

OBERÖSTERREICHISCHE HEIMATBLÄTTER

44. Jahrgang

1990

Heft 1

Herausgegeben vom Landesinstitut für Volksbildung und Heimatpflege in Oberösterreich

Karl Starke Die Entwicklung des Kohletransportes im Hausruckgebiet	3
Anton Schaller Gottlieb Oberhauser (1847–1921) – Beinrichter in Goisern	31
Hans Falkenberg „...sich selbst einen Strick drehen“ Winterliche Stuben-Seilerei mit Schnürswagen und Gehwagen	37
Hermann Fischer und Theodor Wohnhaas Marginalien zur Orgel in der Stiftskirche Reichersberg	44
Heinrich Kieweg Drei alte Sagen über den Ursprung des Messererwappens	51
Zwei alte Ansichten von Molln (Angela Mohr)	58
Historische Boote auf dem Hallstätter See (Karl H. Wirobal)	61
Der Turm zu Steinruck auf der Pammerhöhe in Rechberg (Herbert Hiesmayr)	64
Die lutherische Schule in Ortenburg und Oberösterreich (Hans Hülber)	66
Sonntagsruhe einst und jetzt, gesehen von der Warte des Rechtes (Josef Demmelbauer)	68
Buchbesprechungen	71

Literaturverzeichnis

Thieme-Becker: Allgemeines Lexikon der bildenden Künstler. Bd. 27, Leipzig 1933, und Bd. 28, Leipzig 1934.

Ingo Nebelhay, Robert Wagner: Bibliographie altösterreichischer Ansichten. Werke aus fünf Jahrhunderten, Bd. 3, Graz 1983.

Konrad Schiffmann: Der Maler Prechler in Garsten. In: Christliche Kunstblätter, Jg. 48 (1907), Nr. 4, Linz, S. 41 f.

Alfred Marks: Oberösterreich in alten Ansichten. Linz 1966.

Hans Oberleitner: Aus Enns- und Steyrtal. Zehn Kupferstiche nach Zeichnungen von Johann Carl von Resfeld 1658–1735. In Handdrucken der Originalplatten aus dem Besitz des OÖ. Landesmuseums. Kunsthochschule der Stadt Linz, Studio Press 1951.

1.500 Jahre St. Benedikt (Ausstellungskatalog). Salzburg 1980.

Kirche in Oberösterreich. 200 Jahre Bistum Linz (Ausstellungskatalog), Linz 1985.

Seitenstetten. Kunst und Mönchtum an der Wiege Österreichs (Ausstellungskatalog), Seitenstetten 1988.

Historische Boote auf dem Hallstätter See

In den Oberösterreichischen Heimatblättern, Heft 3/4, 1967, erschien ein Aufsatz von F. Morton und F. Zahler unter dem Titel „Der letzte Hallstätter Mutzen wird gebaut“. Die Autoren schildern darin ausführlich den Bau eines Mutzens¹ im Jahr 1958. Auch ein kurzer Rückblick über die Bedeutung der Salzschiifahrt auf dem Hallstätter See und auf der Traun, der verwendeten Boote und die Bedeutung des Berufes der Bootsbauer im Zusammenhang mit der Salzgewinnung wird in diesem Aufsatz gebracht.

Nun, die Vermutung der beiden Autoren hat sich – Gott sei Dank – nicht bewahrheitet. Die traditionellen Holzzillen auf dem Hallstätter See erfreuen sich nach wie vor größter Beliebtheit und gehören genauso zum charakteristischen Ortsbild wie die am Berghang klebenden Häuser.

Bereits 1969 wurde am Gelände des zugeschütteten ehemaligen Salinenhafens ein weiterer Mutzen gebaut. Die Leitung hatte Leopold Edlinger jun. (1914 bis 1973), der letzte professionelle Plät-

tenbauer dieser alteingesessenen Bootsbauerfamilie. Dieser Mutzen namens „Rudolf“, diesmal wahrscheinlich wirklich der letzte in Hallstatt gebaute Mutzen, wurde bereits 1979 außer Dienst gestellt und Ende desselben Jahres vom Vater des Verfassers zerlegt und zu Brennholz bzw. Bauholz aufgearbeitet. Da besonders die oberen Teile der Seitenwände („Seim“) aus qualitativ hochwertigem Fichtenholz bestanden, war es möglich, diese als Tischlerholz zu verwenden. Auch Teile des Bodenholzes und der „Kipfen“ (Spanten) konnten beim Umbau des Dachgeschosses in Hallstatt, Lahn 109 als Bauholz Verwendung finden.

Im Jahre 1978 wurde wieder ein Mutzen auf Kiel gelegt, diesmal allerdings vom Schiffbaumeister Pumberger in Haibach ob der Donau. Dieser Gemeindemutzen namens „Ferd“, benannt nach dem damaligen Bürgermeister Ferdi-

¹ Holzzille in historischer Bauweise mit einer Länge von rund 20 m, einer Breite von mehr als 3 m und einer Bordwandhöhe von ca. 90 cm.

mand Zauner, kam auf dem Landweg nach Hallstatt. Seine Abmessungen weichen nur unbedeutend von den früheren Mutzen ab, doch dürfte seine Lebensdauer sicherlich wesentlich größer werden als die seiner Vorgänger. Dafür sorgen eine intensive Imprägnierung und ein Windensystem im Bootshaus, womit der Mutzen nach jedem Gebrauch aus dem Wasser gehoben werden kann.

Interessant ist, daß alle Hallstätter Holzzillen², auch „Plätten“ genannt, bis in die sechziger Jahre unseres Jahrhunderts eine relativ kurze Lebensdauer hatten. Bei der Saline war es üblich, die Plätten abzuwracken oder an Private abzugeben, wenn die ersten größeren Schäden im Bereich der Wasserlinie auftraten. Die Lebensdauer dieser Holzzillen war wohl in den überwiegenden Fällen nicht größer als zehn Jahre. Als Ursache dafür können mehrere Gründe genannt werden. Einerseits wurden die Plätten in keiner Weise konserviert, obwohl die Holzimprägnierung bereits im vorigen Jahrhundert beim Salzbergbau bekannt war (Imprägnierung von Grubenholz mittels Salzsäure). Andererseits waren die Boote früher auch wesentlich stärker beansprucht, da viel mehr Transporte auf dem Seeweg erfolgten. Auch einer entsprechenden Pflege konnte bei diesem oftmaligen Gebrauch nicht so großes Augenmerk geschenkt werden. Ein weiterer Faktor für das schnelle Altern dürfte in den oft – sowohl nach Lage als auch nach der Art – unzulänglichen Einstellplätzen gelegen sein. Dadurch kam es zu zusätzlichen mechanischen, aber auch biologischen Beanspruchungen. Nicht zuletzt hatte auch die frühere Bauweise gewisse Nachteile.

Früher herrschte die Meinung vor, die Lebensdauer einer Platte hänge haupt-

sächlich von der Güte des Holzes, von dessen Standort, dem Zeitpunkt der Schlagerung usw. ab. Außerdem wurde als Bootsstandplatz ruhiges, kaltes und fließendes Wasser bevorzugt, wobei man vor allem die Mutzen ganzjährig im Wasser schwimmen ließ. Beliebte Plattenstandplätze waren windgeschützte Buchten, Bachmündungen und künstlich angelegte Hafenbecken.

Es verwundert eigentlich, daß den sonst sehr findigen Einheimischen nicht auffiel, daß die Holzzillen auch an begünstigten Standplätzen und bei Verwendung von qualitativ hochwertigem Holz nicht wesentlich länger lebten.

Doch gerade durch das dauernde „Schwimmenlassen“ waren die nicht imprägnierten Plätten zum schnellen Sterben verurteilt. Im Bereich der Wasserlinie („Tag und Nacht“) setzte bald ein Faulprozeß ein, der sich kaum verzögern ließ. Außerdem war durch Wellengang auch dann eine gewisse mechanische Beanspruchung gegeben, wenn die Boote nicht genutzt wurden.

Wie bereits angeführt, gehören die traditionellen Holzplätten in Hallstatt nach wie vor zum charakteristischen Ortsbild. Der einzige Mutzen am Hallstätter See gehört der Gemeinde und kommt beim gelegentlichen Transport

² Heute werden auf dem Hallstätter See neben dem großen Mutzen hauptsächlich die kleinen „Fuhren“ verwendet. Eine „siebenpaarige Fuhr“ hat eine Länge von knapp 9 m, eine Breite von ca. 90 cm und eine Bordwandhöhe von ca. 40 cm. Aus einem Fichtenstamm von 10 m Länge, welcher bei 7 m noch einen Durchmesser von 40 cm haben muß, können zwei Fuhren erzeugt werden. Die Arbeitszeit für eine Fuhr beträgt rund 70 Stunden.

schwerer Lasten, bei Bauarbeiten im Uferbereich sowie bei Seeveranstaltungen (Seekonzerten, Fronleichnamsprozession) zum Einsatz. Bei den privaten Seeanrainern besonders beliebt sind die sieben- und achtpaarigen Fuhren. Sie werden für kleinere Transporte, für Seeveranstaltungen, Vergnügungsfahrten, Wettrudern usw. eingesetzt. Die flache Bauweise gewährleistet eine ruhige und sichere Fahrweise, so daß jede Fahrt zu einem besonderen Freizeiterlebnis wird. Die Einheimischen sind stolz, wenn sie eine Fuhr besitzen können, wozu allerdings ein Standplatz und vor allem eine Schifffhütte Voraussetzung sind.

Intensive Imprägnierung, geringere Beanspruchung, Verbesserungen in der Bauweise und moderne Windenanlagen,

welche andauernden Wasserkontakt vermeiden, sorgen dafür, daß die Platten heute im Durchschnitt viel länger genutzt werden können. Zwanzig Jahre alte Fuhren sind heute keine Seltenheit mehr.

Ein Hallstätter hatte die Bedeutung der Holzimprägnierung und Holzpflege schon früher erkannt. Seine im Jahr 1940 in Eigenregie gebaute achtpaarige Fuhr tränkte Bartholomäus Eder des öfteren mit Karbollösungen. Auch seine Erben konservierten die Fuhr in ähnlicher Weise und behüteten sie wie ihren Augapfel. Erst im Jahr 1985, nach 45jähriger Lebensdauer, wurde sie vom Schwiegersohn Josef Gamsjäger („Hausner-Sepp“) abgewrackt.

Auch der Schwiegersohn von Leopold Edlinger jun., dem letzten professio-



Eine „siebenpaarige Fuhr“ entsteht

Foto: privat

nellen Plattenbauer in Hallstatt, ist von den Vorteilen der Holzkonservierung überzeugt. Alfred Lenz, Tischlermeister und Fachlehrer an der Höheren Technischen Bundeslehranstalt Hallstatt, betreibt Bootsbau als Hobby. Durch-

schnittlich zwei imprägnierte Fuhren verlassen jährlich seine Werft. Mit viel Liebe zum Handwerk und großem Fachwissen hält er damit eine jahrhundertealte Tradition aufrecht.

Karl H. Wirobal

Der Turm zu Steinruck auf der Pammerhöhe in Rechberg

Wer die Pammerhöhe in Rechberg zum ersten Mal betritt, wird von der freien Hochfläche mit ihren „Steinkobeln“ und Wacholderbeständen gleich in Bann geschlagen. Sie gehört zu den Landschaften, die man immer wieder aufsucht. Bei einem meiner ersten Streifzüge gelangte ich zum Steinrucker Hof, an dem mich neben seinem Mauerwerk vor allem seine großartige Lage fesselte. Der Hof ist schon früh erwähnt. Nach einem Vermerk im OÖUKB. Nr. 261 verkaufte ihn Peter der Wydmer, Capellan zu Mitterberg, am 12. Juli 1383 dem Simon zu Altenburg.

Als nächstes stieß ich westlich jenseits einer flachen Kuppe auf einen mehrere hundert Meter langen baumbestandenen Steinwall, der, oft beachtlich breit, womöglich seit der mittelalterlichen Rodungszeit eine Grundgrenze bezeichnet, an die von beiden Seiten die Steine aufgeschüttet wurden.

Immer mehr aber zog mich, gleich, von welcher Seite ich kam, ob vom Kienastberg herüber, vom Steinrucker Binder oder den Lindner-Hof herauf, meist aber über die Hochfläche selbst, die flache Kuppe vor dem Hof an, vollends, als ich nach dem Hinweis meines Freundes Leopold Mayböck auf die Eintragung eines „Turmes zu Steinruck“ gestoßen war, weshalb ich dem Bauschutt in den

Äckern auf der Kuppe und unterhalb derselben, der mir schon länger aufgefallen war, gesteigerte Aufmerksamkeit schenkte, über dessen Unausrottbarkeit sich die Grundbesitzer, wie ich bald erfuhr, seit Generationen beklagten. Der Hinweis bezieht sich auf eine Publikation Norbert Grabherrs*, in der erwähnt wird, daß nächst dem Steinrucker Hof ein Rundturm stand, „von dem nur noch geringes Erdwerk der Substruktion vorhanden ist“.

Der einstige Standpunkt des Turmes war leicht ausgeforscht, vom Transformator neben dem Güterweg etwa fünfzig Schritte nordöstlich auf die flache Kuppe hinauf. Leider sind die Fundamentfelsen, die bis zuletzt ein großer Bruchsteinhaufen bedeckte, samt den vermutbaren Abstemmungen für die alten Mauerbettungen anlässlich des in den frühen achtziger Jahren abgeschlossenen Güterwegbaues gesprengt und in der Trasse hinabgeschoben worden. Bauarbeiter erinnern sich noch, „auf was wie eine Mauer aus feinkörnigem Gestein“ gestoßen zu sein, das sich auffällig – wie der heutige Feldschutt – vom üblichen gesprengten

* Norbert Grabherr, Historisch topographisches Handbuch der Wehranlagen und Herrschaftssitze Oberösterreichs. Wien 1975, S. 88.