Oberösterreichische Heimatblätter

Herausgegeben vom Institut für Landeskunde am o.-ö. Landesmuseum in Linz
durch Dr. Franz Pfeffer

Jahrgang 2 | Heft 2 | April-Juni 1948

Inhalt

Seite

Dr. Josef Kneidinger: Die Steinzeit Oberösterreichs 97
Dr. Hans Sturmberger: Die Haft des Prinzen Ruprecht von der Pfalz im Schloß zu Linz. Eine Episode aus dem Dreißigjährigen Krieg 112
Eduard Kriechbaum, Wilhelm Bauer, Walter Goldinger: Dr. Ignaz Zibermayr. Zum 70. Geburtstag. Persönlichkeit und Lebenswerk. Der Forscher. Ignaz Zibermayr und das österreichische Archivwesen 124

Bausteine zur Heimatkunde

Dipl.-Ing. Ernst Newerklowsky: Erinnerung an die Zugschiffahrt auf der Donau. Nach den Aufzeichnungen Anton Ferebergers 142
Dr. Franz Pfeffer: Eggereck. Ein Alt-Linzer Landsitz 152
Dr. Hubert Marschall: Die Funde beim Hause Schmidtgasse Nr. 34 in Wels . . . 158
J. Ofner: Zur Geschichte des Meistergesanges in Steyr 163
Dr. Othmar Wessely: Franz Kurz als Musikschriftsteller 167
Karl Radler d. Ä.: Hölzerne Bildstöcke 170
Sepp Wallner: 90 Jahre Spitzmauer-Besteigung. Ein Beitrag zur Erschließungsgeschichte des Toten Gebirges 172
Dr. hab. Heinrich L. Werneck: Zur Geschichte des Rotkleebaues in Oberösterreich . . . 174
Dr. Heinrich Seidl: Ausländer in der oberösterreichischen Pflanzenwelt 179
Vinzenz Müller: Bittprozession in Lindemayrs Heimat 183
Dr. Hans Commenda: Firstbaumstehlen. Ein Alt-Innviertler Zechenbrauch aus der Rieder Gegend 188

Schrifttum

Verzeichnis der oberösterreichischen Neuerscheinungen 191

Jährlich 4 Hefte

Zuschriften für die Schriftleitung (Beiträge, Besprechungsstücke) an Dr. Franz Pfeffer, Linz a. D., Museumstraße 14

Zuschriften für die Verwaltung (Bezug) an die Buchdruckerei des Amtes der o.-ö. Landesregierung, Linz a. D., Klosterstraße 7

Verleger und Eigentümer: Verlag des Amtes der o.-ö. Landesregierung, Linz a. D., Klosterstr. 7

Herausgeber und Schriftleiter: Dr. Franz Pfeffer, Linz a. D., Museumstraße 14

Druckstöcke: Klischeeanstalt Franz Krammer, Linz a. D., Klammstraße 3

Druck: Buchdruckerei des Amtes der o.-ö. Landesregierung, Linz a. D., Klosterstraße 7

Bausteine zur Heimatkunde

Erinnerung an die Zugschiffahrt auf der Donau

Nach den Aufzeichnungen Anton Ferebergers

Als im Jahre 1837 das erste Dampfschiff die Donau von Wien nach Linz befuhr, herrschte auf dem Strom noch eine außerordentlich rege Ruderschiffahrt. Von einzelnen Uferorten der Donau und ihren Nebenflüssen wurden Waren in meistens nur leicht gebauten Fahrzeugen naufwärts gebracht, gewöhnlich nach Wien, wo die Schiffe zusammengeschlagen oder für eine weitere Naufahrt verwendet wurden. Dagegen wurden Waren aus Niederösterreich und Ungarn mittels der sogenannten Schiff- oder Gegenzüge nach Orten an der Donau oder dem Inn gegenwärts befördert. Diese Schiffzüge sind uns oftmals beschrieben worden [1]). Sie zeigten stets nur geringfügige Unterschiede in ihrer Zusammensetzung und ihren Benennungen. Diese Beschreibungen stammen meistens von Leuten, die vielleicht die Schiffzüge aus eigener Anschauung kannten, die aber nicht mit ihrem Betrieb derart verbunden waren, daß ihnen nicht der oder jener Fehler unterlaufen wäre. Es ist daher sehr erfreulich, daß im Jahre 1896 ein gewisser Anton Fereberger es unternommen hat, eine „Erinnerung an die Zugschiffahrt" zu verfassen, die er handschriftlich hinterlassen hat und die in ihren mitunter sehr drastischen Ausführungen deutlich das Gepräge persönlicher Erfahrung trägt. Der Verfasser hat zweifellos in seiner Jugend noch tätigen Anteil an den Schiffzügen genommen [2]).

Die folgenden Ausführungen stützen sich ausschließlich auf Ferebergers etwas wirre Aufzeichnungen, die nur in geordnete Form gebracht und überflüssigen oder sinnstörenden Beiwerks entkleidet wurden. Unrichtige Schreibweisen wurden im allgemeinen berichtigt und einzelne nicht der Schiffersprache zugehörige Wörter durch die richtigen Ausdrücke ersetzt [3]).

Der beschriebene Schiffzug dürfte im Jahre 1843 oder 1847 stattgefunden haben. Die erstgenannte Jahreszahl ist gelegentlich der Erzählung einer Episode erwähnt, mit 2. Mai 1847 ist das am Schlusse angeführte „Conto finto" datiert. Jedenfalls war er einer der letzten großen Schiffzüge. Fereberger sagt, daß das Zugfahren noch vor dem Jahre 1849 endgültig begraben wurde.

[1]) J. A. Schultes, Donau-Fahrten (1819); A. Baumgartner, Prospekt eines completten churbaierischen Salz-Schiffzuges, Polizey-Übersicht von München v. Monat Dezember 1804 — April 1805 (1805) XIII, XIV, XV; L. Leythäuser, Die ung.-pass. Getreide-Schiffzüge, Bayerland 11 (1900) S. 284; L. Commenda, Ein Schiffzug vor sechzig Jahren, Unterhaltungs-Beilage der Tages-Post (Linz) 1902, Nr. 5; S. Pallauf, Die Schiffahrt auf dem Innstrom, Das bayr. Inn-Oberland V (1906) Nr. 4.

[2]) Anton Fereberger wurde am 7. Juli 1824 in St. Peter bei Linz als Sohn des Zillenhüters Th. Fereberger geboren. Bei seiner Trauung am 12. April 1853 ist er als Buchhalter bei Schiffmeister Mayer in Linz und als Sohn des k. k. Salztransportamts-Zillenhüters Thomas Fereberger angegeben. Er starb als Vertreter der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft am 26. März 1900 in Linz.

[3]) In den Anmerkungen ist darauf verwiesen.

Und nun möge der Verfasser der „Erinnerung an die Zugschiffahrt" selbst sprechen!

*

Ein Schiffzug bestand aus den Zug- und den Nebenschiffen, sowie den zum Trieb erforderlichen Zugpferden.

Die Zugschiffe, die die Ladung trugen, waren:

das Hohenau [4]),

der Nebenbei, an der Stoier [5]) des Hohenau gehalten,

der Schwemmer, in einer Entfernung von 1 bis 2 Seillängen [6]) hinaus gehängt,

der Schwemmer-Nebenbei, an der Stoier des Schwemmers gehalten.

Zu den Nebenschiffen gehörten:

der Seilmutzen [7]), mit dem das Zugseil (Buesen) [8]) vom Einschlagplatz der Pferde [9]) zum Hohenau geführt wurde,

3 Einstellplätten,

1 Stoier- oder Futterplätte und

3 Waidzillen.

Das zum Schiffzug gehörige Inventar umfaßte die Schiffseile (Zwiesel) [10]), Zugseil, Buesen, Reit- und Haftseile für Zug- und Nebenschiffe, Afterleinel, Zwergsthaft, Bremsen), Furkeln [11]), Seilplachen, Schiffsfahnen samt Stangen, Sparhölzer [12]), Eibeln [13]), Söße [14]), Schiffsreiher [15]), Wasserpegel [16]), eiserne Schlägel, Reitstecken [17]), Werkzeugtruhen, Holzgais samt Säge, Holzhacken, Barometer, Kuchel-, Speise- und Trinkservis, Kerzenleuchter, Fleischkübel, Mehltruhe, Strohsäcke, Futterbarren, Futtersäcke, Zeltstöcke samt Plachen und Rohrdecken usw.

[4]) Auch die Hohenau (Schmeller, Bayrisches Wörterbuch, II, S. 143), Hohenauerin (Passauer-Schiffahrtsordnung, 15. Jahrh.).

[5]) Das rückwärtige Ende des Schiffes.

[6]) Eine Seillänge sind 30 Klafter.

[7]) Ein Mutzen ist ein am Gransel (vorn) und der Stoier (hinten) breites Fahrzeug.

[8]) Fereberger schreibt Buasen.

[9]) Der Platz, an dem die Pferde angespannt (eingeschlagen) wurden.

[10]) Jener Teil des Zugseils, an dem die Pferde angespannt waren und ihre Zugkraft ausübten.

[11]) Gabelförmige Hölzer zum Hineinlegen des Seiles in den zur Unterstützung des Buesens dienenden Buesenzillen, die deshalb auch Furkelzillen hießen.

[12]) Gewöhnlich Sparing genannt, dicke, mit einem Schuh versehene Prügel, die, um ein Schiff vor dem Auffahren zu schützen, gegen dessen Außenwand gestemmt wurden.

[13]) Prügel, wie die Sparinge, jedoch unbeschlagen.

[14]) Hölzerne Schaufeln zum Ausschöpfen des Wassers aus den Fahrzeugen.

[15]) Ein Prügel aus Eschenholz, von Natur aus etwas gebogen, mit eisernem Schuh und einem von der Schuhspitze etwa 90 cm entfernten eisernen Haken. Er dient dazu, um ein Fahrzeug beim Zufahren an Stellen, wo keine Haftstecken sind, anzuhalten, indem der Reiher, in dessen Haken (Nase) man das Seil einlegt, am Boden aufgestemmt wird.

[16]) Um am Nächtigungsplatz festzustellen, ob sich der Wasserstand geändert hat.

[17]) Hölzerne Pfähle, die in den Boden getrieben werden, um die Schiffe daran zu verheften.

Sämtliche Schiffe waren mit eisernen Ankern versehen. Diese waren vorne am Gransel kopf angebracht und wurden bei Seilbrüchen geworfen, um die Zugschiffe herzuhalten. Das Ankerseil wurde durch das Ankerg'haspiert (Haspel) abgelassen und wieder aufgewunden und war in Schwinge [18]) und Stiefel [19]) (Büffel) [20]) verheftet.

Auf jedem der Zugschiffe befanden sich einige Schiffleute. Auf dem Hohenau waren:

1) Der Söß staller [21]), der Führer des Zugs, der Herr über alles in Bezug auf die Fahrt, über die Leute zu Wasser und am Land. Er war dem Schiffmeister, der Versicherung und der politischen Behörde für alles verantwortlich. Während der Fahrt saß er auf seinem Stand, die Werkzeugtruhe diente ihm als Sitzbank, zu deren Rechten in einem hölzernem Verschlag sich sein Bier befand. Seine Unterkunft hatte er am Hohenau im zweiten Söß stall, sie war mit Bett, Tisch, Bank, Truhe und Kerzenleuchter ausgestattet. Der Hilfsruderer war sein Bedienter, der die Tafel im hinteren Schiffkahr (Magazin) zu decken hatte. Die Equipierung des Söß stallers war die eines besseren Schiffmanns. Der Söß staller genoß im allgemeinen den besten Leumund, besonders war dies bei den älteren Söß stallern der Fall.

2) Der Seilträger, ein gewichtiger Funktionär im Schiffzug, der sich oft in gefährlicher Lage befand. Er gab das Zugseil (den Buesen) zu den Pferden hinaus, ließ die Pferde daran anspannen (einschlagen) und führte es mit dem Seilmutzen, auf dem es in Reihen oder Stößen zusammengeschlagen war, nach dem Hohenau, wobei er die Seilleeren ins Wasser warf. Am Hohenau wurde der Buesen in der Schwinge verheftet.

3) Der Bruckknecht, der Gehilfe des Seilträgers, mit dem er zusammen arbeitete. Ihm oblag auf der Fahrt mit dem Seilmutzen dessen Steuerung und dann dessen Verheftung. Als Seilträger und Bruckknecht wurden meist jüngere Leute gewählt, flinke und starke Burschen.

4) Der Stoirer am Hohenau, der die Steuerung des Schiffes mit Hilfe des Hilfsruderers besorgte.

5) Der Hilfsruderer, der dem Stoirer bei der Steuerung half. Gleichzeitig war er der Bediente des Söß stallers.

6) Der Reserveschiffmann, der beim Hängseil am Nebenbei und sonst noch zu Verschiedenem in Verwendung stand.

7) Der Koch. Dieser hatte mittags und abends die Kost für die ganze Mannschaft zu bereiten, die in guter Suppe mit Knödeln oder Haushrot, Rindfleisch in

[18]) Ein hinter dem Gransel quer durch das Fahrzeug reichender Balken.

[19]) Ein hinter dem Gransel lotrecht stehendes Rundholz.

[20]) Hölzer gleich dem Stiefel, jedoch vorne und hinten neben der Wand angebracht.

[21]) Der Söß staller hat seinen Namen vom Söß stall, der Stelle, an der das Wasser aus dem Schiffe ausgeschöpft wird. (Vergleiche Anmerkung 14). Fereberger schreibt Söß thaler. Man findet diese Schreibweise häufig, sie ist jedoch unrichtig.

Stücken zu ¾ Pfund für jeden Mann und Semmelkren, Erdäpfeln oder anderem Gemüse bestand. An Fasttagen gab es kein Rindfleisch, dafür Knödel oder dergleichen. In der Früh und nachmittags gab es nur Trunk und Brot. Von dem Koch des beschriebenen Zuges erzählt Fereberger eine heitere Geschichte. Die Schiffmeisterfrauen haben stets darauf gehalten, daß der Koch bei der Heimkehr des Schiffzuges das während der Fahrt gesammelte „Abschöpffett" abliefere, damit sie dann während des Winters damit ihre „Einbrennen" herstellen könnten. Bei manchem Schiffzug gab es bis zu hundert Pfund Fett. Der Koch des beschriebenen Zugs hatte aber das Fett in Wien verkauft und redete sich aus, daß von Pest bis Wien derart fettes Büffelfleisch geliefert worden sei, daß die Suppe in Folge des vielen Fettes fast ungenießbar war. Er mußte fast die ganze Suppe abschöpfen und konnte einen großen Kübel Fett sammeln. In Wien habe er aber alles verdorben gefunden und in die Donau werfen müssen. Von Wien bis Linz aber sei nur mageres Fleisch geliefert worden und da habe es kein Abschöpffett gegeben. Die Schiffmeistersfrau aber durchschaute den Koch, der das Fett in Wien verkauft hatte, und sorgte für seine Entlassung.

Auf dem Nebenbei befanden sich:

1) Der Schiffschreiber. Dieser führte die Kasse, besorgte Einkäufe usw., übte die Kontrolle in allen wirtschaftlichen Belangen und konnte als Vertreter des Schiffmeisters jederzeit sein Veto einlegen. Auf die Führung des Schiffzuges war ihm aber nur in besonderen Fällen eine Einflußnahme eingeräumt. Nur bei Gefahr im Verzuge und anderen kritischen Ereignissen mußte ihn der Söß'staller hören.

Hier eine kleine Episode aus der guten alten Zeit. Es ist noch vor 60 bis 70 Jahren (vor Verfassung der Schrift) der Fall gewesen, daß einige Schiffmeister, die nicht lesen und auch nicht schreiben konnten, gar keine Schiffschreiber hielten. Sie haben das Rechnungswesen ihres Geschäftes jahraus, jahrein, durch ihr angestammtes gutes Gedächtnis im Kopf getragen oder zum Teil durch ihre Kinder oder Angehörigen, soweit es möglich war, in Evidenz gehalten. Sie sind gut gefahren und haben in ihren Unternehmungen Glück gehabt. Sie sandten ihre Schiffe oft weit aus und übergaben ihren Söß'stallern in einer „Saubladern" das Rechnungsgeld, drei- bis viertausend Gulden und auch mehr in Silber. Am Endpunkt der Fahrt sind sie selbst erschienen. Hatten sie Zollabfertigungen, so übergaben sie diese einem Kaufmann. Kam der Schiffzug nach Hause, so erschien der Söß'staller bei seinem Herrn und sprach: „Sö Herr, da haben S' Ihre Bladern wieder und das übrige Geld" und der Herr nahm es, ohne nachzuzählen, ohne Rechnungslegung. Das ist vielfach besonders bei den Innfahrern vorgekommen.

2) Der Nebenbeifahrer. Dieser stand die ganze Zeit beim Timon [22]) und steuerte den Nebenbei.

3) Der Hilfsruderer, der ihm dabei half. Gleichzeitig war dieser der Bediente des Schiffschreibers.

[22]) Das Steuerruder eines Fahrzeugs für den Gegenzug, seit der Wende des 18. Jahrhunderts im Gebrauch.

4) Der Bock, welcher mit Bremse und Hängseil am Nebenbei die Steuerung der beiden Schwemmer fortwährend zu regeln hatte.

Auf dem Schwemmer waren:

1) Der Schwemmer-Göß'staller, der den Anordnungen des Göß'stallers am Hohenau unterstand.

2) Der Schwemmerstoirer und

3) Der Hilfsruderer, der mit dem Schwemmerstoirer die Steuerung des Schwemmers besorgte.

Am Schwemmer-Nebenbei gab es wieder

1) einen Stoirer und

2) einen Hilfsruderer.

Die Einstellplätten hatten die Bestimmung, beim Übersetzen über Seitenarme oder den Strom selbst die Pferde einzustellen und überzuführen. Während der Fahrt des Schiffzugs waren sie unter den Buesen gestellt, der in jedem Schiff in eine Furkel gelegt und durch eine Bremse festgehalten war. Auf diese Weise konnte der Buesen immer ober Wasser gehalten werden. In jeder der Plätten war ein Zillenführer. Diese waren, da sie immer mit dem nassen Seil zu tun hatten und beständig unter freiem Himmel waren, in ein ledernes Gewand, meistens aus Juchten, eingefügt. Wenn sie bei der Furkel nichts zu tun hatten, mußten sie sich in der Plätte liegend verhalten, da sie durch den aufgehenden Buesen hinausgeschnellt werden konnten, wodurch viele ertrunken sind.

Am Land ging der Geschworene mit einem großen, mit Eisen beschlagenen Beißer, mit dessen Hilfe er dem Seil über Reitstecken, Baumstämme, Mauern und dergleichen hinweg half. Zu der Stelle eines Geschworenen nahm man meistens die gröbsten und rohesten Leute.

Von den Schiffleuten hießen der Seilträger, der Bruckknecht, der Hohenaustoirer und der Schwemmer-Göß'staller die Mehringer. Sie durften an der Tafel des Göß'stallers teilnehmen. Der Schiffschreiber speiste allein eine Stunde vor der übrigen Mannschaft, bei schönem Wetter am Tabor [23]) des Hohenau, bei schlechtem Wetter an einer gedeckten Stelle. Die übrigen Schiffleute speisten hinter der Stoierbrücke des Hohenau. Die Leute vom Nebenbei und die Schwemmerleute mußten sich Brot und Trunk zur Jause in Vorrat mitnehmen.

Der Koch soff den ganzen Tag und der Hohenaustoirer hatte einen Holzverschlag in der Größe wie der Stefansturm, in dem seine Pitsche ruhte. Er war den ganzen Tag im Freien und trippelte mit seiner Timonstange herum und da dürstete ihn beständig.

Die Schiffleute trugen Stiefel aus Kuhleder von schwach lichtgelber Farbe.

Seilträger und Bruckknecht modernisierten sich rasch, alle anderen blieben wie die Wilden. Bei den gewöhnlichen Schiffleuten traf es sich oft, daß die Kerle sich gar nicht kultivieren ließen und den Strick von der Weide noch lange nicht verloren. Zuerst, als sie eintraten, waren sie demütig und moralisch, als sie aber mit

[23]) Gewöhnlich Taber genannt. Der aus Laden zusammengefügte „Stand" im Schiff.

der Zeit angefressen waren, wurden sie lebendiger. Ist man auf eine Station gekommen, so waren gerade diese die ersten, die in der Blauen Hahnengasse in Pest das Schusterwasser reichlich genossen oder in Preßburg den Zuckermantel frequentierten. Viele waren verheiratet. Wenn sie heimkamen, haben sie ihren Weibern ungarisches Mehl und Seife mitgebracht, aber oft brachten sie auch sonst noch etwas mit und der Bader mußte sie kurieren. Die Weiber stellten sich zwar zufrieden, weil sie etwas bekommen hatten, wiesen aber doch darauf hin, daß sie schon acht Wochen keinen Mann hätten und vielleicht noch weitere acht Wochen ohne Mann bleiben müßten und jede hat dann ein Gelübde gemacht und eine Wallfahrt angetreten.

Unser Schiffzug hatte eine Bespannung von 60 Pferden. An ihrer Spitze stand der Vorreiter. Er hatte die Seitenarme und die Stellen, wo die Pferde ins Wasser kamen, zu untersuchen und alles zu veranlassen, was notwendig war, damit kein Pferd falle oder ins Wasser gezogen werde, hatte Leute und Pferde zur Tätigkeit anzuhalten, das Schlichtreiten und das Happlahaben zu leiten und alles am Land zu dirigieren. Er selbst war nie eingeschlagen, saß den ganzen Tag auf seiner Mähre, ritt beständig hin und her, schrie in einem fort, bis er abends ganz kriegli (heiser) war.

Der Voraufreiter war der erste nach dem Vorreiter. Wenn dieser abwesend war, was häufig der Fall gewesen ist, so hatte der Voraufreiter die Aufsicht statt des Vorreiters.

Der Marstaller hatte in der Mitte der Zugpferde die Aufsicht.

Der Hundseilreiter war 5 bis 6 Pferde vor dem Afterreiter. Er hatte nach dem Ausschlagen die Zwiesel zu den Zugpferden zu streifen, daher der verächtliche Name.

Der Afterreiter hatte ebenfalls die Aufsicht über die Tätigkeit und Sicherheit der Pferde und der Leute, wie der Vorreiter selber. Er ließ sich oft ausschlagen und ritt den müßigen Pferden und Leuten zu und hieb mit der Peitsche auf sie ein. Er stand an der Spitze der Aufstricker. Das waren 5 bis 6 Pferde, je nach der Größe des Zugs. Bei unserem Zug waren es drei Paare. Der Zweck der Aufstricker war, den Buesen vor dem ersten Zillenführer derart aufzureiten, daß er stets an der Oberfläche des Wassers blieb. Wenn das Gros der Schiffreiter einen kleinen Seitenarm übersetzte und die Zwiesel ohne Zugkraft mitstreifte, mußten die Aufstricker den ganzen Schiffzug eine kleine Strecke ziehen, bis das Gros wieder zum Zug kam. Im Notfall mußten die Aufstricker auch Schlichtreiten vornehmen. Sie waren nicht in die Zwiesel eingebunden, sondern eine Seillänge hinter dem Zwieselring in den Buesen aufgeklampft.

Die Pferde und die Leute wurden im Auftrag des Schiffmeisters durch den bestellten Vorreiter bei Bauern für die Reisestrecke und die Reisedauer gemietet; dabei wurde der Lohn für den Mann und das Roß, der Stuckerlohn, vereinbart. Stand ein Pferd um oder ertrank es, so bekam der Bauer keinen Schadenersatz, das ging auf seine Gefahr.

Die Reiter erhielten am Morgen Trunk und Brot als Frühstück, mittags und abends die Schiffkost wie die Schiffleute samt Trunk und Brot. Die Pferde bekamen dreimal täglich Hafer, so viel sie fressen wollten, aber kein Heu oder G'hack, letzteres hatten die Leute von daheim mit. Über Nacht schlugen die Pferdleute Zelte von Rohrdacken und Plachen auf, worin sie schliefen. Die Pferde wurden an die Futterbarren gehängt, mit einer Decke behangen und so standen sie über Nacht unter freiem Himmel in einer Au oder wo eben genächtigt wurde. Die Moral der Pferdeleute war nicht hoch anzuschlagen. Hat es sich ereignet, daß so ein Rosselenker eine „Dienstbare" aufgezwickt und in sein Zelt über Nacht eingezaubert hat und wurde dies offenbar, so war der Spektakel schon fertig. Aus Neid wurde sie dann von den anderen ausgejagt. War zufällig noch von einem kolikkranken Roß die Klystierspritze vorhanden, so wurde sie gleich mit Wellsand und Wasser gefüllt und das arme Wesen wurde solange bespritzt, bis der Inhalt gar war. So geschehen am 7. Juli 1843 in Muckendorf in Niederösterreich.

Der Vorreiter und die anderen Reiter aßen mittags und abends ohne Tisch und Bank unter freiem Himmel, regnete es, dann unterm Zelt. Als Trinkgefäße hatten sie Pitschen, das Eßbesteck mußten sie selber mithaben, wenn sie nicht die Finger nahmen.

Die Pferde übten ihre Zugkraft an der Zwiesel aus, die aus dem stärksten Seil angefertigt und mit Ketten und weiterem Seilwerk umflochten war. Die Pferde waren zum Teil paarweise, zum Teil einzeln angespannt (eingeschlagen). Bei Zusammengespannten trug nur eines einen Reiter, der zweite Mann ging lediglich als Aufleger mit. Bei Einzelngespannten trug jedes Pferd einen Reiter. Jedes Pferd hatte einen Sühl [24]), das war ein starker hölzerner Reifen, der um die Mitte des Pferdes hinten und vorne herum ging, und durch diesen übte das Pferd seine Zugkraft aus. Der Sühl hatte am hinteren Teil einen eisernen Ring, in dem das Beilseil durch einen Knebel befestigt war. Das Beilseil ging an die Zwiesel und war dort eingebunden. Dort wo die Bespannung aufhörte, war die Zwiesel mit einem großen starken eisernen Ring versehen und dort war der Buesen eingebunden, das Seil, mit dem die Schiffe gezogen wurden. Er war am Hohenau verheftet. Jenes Seil, welches dazu benützt wurde, Biegungen (in der Schifferspracbe „Krumpen" genannt) leichter umfahren zu können, war das Prurseil [25]).

Es gab Ecken, Schotterhaufen und andere Krümmungen, deren Umfahrung besonders bei kleinen Wasserständen den Schiffzügen arge Schwierigkeiten bereitete. Das Prurseil erleichterte dies. Es wurde an der Stoier des Hohenau verheftet, auf mehrere Seillängen an dem Buesen eingebunden und am Gransel des Hohenau mittels der Bremse, die nachgelassen und zugezogen werden konnte, festgehalten. Der Hohenau-Nebenbei und der Schwemmer-Nebenbei waren mit ihren Gransein anliegend an der Stoier des Hohenau, bezw. des Schwemmers mit dem Hängseil

[24]) Ferneberger schreibt Syl.

[25]) Die Prur ist der vordere Teil des Schiffes, wo die parallelen Wände in die Spitze zusammen gehen.

festgehalten. Wie es nun das Hohenau, bezw. der Schwemmer für die Steuerung brauchten, ließ der betreffende Nebenbei das Hängseil los und ging in die Weite, wodurch Hohenau bezw. Schwemmer in ihrer Steuerung freie Bewegung erhielten.

Den Weg am festen Land am Ufer des Stroms, auf dem die Pferde sich frei bewegen und ihre Zugkraft ausüben konnten, bezeichnete man als den Treppelweg, für dessen Erhaltung die politischen Behörden zu sorgen hatten. Das Stromufer, wo die Pferde am Treppelweg geritten wurden und den Schiffzug zogen, der Schiffzug aber genügend Fahrwasser und die Möglichkeit hatte, die Strecke zu passieren, hieß der Seilzug, der bald auf dem rechten, bald auf den linken Stromufer verlief.

Die Fahrt der Zugschiffe von Linz nach Pest erfolgte unbeladen mit Rudern, denn dazumal hat jede Ladung zu Tal nach Pest gemangelt. Dadurch ist viel Zeit verloren gegangen und es entstanden Unkosten. Hätte man eine Ladung gehabt, so wäre dies gefundenes Geld gewesen. In Ungarn sind die Winde für die Schiffe in der Talfahrt, besonders für leere, störend. Bei unserem Zug war man so glücklich, in 14 Tagen Pest zu erreichen. In der Gegenfahrt bestand die Ladung der Zugschiffe je nach dem Bedarf, Lage der Konjunktur, Rentabilität und Spekulation aus Landesprodukten aus Ungarn, Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Knoppern, türkischen Zwetschken, Kleesamen, Hanf, rohem Tabak, Schafwolle usw., ärarischem Tabak und Tabakfabrikaten aus Hainburg, Landesprodukten und Kaufmannsgütern aus Wien, Wein, Weinessig, Senf, Anis, Fenchel, Erbsen usw. aus Stein und der Wachau. Manches Jahr betrug der Weinexport ab Stein bei 200.000 Eimer im Frühjahr und Herbst. Die Schiffzüge waren das Transportmittel dieser Artikel nach Oberösterreich, Bayern und Tirol. Ladeplätze in Ungarn waren Tolna, Pest, Raab, Preßburg, in Österreich Hainburg, Wien und Stein. Die Endstationen waren an der Donau Linz, Passau, Regensburg und Günsburg und am Inn Rosenheim, von wo der Weitertransport nach Tirol zu Land vorgenommen wurde [26]).

War nunmehr die Zeit herangekommen, daß die Reise angetreten werden sollte, wurde den Bauern angesagt, die Pferde zu stellen. Die Leute kamen mit den Pferden an dem hiefür bestimmten Tag zusammen, wobei der ganze Zeug mitgebracht wurde, Decken, Dacken, Plachen, G'hack usw. Die Bauern erschienen hiezu persönlich, weil es hiebei ein Essen gab. Hatte der Schiffmeister nicht selbst ein Stallung, so wurden die Pferde in einem Wirtsstall eingestellt. Es wurde eine Mahlzeit abgehalten, die der Schiffmeister bezahlte. Hiebei wurde Rindsuppe mit gebähten Semmelschnitten, Rindfleisch mit Semmelkren, „Bradl" vom Kalb oder Schwein, dann Bier, Wein und Brot serviert. Es wurde dabei der „Gottsnam" getrunken und der Schiffmeister leben gelassen. Daß es dabei mäßig herging, kann man nicht behaupten. Mancher Bauer hat schon lange vorher auf diese Mahlzeit seine Kombination gemacht und hat acht Tage zu Hause nichts gegessen, damit

[26]) Dies ist nicht richtig. Es gingen auch Schiffzüge nach Hall in Tirol, wo der große Holzrechen die Weiterfahrt hinderte. Dort steht heute noch der ehemalige Getreidekasten.

sein Magen ein gehöriges Quantum „Bradl" einnehmen konnte. Alle Bauern aber waren nicht so.

An diesem Tage wurde von den Pferdleuten nichts mehr gemacht, als nur getrunken und Suez und Port Said besucht, weil sie glaubten, diese seien nicht weit von Pest entfernt.

Den anderen Tag, früh am Morgen, wurden die Pferde in die Einstellplätten eingestellt und es ging dahin nach Pest. Die Fahrt dauerte acht Tage. Unterwegs wurden die Pferde an den Nächtigungsplätzen ausgelassen und es wurde Nachtlager geschlagen. Die Fütterung wurde auf den Plätten vorgenommen. Die Leute erhielten täglich ein Gulden Schein Kostgeld, der Vorreiter mehr.

War diese Wasserkavallerie am Bestimmungsorte angelangt, so wurden die Requisiten auf die Zugschiffe eingeräumt, es wurde die Stadt besichtigt und es stellte sich großes Verlangen nach der Natural-Schiffskost bei allen ein.

Es ist Hochsommer. Der Himmel ergraut schon, die Dämmerung schimmert schon durch, der Vogelsang erhebt sich allmählig, der Sößstaller ist auch schon in der Höhe, schaut sich den Himmel an und betrachtet die Natur, Wind und Wetter. Flugs nimmt er einen Schapfen vom Koch, stößt ihn in das Fahrwasser, zieht ihn herauf und wäscht sich die Hände und das Gesicht. Dann ruft er den Hilfsruderer um ein Handtuch, kleidet sich fertig an und schon erschallt der Ruf: „Auf überall in Gottes Nam!"

Man sollte nicht glauben, wie die Pferde diesen Ruf freudig vernehmen. Sie springen auf, beuteln den Wellsand ab und sind froh, von den Gelsen befreit zu werden. Jetzt geht es drunter und drüber. Die Zelte, die Futterbarren usw. werden eingeräumt, jedermann ist an seinem Platz. Der Sößstaller läßt die Fahne aufhissen, begibt sich auf seinen Stand, entblößt sein Haupt und verrichtet stehend sein Morgengebet, was ihm alle Mehringer am Schiff und auch der Vorreiter am Land nachmachen, er informiert sich, ob an der Zwiesel eingeschlagen, alles in Ordnung und auch die Abheftung vorgerichtet ist. Wenn der Seilträger, dem dies obliegt, berichtet: „Alles fertig!" Dann schwingt er seine Schalten [27]) und ruft laut und kräftig:

„Quandl hab über; Hab'n ..... in Gotts Nam!" und der Zug ist in der Abfahrt begriffen.

„Quandl hab über!" geht die Zillenführer an, über denen der Buesen schwebt, und heißt: nimm dich in acht, daß dich der Buesen nicht hinausschnellt, wenn angeritten wird, denn dabei sind schon viele ersoffen. Das „Habn" geht die Roßleute an, die müssen anreiten.

Es hat sich aber ein Anstand ergeben. Der Zug muß wieder ans Land fahren, weil der Schwemmer nicht von seinem Haft los kann, denn sein Haftseil hat sich am Haftstecken verzwickt. Der Geschworene hatte zum Abheften einen Aufleger gestellt, der damit nicht umgehen konnte. Es wurde nun alles hinab beordert, der Geschworene selbst auch. Der Anstand ist bald behoben, der Schwemmer kann wieder

[27]) Stange. Fereberger schreibt Schaln, wie das Wort gewöhnlich ausgesprochen wird.

schwimmen und so kommt der Schiffzug in Bewegung. Der Geschworene aber wird mit allen möglichen Titulaturen belegt.

Mittags und abends ist an die Landung zu denken. Am Abend braucht man einen guten Stand für die Nacht für die Schiffe und die Pferde. Der Söß'staller schwingt seine Schalten und ruft „Hoa!", das bedeutet das Stillstehen der Pferde. Ist es notwendig, die Schiffe noch ein wenig höher zu stellen, so ruft er: „Laß he nu a weng!" Die Pferde machen noch einige Schritte im Zug, dann ruft er noch einmal „Hoa!" und alles steht still. Bei der Landung abends ruft er auch noch: „Schlag aus! Führ außa!" Abends muß nämlich die Zwiesel zu den Zugschiffen gestreift werden. Der Seiltrager muß Zwiesel und Buesen untersuchen, ob nichts fehlt, ob keine „Geiger" [28]) vorkommen oder sonst etwas daran geschehen ist. Beim letzten Kommandoruf ist der Söß'staller schon „kriegli" und kann kein lautes Wort mehr reden. Natürlich, die Wasserluft macht's!

Traf es sich durch besondere Umstände, Hochwasser oder dergleichen, daß der Buesen nicht nach der Länge im Seilzug ausgeritten werden konnte, dann war das Schlichtreiten notwendig. Da ging es dann einwärts in Gärten, Wiesen und Felder. Es kam zwar selten vor, aber wenn es vorkam, dann gab es Reklamationen und Vergütungen nach allen Seiten.

Beim Sprengen über Wasser [29]) wurde das „Happlahaben" eingeleitet. Es wurde auf kurze Seillängen abgespannt und die Pferde wurden durch Lärmen und Zuschlagen auf Reiter und Pferd zur äußersten Zugkraft angespornt, damit die Schiffe einen starken Gang erhielten. Dadurch ging das Übersetzen auf das andere Ufer leichter. Dort wurden die Anker geworfen und die Schiffe standen still. Es wurde viel Zeit und Arbeit dadurch erspart, es hatte aber Gefahren in sich. Hielten die Anker nicht oder brachen die Pratzen beim Werfen, dann konnte das Fuhrwerk dahinrinnen und zu Grunde gehen. Das Happlahaben wurde auch bei Stromschnellen und über hohe Ecken angeordnet.

Conto finto

über einen Schiffzug von Pest nach Linz mit 4 Schiffen und einer angenommenen Ladung von 10.000 Wiener Zentnern, rinfuso [30]) geladen und mit 60 Schiffspferden bespannt.

Frachtsatz 1,12 fl. C. M. je Zentner.

Vorgeschriebene Lieferzeit vier Wochen, bei Verlust der halben Fracht, Hochwässer, Naturereignisse, Volksaufläufe, Hindernisse unwiderstehlicher Gewalt ausgenommen. Die Versicherung der Verladung geht auf Kosten der Empfänger oder der Versender. Ein- und Ausladen, sowie Abschifftungen [31]) unterwegs gehen den Schiffmeister an.

In Verwendung kommen: 20 Schiffleute, 63 Pferdeleute und 60 Schiffspferde. Die Schiffleute sind im ständigen Dienst des Schiffmeisters, Pferde und Pferdeleute werden bei Bauern nur für die Reise gedungen. Nach zurückgelegter Reise erhalten die Bauern den Schifflohn für die Pferde und die Leute.

[28]) Eine durch Unachtsamkeit zusammengezogene Schlinge im Seil, das dann an dieser Stelle aufgeht.

[29]) Uferwechsel des Schiffzuges.

[30]) Lose eingeschüttet, nicht in Säcken.

[31]) Ausladungen, um die Tauchung (den Tiefgang) der Fahrzeuge zu vermindern.

Für die obige Reise von Linz nach Pest und zurück werden 60 Tage Dauer angenommen. Die Rechnung stellt sich wie folgt:

20 Schiffleute und 63 Pferdeleute zusammen mit 60 Tagen sind rund 5000 Tage. Sämtliche Mannschaft erhält vom Schiffmeister die Naturalkost und zwar: in der Früh Trunk und Brot, mittags Rindsuppe, Rindfleisch, jeder Mann ¾ Wiener Pfund, nebst Zuspeise, Brot soviel jeder will, abends dasgleiche und jedesmal den Schifftrunk, Most, Bier oder Wein.

Also für 5000 Tage (per Tag und Mann zu 1,3 fl gerechnet) kostet die Verpflegung			fl 6.000.—
Für die Pferde werden 3600 Metzen Hafer verwendet, per Metzen 25 Groschen. Per Tag und Pferd wurde 1 Metzen Futterhafer angenommen. Die Pferde können fressen, soviel sie wollen. Die Hälfte wird davon verstreut und gestohlen.			fl 4.500.—
Stuckerlohn für 60 Pferde und 60 Pferdeknechte à 30 fl			fl 3.600.—
Löhnungen: Gößstaller	fl 100.—		
Die 4 Mehringer	fl 290.—		
Die anderen Schiffleute	fl 560.—		
2 Böcke der Reiter	fl 60.—		
Vorreiter	fl 75.—		
Afterreiter	fl 45.—		
Drei andere	fl 40.—	fl	1.170.—
Schiffschreiber einschließlich Defizit		fl	500.—
Talfahrt der Zugschiffe		fl	500.—
Talfahrt der Pferde		fl	650.—
Gottsnam-Trinken der Pferdeleute		fl	300.—
Brücken öffnen in Preßburg, Komorn und Gran, Ankerwacht, Haftgelder, Strudengebühr, Sammler, Fahnenstrecker usw., Ein- und Ausladen, Maut		fl	200.—
Brennholz und Diverses		fl	280.—
Amortisation für Zug- und Nebenschiffe, Schiffseile und alle übrigen Schiffsrequisiten		fl	4.800.—
Aufs Kapital		fl	2.000.—
	Wienerwährung	fl	24.500.—
	oder in C. M.	fl	9.800.—

Bilanz.

10.000 Zentner Fracht à fl C. M.	fl 12.000.—	
Gewinn		fl 2.200.—
	fl 12.000.—	fl 12.000.—

Passau, 2. Mai 1847. Stauffenegger m.p.

Dipl.-Ing. Ernst Newerklowsky (Linz)

Eggereck

Ein Alt-Linzer Landsitz

Die nächste Umgebung von Linz wies einst zahlreiche Landsitze, Schlößchen, Garten- und „Lusthäuser" auf, die von reichen Bürgern der Stadt als Sommerhäuser, als sommerliche Quartiere und Tummelplätze neben den im Winter bewohnten Stadthäusern, oder als dauernde Wohnsitze erbaut wurden. Ihre Errichtung und Ausstattung mit ausgedehnten Gartenanlagen, oft auch einer kleinen Landwirtschaft, ist Ausdruck der erwachenden Natursehnsucht der Barockzeit, die aus der Enge der mittelalterlichen Stadt und ihren lichtarmen und gartenlosen Gassen in die freie Natur hinaus drängte. Das schönste und bekannteste Beispiel