thonwaaren	14.131	1.422	12.709	90	90	.....	14.221
Vieh . . . . .	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Webwaaren	398	398	.....	157	157	.....	555
Wein	2.629	2.629	.....	3.413	3.413	.....	6.042
Zucker (und Syrup) . . . . .	.....	.....	.....	240	240	.....	240
Verschiedene Waaren	16.305	7.537	8.768	1.463	1.463	.....	17.768
Zusammen	2.794.361	377.276	2.417.085	671.968	671.968	.....	3.466.329

p. Waarenverkehr zu Engelhartszell im Jahre 1866.

Waarengattung	Thalfahrt			Bergfahrt			Gesamti- Verkehr in der Thal- und Bergfahrt
	Gesamti- Güter- menge	Davon wurden verführt		Gesamti- Güter- menge	Davon wurden verführt		
		mit Dampf- booten	mit Ruder- fahrzeugen		mit Dampf- booten	mit Ruder- fahrzeugen	
Z o l l - C e n t n e r							
Baumwolle	879	841	38	31	31	910	910
Baumwollgarn	800	800				800	800
Bau- und Werkholz	901.824	80	901.744	107.673	107.673	1,009.497	1,009.497
Brennholz	688.836		688.836			688.836	688.836
Bier	1.424	149	1.275	13	13	1.437	1.437
Chemikalien	14.248	10.432	3.816			14.248	14.248
Eisen und Eisenwaaren	6.833	6.319	514	529	529	7.362	7.362
Farben und Farbstoffe	15.565	10.548	5.017	7	7	15.572	15.572
Felle und Häute	5.653	5.562	91	73	73	5.726	5.726
Fette und Oele	1.344	696	648	838	838	2.182	2.182
Gemüse und Gartengewächse	7.292	1.449	5.843	640	640	7.932	7.932
Getreide aller Art	103.144	1.652	101.492	485.591	485.591	588.735	588.735
Gewürze und Arzneiwaaren	553	490	63	8	8	561	561
Glas und Glaswaaren	10.811	10.069	742	73	73	10.884	10.884
Grafit	2.996	172	2.734	1.537	1.537	4.443	4.443
Gyps	71.144	13	71.131			71.144	71.144
Hanf und Flachs	6	6		1.800	1.800	1.806	1.806
Harze	266	149	117	209	209	475	475
Heu und Stroh	15.532		15.532			15.532	15.532
Holzwaaren	8.961	3.075	5.886	369	369	9.330	9.330
Käse	31.138	17.876	13.262	82	82	31.220	31.220
Kaffee	14.515	13.454	1.061	213	213	14.728	14.728
Kalk	223.651	226	223.425			223.651	223.651
Knoppereien				3.869	3.869	3.869	3.869
Kreide	12.059	4.666	7.383	7	7	12.056	12.056
Leder und Lederwaaren	1.598	1.498	10	11	11	1.519	1.519
Lohe	816		816			816	816
Maschinen und Instrumente	1.347	924	423	74	74	1.421	1.421
Mehl und Mahlproducte	6.210	2.439	3.771	52.719	52.719	58.929	58.929
Metalle und Metallwaaren	321	315	6	31	31	352	352
Mineralwässer	5.434	2.782	2.652	7	7	5.441	5.441
Obst	7.477	490	6.987	5.047	5.047	12.524	12.524
Papier	1.728	39	1.689	128	128	1.856	1.856
Reis	1.117	164	953			1.117	1.117
Sämereien	61	44	17	319	319	380	380
Salz	20.010		20.010	208	208	20.218	20.218
Schafwolle	20	20		7.062	7.062	7.082	7.082
Schmack (Sumach)	1.516		1.516			1.516	1.516
Schmelztiegel	5.420	3.921	1.499			5.420	5.420
Schwerspath	11.679	8.432	3.247			11.679	11.679
Stahl	88	88		1.426	1.426	1.514	1.514
Steine: Kehlheimerplatten	64.808	2.381	62.427			64.808	64.808
Sonstige	10.621	2.689	7.932	442	442	11.063	11.063
Steinkohlen	193.717	161.095	32.622			193.717	193.717
Südfrüchte	1.827	69	1.758	1	1	1.828	1.828
Tabak				12	12	12	12
Thonerde	13.784	12.009	1.775	778	778	14.562	14.562
Thonwaaren	6.704	701	6.003	40	40	6.744	6.744
Vieh	159		159	772	772	931	931
Wehwaaren	1.801	1.715	86	298	298	2.099	2.099
Wein	2.530	2.282	248	3.324	3.324	5.854	5.854
Zucker (und Syrup)							
Verschiedene Waaren	23.121	13.761	9.360	2.713	2.713	25.834	25.834
Zusammen	2,523.228	306.582	2,216.646	678.974	678.974	3,202.202	3,202.202

q. Waarenverkehr zu Engelhartzell im Jahre 1867.

Waarengattung	Thalfahrt			Bergfahrt			Gesamt-Verkehr in der Thal- und Bergfahrt
	Gesamt-Gütermenge	Davon wurden verführt		Gesamt-Gütermenge	Davon wurden verführt		
		mit Dampfbooten	mit Ruderfahrzeugen		mit Dampfbooten	mit Ruderfahrzeugen	
Zoll-Centner							
Baumwolle	2.402	2.234	168	.....	.....	.....	2.402
Baumwollgarn	3.269	3.269	.....	.....	.....	.....	3.269
Bau- und Werkholz	1,445.002	.....	1,445.002	65.655	65.655	.....	1,510.657
Brennholz	1,066.588	.....	1,066.588	.....	.....	.....	1,066.588
Bier	2.239	13	2.226	716	716	.....	2.955
Chemikalien	17.628	16.932	676	72	72	.....	17.700
Eisen und Eisenwaaren	3.646	3.247	399	967	967	.....	4.613
Farben und Farbstoffe	27.905	16.521	11.384	8	8	.....	27.913
Felle und Häute	2.451	2.444	7	241	241	.....	2.692
Fette und Oele	1.548	1.081	467	451	451	.....	1.999
Gemüse und Gartengewächse	8.197	371	7.826	426	426	.....	8.623
Getreide aller Art	1.977	246	1.731	1,457.326	1,457.326	.....	1,459.303
Gewürze und Arzneiwaaren	1.472	1.463	9	43	43	.....	1.515
Glas und Glaswaaren	10.115	8.273	1.842	75	75	.....	10.190
Grafit	2.301	491	1.810	1.574	1.574	.....	3.875
Gyps	85.347	1.164	84.183	.....	.....	.....	85.347
Hanf und Flachs	39	39	.....	1.356	1.356	.....	1.395
Harze	598	519	79	241	241	.....	839
Heu und Stroh	7.906	.....	7.906	.....	.....	.....	7.906
Holzwaaren	15.088	5.929	9.159	328	328	.....	15.416
Käse	37.681	17.260	20.421	23	23	.....	37.704
Kaffee	21.051	21.024	27	14	14	.....	21.063
Kalk	345.007	190	344.817	.....	.....	.....	345.007
Knoppere . . . . .	.....	.....	.....	2.679	2.679	.....	2.679
Kreide	16.121	2.094	14.027	.....	.....	.....	16.121
Leder und Lederwaaren	897	844	53	40	40	.....	937
Lohe . . . . .	.....	.....	.....	3.239	3.239	.....	3.239
Maschinen und Instrumente	1.380	1.310	70	55	55	.....	1.435
Mehl und Mahlproducte	431	271	160	63.754	63.754	.....	64.185
Metalle und Metallwaaren	659	83	576	9	9	.....	668
Mineralwässer	7.756	4.621	3.135	.....	.....	.....	7.756
Obst	6.417	7	6.410	2.793	2.793	.....	9.210
Papier	2.531	289	2.242	185	185	.....	2.716
Reis	1.840	235	1.605	16	16	.....	1.856
Sämereien	1.117	1.113	4	5.102	5.102	.....	6.219
Salz	20.241	.....	20.241	.....	.....	.....	20.241
Schafwolle	10	10	.....	17.749	17.749	.....	17.759
Schmaek (Sumach)	2.229	.....	2.229	.....	.....	.....	2.229
Schmelztiegel	5.539	3.854	1.685	.....	.....	.....	5.539
Schwerspath	31.255	23.297	7.958	.....	.....	.....	31.255
Stahl . . . . .	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steine: Kehlheimerplatten	106.755	485	106.270	.....	.....	.....	106.755
Sonstige	20.279	6.083	14.196	33	33	.....	20.312
Steinkohlen	283.111	277.111	6.000	.....	.....	.....	283.111
Südfrüchte	796	295	501	1	1	.....	797
Tabak	50	50	.....	.....	.....	.....	50
Thonerde	14.035	9.916	4.089	62	62	.....	14.097
Thonwaaren	16.189	5.876	10.313	97	97	.....	16.286
Vieh	59	14	45	258	258	.....	317
Webwaaren	3.181	35	3.146	183	183	.....	3.364
Wein	2.569	2.043	526	4.945	4.945	.....	7.514
Zucker (und Syrup)	1.128	1.128	.....	121	121	.....	1.249
Verschiedene Waaren	27.702	19.233	8.469	3.122	3.122	.....	30.824
Zusammen	3,683.734	463.057	3,220.677	1,633.959	1,633.959	.....	5,317.693

r. Waarenverkehr zu Engelhartszell im Jahre 1868.

Waarengattung	Thalfahrt			Bergfahrt			Gesamti- Verkehr in der Thal- und Bergfahrt
	Gesamti- Güter- menge	Davon wurden verführt mit Dampf- booten	mit Ruder- fahrzeugen	Gesamti- Güter- menge	Davon wurden verführt mit Dampf- booten	mit Ruder- fahrzeugen	
Z o l l - C e n t n e r							
Baumwolle	2.921	2.324	597	121	121		3.042
Baumwollgarn	692	9	683				692
Bau- und Werkholz	1,600.013	3.133	1,596.860	62.237	62.237		1,662.250
Brennholz	1,479.039		1,479.039				1,479.039
Bier	2.607	291	2.316				2.607
Chemikalien	25.480	22.634	2.846	6	6		25.486
Eisen und Eisenwaaren	204.889	132.970	71.919	596	596		205.485
Farben und Farbstoffe	25.920	16.510	9.410				25.920
Felle und Häute	2.748	2.666	52	11	11		2.729
Fette und Oele	3.651	2.037	1.614	157	157		3.808
Gemüse und Gartengewächse	10.583	1.203	9.380	514	514		11.097
Getreide aller Art	126	49	77	1,089.621	1,089.621		1,089.747
Gewürze und Arzneiwaaren	2.964	2.905	59	4	4		2.968
Glas und Glaswaaren	24.941	22.736	2.205	1	1		24.942
Grafit	4.910	1.648	3.262	2.266	2.266		7.176
Gyps	75.294	7	75.287				75.294
Hanf und Flachs				475	475		475
Harze	3.711	1.156	2.555	245	245		3.956
Heu und Stroh	1.142		1.142				1.142
Holzwaaren	25.390	8.812	16.578	673	673		26.063
Käse	43.503	10.919	32.584	24	24		43.527
Kaffee	25.377	23.586	1.791	3	3		25.380
Kalk	484.556	3.012	481.544				484.556
Knopfern	1	1		2.319	2.319		2.320
Kreide	18.362	5.188	13.174				18.362
Leder und Lederwaaren	3.141	3.105	36	62	62		3.203
Lohe	41		41	810	810		851
Maschinen und Instrumente	7.484	6.825	659				7.484
Mehl und Mahlproducte	289	210	79	31.322	31.322		31.611
Metalle und Metallwaaren	12.366	12.333	33	173	173		12.539
Mineralwässer	21.881	18.366	3.515	2	2		21.883
Obst	20.739		20.739	1.607	1.607		22.346
Papier	4.388	1.198	3.190	77	77		4.465
Reis	2.529	79	2.450	10	10		2.539
Sämereien	30	30		1.613	1.613		1.643
Salz	53.735	20.170	33.566				53.735
Schafwolle	246	246		21.087	21.087		21.333
Schmack (Sumach)	1.652		1.652				1.652
Schmelzriegel	6.828	5.108	1.720				6.828
Schwerspath	22.915	13.964	6.951				22.915
Stahl	380	380		630	630		1.010
Steine: Kehlheimerplatten	97.415		97.415				97.415
Sonstige	29.176	12.087	17.089	217	217		29.393
Steinkohlen	323.533	228.371	95.162				323.533
Südfrüchte	108	4	104				108
Tabak	10	10		602	602		612
Thonerde	24.062	17.934	6.128				24.062
Thonwaaren	58.356	2.679	55.677	108	108		58.464
Vieh	940		940	23	23		963
Webwaaren	4.379	4.208	171	129	129		4.508
Wein	2.217	1.910	307	5.320	5.320		7.537
Zucker (und Syrup)				101	101		101
Verschiedene Waaren	32.918	26.389	6.529	14.140	14.140		47.058
Zusammen	4,800.548	641.422	4,159.126	1,237.306	1,237.306		6,037.854

s. Waarenverkehr zu Engelhartzell im Jahre 1869.

Waarengattung	Thalfahrt			Bergfahrt			Gesamti- Verkehr in der Thal- und Bergfahrt
	Gesamti- Güter- menge	Davon wurden verführt		Gesamti- Güter- menge	Davon wurden verführt		
		mit Dampf- booten	mit Ruder- fahrzeugen		mit Dampf- booten	mit Ruder- fahrzeugen	
Z o l l - C e n t n e r							
Baumwolle	4.770	3.358	1.412	29	29		4.799
Baumwollgarn	362	5	337				362
Bau- und Werkholz	1,967.980		1,967.980	111.779	111.779		2,079.759
Brennholz	931.227		931.227				931.227
Bier	3.105	45	3.060	3	3		3.108
Chemikalien	33.558	28.771	4.787	248	248		33.806
Eisen und Eisenwaaren	254.167	233.048	21.119	13.616	13.616		267.783
Farben und Farbstoffe	30.246	21.660	8.886	90	90		30.636
Felle und Häute	3.629	3.621	8	4	4		3.633
Fette und Oele	3.654	3.264	390	65	65		3.719
Gemüse und Gartengewächse	12.122	2.152	9.970	1.864	1.864		13.986
Getreide aller Art	166		166	370.713	370.713		370.879
Gewürze und Arzneiwaaren	1.840	1.741	99	51	51		1.891
Glas und Glaswaaren	20.103	16.687	3.416	21	21		20.124
Grafit	4.104	1.809	2.295	1.560	1.560		5.664
Gyps	63.900	298	63.602				63.900
Hanf und Flachs	51	33	18	3.378	3.378		3.429
Harze	3.960	3.469	491	251	251		4.211
Heu und Stroh	405		405				405
Holzwaaren	22.158	9.092	13.066	5.306	5.306		27.464
Käse	34.234	5.449	28.785	9	9		34.243
Kaffee	27.854	24.076	3.778	175	175		28.029
Kalk	631.834	6.004	625.830				631.834
Knoppere				1.843	1.843		1.843
Kreide	21.641	5.427	16.214				21.641
Leder und Lederwaaren	3.050	2.985	65	23	23		3.073
Lohe	160		160	2.247	2.247		2.407
Maschinen und Instrumente	3.627	2.532	1.095	52	52		3.679
Mehl und Mahlproducte	163	117	46	16.864	16.864		17.027
Metalle und Metallwaaren	9.473	9.359	114	514	514		9.987
Mineralwässer	9.801	4.837	4.964				9.801
Obst	13.790	4	13.786	618	618		14.408
Papier	2.354	1.465	889	129	129		2.483
Reis	3.016	110	2.906	4	4		3.020
Sämereien	1.413	1.296	117	3.541	3.541		4.954
Salz	156.966		156.966	245	245		157.211
Schafwolle	157	157		20.987	20.987		21.144
Schmaek (Sumach)	3.306		3.306				3.306
Schmelztiegel	4.978	4.978					4.978
Schwerspath	15.303	8.796	6.507				15.303
Stahl	65	65		544	544		609
Steine: Kehlheimerplatten	89.853		89.853				89.853
Sonstige	29.051	6.780	22.271	551	551		29.602
Steinkohlen	253.643	15.711	237.932				253.643
Südfrüchte	238	230	8				238
Tabak	26	25	1	1	1		27
Thonerde	15.900	9.388	6.512				15.900
Thonwaaren	29.425	9.025	20.400	67	67		29.492
Vieh	122		122	19	19		141
Webwaaren	367	254	113	715	715		1.082
Wein	2.924	2.640	284	9.120	9.120		12.044
Zucker (und Syrup)	244	244		98	98		342
Verschiedene Waaren	18.539	16.123	2.416	1.311	1.311		19.850
Zusammen	4,745.324	467.130	4,278.194	568.655	568.655		5,313.979

