

# Heimatgaue

Zeitschrift für oberösterreichische Geschichte, Landes- und  
Volkskunde.

1. Jahrgang, 1919/20.

3. u. 4. Heft.

Herausgegeben von Dr. Adalbert Depiny. — Verlag von A. Pirngruber, Linz.  
Titelblatt und Zierleisten von Max Kislinger, Linz.

Jährlich 6 Hefte. Bezugspreis des ganzen Jahrganges 20 K nebst 20% Feuerungs-  
zuschlag. Heft 1 u. 2 einzeln 6 K, Heft 3 u. 4 12 K. Bestellungen sind an den  
Verlag, Linz, Landstraße 34, alle Zuschriften über Inhalt und Mitarbeit und alle  
Beiträge zur Sammlung der Volksüberlieferung an den Herausgeber, Linz, Wurm-  
straße 15a, zu richten. Wiederabdruck nur mit Erlaubnis des Herausgebers und  
unter genauer Quellenangabe gestattet. Die Schwierigkeiten, die sich dem Drucke  
entgegenstellten, die ungeheure Steigerung der Herstellungskosten bedingten die Ver-  
zögerung im Erscheinen und zwangen den Verlag, Heft 3 u. 4 zusammenzuziehen.  
Die „Heimatgaue“ bitten alle Freunde, die zwingende Notlage zu berücksichtigen,  
dem begonnenen Heimatwerke treu zu bleiben und durch Ihre Hilfe seinen Bestand  
zu sichern.



## Inhalt des 3. u. 4. Heftes:

### Abhandlungen (S. 129—186).

Oberrevident G. Lahner, Die Dachsteinhöhlen. — Universitätsprofessor Dr. A. Sieger, Innviertler  
Fußwege. — Ingenieur E. Neweklowsky, Die alte Ennschiffahrt. — Dr. E. Straßmayr, Aus  
dem Wirtschaftsleben der oberösterreichischen Sensenschmiede. — Lehrer Fr. Prillinger, Vom  
Teufel. — Dr. A. Depiny, Mühviertler Nachtwächterrufe.

### Bausteine zur Heimatkunde (S. 187—194).

Dr. A. Depiny, Zur Einführung. — Dr. E. Kriechbaum, Das Donnerloch. — Dr. A. Depiny,  
Alle Kalenderreime. — S. Mayerhofer, Die Unruhnacht. — Lehrer Fr. Prillinger, Buchstaben  
gegen die Pest. — Kooperator S. Nagl, Augensteine. — Professor S. Bernauer, Weihnachts-  
weisen. — Lehrer D. Klinger, Ostergebräuche aus Eidenberg.

### Heimatsbewegung in den Gauen (S. 195—207).

Unsere Jugend. — Dr. A. Depiny, Landesverein für Heimatschutz. — Deutschösterreichisches Volks-  
liedunternehmen. — S. Wimmer, Unser Landesmuseum. — Dr. W. Kriechbaum, Das „Heimathaus“  
in Braunau a. S. — E. Kyrle, Eine Heimtsammlung.

### Kleine Mitteilungen (S. 208—226).

A. Mautner, Die Trachtenbilder von Max Chézy. — Dr. E. A. Blüml, Das Stifter-Denkmal in  
Wien. — Dr. A. Webinger, Das steirische Volkskundemuseum in Graz. — Dr. A. Depiny, Zu  
Dr. Webingers Mahnwort. — Dr. Fr. Berger, Vom Liede „Stille Nacht, Heilige Nacht“. — Kon-  
servator Dr. W. M. Schmid, Vorgesichtliche Funde im Mühviertel. — Archivdirektor Dr. S. Ziber-  
mayr, Die Vereinigung des Archives der Landesregierung mit dem Landesarchive. — Dr. E. Kriech-  
baum, Zur Ausbildung der Lehrer in der Heimatkunde. — Dr. A. Depiny, Die Siedlungen im  
Landschaftsbilde. — Heimat und Wandervogel. — Nachdenkliches aus der Schriftleiterstube.

### Bücherbesprechungen (S. 227—232).

Dr. E. Straßmayr, Übersicht über die 1918 erschienene oberösterreichische Geschichts-Literatur (Schluß). —  
Einzelbesprechungen.

23. Ostermond 1920.

Das 5. u. 6. Heft erscheint im Sommer.

uns. So klingt es wie eine Schilderung aus dem Pramtal, wenn Sösch<sup>1</sup> sagt: „Ungemein reizvoll sind die abkürzenden Fußwege, die durch die Wiesengründe führen. So kann man fast die ganze Strecke von Pöfning bis Samarko (kurz vor Schloß Gutenhaag) oder die Strecke St. Leonhard — Hl. Dreifaltigkeit<sup>2</sup> usw. in der Talau zurücklegen“. Wenn er fortfährt: „Oft sind solche Wege mit Steinplatten ausgelegt und Steinplatten decken auch die Stufen der Berglehnenwege“, so klingt dies fremdartiger. Aber aus seiner Schilderung und aus dem Verlauf der Wege, die der frühere Beschreiber des Gebietes, Puff<sup>3</sup> 1859 dem Fußgänger empfahl, geht hervor, daß der Fußweg in der offenen Talau vorherrscht, während die Straße, wie bei uns, sich auf dem höheren, trockeneren Rand hält, so daß man auf den beispielsweise genannten Strecken sie gleichfalls kaum berührt oder benützt. Ferner ziehen sich auf die Hänge, deren Weingärten einen großen Teil des Jahres hindurch ebensowenig durchwandert werden können, wie die Saatfelder unserer Hügelwellen, je nach ihrer Steilheit und nach den Raumverhältnissen Fuß- oder Wirtschaftsfahrwege an den Rainen hinauf und oft quer über die Rücken. Diese selbst aber tragen wie bei uns „Fahrwege“ (wohl auch als Karrenwege bezeichnet), die zwischen den langen lockeren Reihen der

Winzerhäuser ebenso den Charakter von Verkehrswegen anstreben, wie die oben erwähnten, entschieden besseren Fahrwege auf unseren Riedeln und Rücken. Hier, wie dort, sind sie Übergangsformen zwischen Wirtschafts- und Wagenverkehrswegen. Über dies Netz aber spannt sich als Träger des Großverkehrs ein dünnes Straßennetz. Es bevorzugt noch ausgesprochenere als bei uns die Täler, beziehungsweise Talflanken. Der Vergleich beider Gebiete könnte noch zu Erwägungen über das Alter der Straßen und zu der Frage anregen, ob etwa dieses aus dem Kleinwegnetz so hervortretende Straßennetz aus ihm als ein Jüngerer herausgewachsen sei. Ich kenne nämlich ein Beispiel aus einem Teil von Polen, wo ein älteres Straßennetz für die „Panje-Wägen“ und ein neues für die modernen Fuhrwerke sich in ihrer Benützung ähnlich sondern wie in unseren Fällen Klein- und Großwegnetz.

Aber ich will diese und andere noch nicht spruchreife Probleme unerörtert lassen. Der Hinweis auf andere Gebiete soll vielmehr lediglich zur Vergleichung zwischen meinem engen Beobachtungsbereich und den übrigen Gauen Oberösterreichs anregen. Aus ihr wird sich vielleicht eine vollständigere und deutlichere Antwort auf die Frage ergeben, die ich mir vor Jahren gestellt habe: „Warum fehlt der Fußsteig hier fast völlig und ist dort in überreicher Fülle vorhanden; warum ist er hier nur eine gelegentliche Zwischenverbindung, dort aber fast unabhängig vom Straßennetz, ja von den dörflichen Fahrwegen?“

<sup>1</sup> Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft, Wien 1919, 275 (Sonderausgabe „Die Windischen Bühel“, Graz 1919, S. 43).

<sup>2</sup> In der Luftlinie ist die erste fast so weit wie von Zell nach Untersham, die zweite entspricht etwa der Entfernung von Andorf nach Zuding.

<sup>3</sup> Warburger Taschenbuch, III. Band.



## Die alte Ennschiffahrt.

Von Ing. Ernst Neweklowsky (Zinz).<sup>1</sup>

Durch das zwischen Admont und Hieselau liegende Gefäße wird die Enns in zwei Strecken geteilt, die jede für sich der Flößerei dienen. Zwischen Hieselau und der Mündung des Flusses in die Donau gab es einst auch eine be-

deutende Ruderschiffahrt, an die sich allerdings nur mehr wenige unserer Zeitgenossen erinnern können, deren Spuren sich aber allenthalben an seinen Ufern erhalten haben.

Ihre Entstehung verdankt die Schifffahrt an der Enns der seit uralter Zeit

<sup>1</sup> Hierzu 4 Lichtbilder vom Verfasser.

betriebenen Gewinnung des Eisenerzes am Erzberg in Steiermark. Die Beförderung des Roheisens erfolgte in der ältesten Zeit durch Lohnfuhrwerke nach Hieselau und dann auf der dem Laufe der Enns folgenden Straße nach Rasteneit und Steyr. Der ganze Straßenzug von Leoben über den Präbichel nach Innerberg, Hieselau und Steyr wurde später die Eisenkammerstraße genannt. In der ältesten Zeit setzte man an zwei Stellen über die Enns, und zwar zu Reifling und zu Weissenbach, wo an eigenen Urfahrstätten zur Beforgung des Verkehrs Fahrzeuge mit kundigen Führern vorhanden waren. Da der Verkehr mit Landfuhrwerken kostspielig und zeitraubend war, so wurde das für die flussabwärts gelegenen Hammerwerke bestimmte Eisen schon in alter Zeit auf Flößen stromabwärts geführt. Am Ufer des Flusses bestanden Ladstätten, bei denen das Eisen abgeladen und dann weiter auf Landfuhrwerken zu den Hammerstätten geführt wurde. Solche Ladstätten gab es in Hieselau, Altenmarkt, Rasteneit und Großreifling. Diese Verflößung des Eisens war jedoch sehr unwirtschaftlich, brauchte man doch zu einem Floß eine Menge Holz, dabei aber konnte ein solches Fahrzeug nicht mehr als 60 Zentner Eisen befördern. Die Zahl der Flöße war eine sehr große, außerdem wurde damals viel Holz zu Kohle gebrannt, so daß Holzmangel eintrat. Im Jahre 1498 zwang daher eine landesfürstliche Untersuchungskommission das Stift Admont zu der Verfügung, daß die Wälder an der Enns unter- und oberhalb Kleinreifling, desgleichen an der Salza nicht weiter zur Verkohlung verhaut, sondern zum Ladstättenholz gehegt und geschont werden sollten. Wenn damals neben der Flößerei auch schon Schifffahrt bestand, so wird sie wohl nicht bedeutend gewesen sein, stellten sich doch einerseits der Laßfahrt der Schiffe große Schwierigkeiten entgegen, andererseits war eine Bergfahrt nicht möglich. Die Fahrt mit Flößen ist nicht so gefährlich wie die mit Schiffen und man brauchte auch derartige Hindernisse wie die gefährliche Stromschnelle bei Großreifling nicht zu scheuen. Immerhin gab es für die letztere eigene Strubführer oder Strubsergen.

Insbefondere der Holzmangel zwang bereits zu Beginn des 16. Jahrhunderts dazu, daß man sich mit dem Plane beschäftigte, einen „Schiff- oder Rofweg“ von Steyr aufwärts zu erbauen, auf dem die Pferde die Schiffe bergwärts ziehen könnten. Lange Zeit blieb dies bloß Plan, erst in den Sechzigerjahren des 16. Jahrhunderts nahm man die Sache tatkräftig in Angriff. Der tüchtige Werkmeister Hans Gasteiger, ein Tiroler, welcher in dieser Zeit zur technischen Verbesserung des Eisenwesens im Dienste des Erzherzogs Karl stand, führte die Herstellung des Schiffweges und die Fahrbarmachung der Stromschnelle bei Reifling so geschickt durch, daß der Schiffsverkehr zwischen Steyr und dem Rasten bei Weyer bereits im Jahre 1565 möglich war. Im Jahre 1567 war auch der Schiffweg zwischen Rasteneit und Hieselau fertig, dessen Herstellung mit viel größeren Schwierigkeiten verbunden gewesen war. In diesem Jahre verkehrten bereits 2 Schiffe auf der Enns, die nach Art der auf der Traun zum Befördern üblich gewesenen Schiffe erbaut waren und über 250 Zentner fassen konnten. Mit ihrer Beförderung waren 2 Schiffmeister und 20 Rachte beschäftigt, für den Gegentrieb standen 12 Pferde in Verwendung. Der Verkehr war den Schiffmeistern in Pacht gegeben. Sie schlossen mit den am Eisenhandel beteiligten Parteien Verträge, die Frachtpreise wurden genau festgesetzt und regelmäßige Fahrten zwischen Hieselau, den einzelnen Ladstätten und Steyr eingerichtet. In jeder Ladstatt befanden sich noch eigene Fertiger, welche die Beladung des Eisens besorgten. Das Ladstattbuch zu Weissenbach weist für die Zeit vom 1. Mai 1568 bis 30. April 1570 aus, daß von Weissenbach 599 Flöße und 78 Schiffe mit insgesamt 35.956 Zentnern Eisen nach Steyr zur Abfuhr gelangten.<sup>1</sup>

Der Schifffahrtsbetrieb änderte sich im Laufe dreier Jahrhunderte nur wenig. In späterer Zeit wurden die erwähnten Schiffmeistergerechtsame von der Innerberger Hauptgewerkschaft aufgekauft und

<sup>1</sup> Vgl. Bittner Ludwig. Das Eisenwesen in Innerberg-Eisenerz bis zur Gründung der Innerberger Hauptgewerkschaft i. J. 1623. Arch. f. öst. Gesch., 89. Bd.; von Michael Albert. Beiträge zu einer urkundl. Geschichte der altnörischen Berg- und Salzwerte. Steyermarkt. Zeitschrift, XI. S., 1833.

die Schifffahrt von ihr auf eigene Rechnung betrieben.

Die schöne alte Tafel in Kastenreit (Wener), der „Kasten“ (Abb. 1), zeigt an der dem Flusse zugekehrten Seite ein Gemälde, welches die Enns in der Umgebung dieses Ortes mit einem berg- und einem tal-fahrenden Ruderschiffe darstellt. Unterhalb des Bildes sieht man die Inschrift „Adam Stainer 1699“, oberhalb die Gestalt des Schutzpatrons der Schiffler, des heiligen Nikolaus, rechts die Inschrift „1592, den 8. Julij, glangs Wasser hieran“. Dieses Bild gibt uns einen guten Begriff von der alten Enns-schifffahrt und läßt verschiedene Einzelheiten, wie sie unten geschildert werden, deutlich erkennen.

Die folgenden Mitteilungen verdankt der Verfasser meist alten Schifflern, zum Großteil einem Schiffmann aus Weixenbach, der noch selber in jungen Jahren bei der Enns-schifffahrt tätig war.

Die zur Eisenbeförderung verwendeten Ruderschiffe liefen vorne und rückwärts spitz zu, dabei gingen die Wände vorne in eine Schneide zusammen. An der Stuhler oder dem Stoir, d. i. am rückwärtigen Ende, waren sie höher als am Kranzel, dem vorderen Teile, damit sie beim Bergfahren nicht hinten Wasser schöpften, wenn sie von dem oft hoch gelegenen Treppelweg aus über reißende Furten gegenwärts gezogen wurden. Die Schiffe nannte man an der Enns „Zillen“ oder „Walddeln“, an der Donau, wo die für die Enns nicht mehr tauglichen noch einige Jahre verwendet wurden, „Waidhofenerzillen“. Die Steuerung erfolgte auf der Talfahrt mit vier Ruderbäumen, wovon zwei vorne und zwei hinten waren, auf der Bergfahrt bloß mit den beiden rückwärtigen. Die vorderen wurden bei der Bergfahrt ins Fahrzeug hineingenommen. Die Ruderbäume waren kurz, viel kürzer als die der Donaufahrzeuge, denn sonst hätte man mit ihnen nicht durch die scharfen Krümmungen des Flusses, die „kurzen Reiben“ durchkommen können. Einen Timon oder eine „Saurreiben“, das bei den gegenwärts fahrenden Donaufahrzeugen im 19. Jahrhundert üblich gewordene Steuerruder, hatten die Walddeln nicht. Die zum Gegenziehen nötig gewesenen 4 Pferde wurden bei

der Talfahrt im Schiffe selbst mitgeführt. Zu einem Walddel waren 5 bis 7 Schiffler, 2 Schiffler und ein Aufleger nötig, der dem Zugseil über Felsen und sonstige Hindernisse hinweghelfen mußte, also insgesamt 8 bis 10 Mann. Außer diesen Walddeln, mit welchen die „herinneren Schifflermeister“ und die Innerberger Hauptgewerkschaft zwischen Steyr und Hieselau fuhren, fuhren auch Steyrer Schifflermeister mit 14 und 16-klastrigen Trauern und Siebnerinnen, Fahrzeugen, wie sie von der Traun übernommen worden sind, wo sie der Salzbeförderung dienten, zwischen Steyr und Kastenreit. In der letzten Zeit der Schifffahrt, als der Treppelweg in der obersten Strecke verfiel und nicht wieder instand gesetzt wurde, fuhr man mit den Walddeln bloß bis zum Frenzgraben unterhalb Altmarsmarkt, während man in der Strecke Hieselau—Frenzgraben bloß nachwärts fuhr. Hierzu dienten kleinere Walddeln, die bloß 70 Zentner trugen, mit 4 Mann bemannt waren und vom Frenzgraben über Land zurückbefördert wurden.

Bei der Talfahrt führten die Zillen Roheisen, Stahl, Kleineisenzeug, Nägel, wohl auch Gips und Kohlen. Eine volle Zillenladung betrug 240 bis 280 Zentner, wobei die 14½ Klasten langen und 9½ Schuh breiten Fahrzeuge 28 bis 29 Zoll Tiefgang hatten. Als Rückfracht gab es hauptsächlich Getreide. Bergwärts konnten die Walddeln nicht einmal zur Hälfte beladen werden. Ihre Ladung bei der Bergfahrt wird mit 110 bis 120 Mezen schwerem Getreide, 180 bis 200 Mezen Hafer oder 80 bis 100 Zentner sonstiger Güter angegeben.<sup>1</sup> Zur Einlagerung dieses Getreides dienten die sogenannten „Fruchtkästen“ der Innerberger Hauptgewerkschaft.

Die Schifffahrt wurde in den Sechzigerjahren des 19. Jahrhunderts von fünf Schifflermeistern, wovon drei in Steyr waren, und von der k. k. Innerberger Hauptgewerkschaft betrieben. Diese besorgte sie bis September 1865 in eigener Verwaltung und hatte stets zwei Walddeln in Verwendung, für die auch immer die Bemannung vorhanden war. Da die Ge-

<sup>1</sup> Jahresbericht der Handels- und Gewerbekammer für das Kronland Oberösterreich über Industrie, Handel und Verkehr im Jahre 1851. Einz. Wimmer, 1852.

werkschaft jährlich zwei Zillen bauen ließ und die Fahrzeuge an der Enns zwei Jahre in Verwendung standen, waren stets zwei Reservezillen zur Verfügung. Die Erbauung der Waldeln besorgten Schoppenmeister, wie es solche auch an allen anderen Flüssen gab, die k. k. hauptgewerkschaftliche Schifferverwaltung Weyer ließ sie auf eigene Rechnung durch ihre eigenen Schiffbauer herstellen, die auch Schiffhacker hießen. Bis zum Jahre 1851 erzeugte man die Schiffladen durch Bohren und Keilen aus schlank gewachsenen Fichtenstämmen, was natürlich sehr unwirtschaftlich war. Man begann deshalb in diesem Jahre trotz der Abneigung der Schifflleute gegen geschnittene Laden die Erzeugung der Schiffladen mit Handspalt sägen. Nach zweijähriger Verwendung an der oberen Enns wurden die Zillen in Steyr verkauft und wurden dann noch ein paar Jahre auf der unteren Enns und auf der Donau verwendet. Die von der Hauptgewerkschaft beförderte Warenmenge betrug in den Fünfzigerjahren des 19. Jahrhunderts durchschnittlich jährlich ungefähr 56.000 Zentner Eisen nauwärts und 20.000 Mezen Getreide gegenwärts, wobei gegenwärts noch etwa 1200 Zentner sonstige Güter mitbefördert wurden.

Die Enns ist ein ausgesprochener Gebirgsfluß, der die Kette der nördlichen Kalkalpen und der Boralpen in seinem nahezu senkrecht auf das Gebirge gerichteten Laufe durchbricht. Die landschaftlichen Schönheiten, die ihre Ufer bieten, entschleiern sich nur dem in ihrer vollen Pracht, der sich auf einem Fahrzeug mit der Strömung den Fluß hinabgleiten läßt. Nur kurz sei auf die Höhlenwohnungen, die man an einigen Stellen der Ufer findet, und auf die Überreste einstiger Blüte verwiesen: Alte Eisenhämmer mit prächtigen Herrenhäusern und einst vom regen Verkehr belebte Orte. Besonders sehenswert ist die oben erwähnte Taserne in Rastentreit, ein uraltes Haus, das im Laufe der Zeit eine Menge Zu- und Umbauten erfahren hat und die dazugehörigen, zum Teil aus dem Felsen herausgearbeiteten Stallungen.

Dem Charakter der Enns als Gebirgsfluß entsprechend war die Schifffahrt auf ihr eine schwierige. Wenngleich ihr Gefälle

in der Strecke Weißenbach—Steyr nur 2‰ beträgt und ebensowie die von den Fahrzeugen erreichte durchschnittliche Geschwindigkeit von etwa 10 Kilometern in der Stunde nicht übermäßig groß ist, so stellten sich der Schifffahrt doch große Hindernisse entgegen. Auf langen Strecken strömt der Fluß in ganz gleichmäßiger ruhiger Weise dahin, an vielen Stellen aber erreicht er eine sehr bedeutende Geschwindigkeit, mit der er sich über die Felsbarren stürzt, wobei meist der Stromstrich wechselt und der Fluß mit großer Gewalt an das gegenüberliegende Ufer geworfen wird. Diese Stellen heißen Furten oder Schwalbe und führen verschiedene Namen: Wagnerfurt, Wendbachfurt, Bäckenfurt, der damische Furt und dergleichen. Auch viele Rugeln führen besondere Namen, vornehmlich jene, welche für die Schifffahrt eine gewisse Bedeutung hatten: Der Bachofen, der Waschkittel, der Has, der Dchs, der Wolf. Man mußte sie genau beachten, wollte man Unglück verhüten. Noch heute gilt bei den Flößern die Regel: „Sauft der Dchs, so gehts dem Wolfen über d'Söh“, d. h., reicht das Wasser bis zu einer einem Maule nicht unähnlichen Stelle, der „Dchs“ genannten Kugel, so kann man mit dem Fahrzeug über den unterhalb im Flußbett gelegenen „Wolf“ fahren, ist es niedriger, so muß man dieser gefährlichen Kugel ausweichen.

Besondere Erwähnung verdienen die beiden Engstellen der Enns bei Rastentreit (Abb. 2), wo der sonst 60 bis 70 Meter breite Fluß auf die Hälfte und bei Großraming (Abb. 3), wo er gar auf ein Viertel seiner Breite eingeengt wird. Besonders die letztere Stelle ist von überwältigender Schönheit. Unterhalb der Engstelle bei Rastentreit liegt der „Schifferfreithof“, so genannt, weil dort die Enns oft die Leichen der ertrunkenen Schifflleute ans Ufer warf, so wie auch an der Donau eine Stelle gegenüber dem Wirbel unterhalb des berüchtigten Struden der „Freithof“ hieß. In den Furten und an den Rugeln ist manches Fahrzeug verunglückt und mancher Schifflmann hat dort sein Leben lassen müssen. So erinnerte sich der angeführte Gewährsmann, daß einmal im Frenzfurt zwei Waldeln aneinander fuhren, ein berg- und ein

talfahrendes, wobei drei Schifflente ums Leben kamen. Am gegenwärtsfahrenden hatte man das andere Fahrzeug nicht bemerkt. Es hätte unterhalb der Furt warten sollen, denn im Schwall gibt es kein Ausweichen. Der Bericht der oberösterreichischen Handels- und Gewerbekammer vom Jahre 1851 erwähnt, daß im Jahre 1848 ein Unglück dadurch geschah, daß ein Schiff auf einen Felsen auffuhr und scheiterte, daß aber viele Jahre vorher kein Unglücksfall bekannt geworden ist. Hinderlich waren der Schifffahrt die Holzrechen, die bei Kleinreifling und Großreifling bestanden, um das getriftete Holz aufzufangen, sowie auch die Fischwehre, hier Fisch- $\mathcal{A}$  genannt, die wie die Rechen geschlagen waren und in der Weise dem Fischfang dienten, daß die Fische dadurch in Körbe getrieben wurden. Holzrechen und Fisch- $\mathcal{A}$  gibt es heute nicht mehr.

Die Instandhaltung des Flusses besorgte bis zum Jahre 1854 in der oberen Strecke die Hauptgewerkschaft gegen den Bezug einer Mautgebühr. Von dieser Zeit an bewilligte die Staatsverwaltung für diesen Zweck eine jährliche Pauschalsumme,<sup>1</sup> während in der Strecke von Steyr abwärts die Instandhaltung des Flusses bereits früher vom Staate besorgt worden war. Die Arbeiten erstreckten sich auf die Erhaltung des Treppelwegs, von dem weiter unten noch die Rede sein wird, sowie auch auf Arbeiten im Flusse selbst. „Durch die Wasserleute wurde alles hergerichtet, wie es sich gehörte“, es mußten die verschotterten Stellen geräumt werden, Kugeln wurden gesprengt und über andere zum Hinüberführen des Zugseils Streifbäume aufgezogen.

Die Bergfahrt erfolgte in anderer Weise, wie sie auf der Donau, dem Inn und der unteren Enns üblich war. Während an diesen Flüssen große Gegenzüge fuhren, die aus mehreren Schiffen bestanden und von zahlreichen Pferden bergwärts gezogen wurden, brachte man an der oberen Enns jedes Schiff für sich allein gegenwärts, und zwar, wie erwähnt, durch die vier auf der Talfahrt im Schiffe selbst mitgeführten Pferde.

Diese Pferde hatten „den Schöpfzeug“, wie er an allen alpenländischen Flüssen üblich war, Kummel, Überwurf, Sühl, „hanefane“ (Hanf-) Seile usw. Vom Treppelweg, auf dem die Pferde gingen, sieht man heute noch viele Spuren. An manchen Stellen ist er noch vollständig erhalten, insbesondere an jenen, an denen er ganz in den Felsen eingehauen war. Man nannte ihn Schöpfweg, Schiffweg. Unterhalb Reichraming ist ein Felsen am rechten Ufer, um den der Schiffweg in scharfer Krümmung herumführte. Das Zugseil hat an ihm eine tiefe, noch heute sichtbare Rille ausgescheuert (Abb. 4). Zum größten Teil bestand der Schiffweg aus Holzbauten, die wie überall in unseren Gegenden Bschlachten oder Schlachten hießen. Die senkrechten Holzwände waren mit Hölzern landeinwärts verankert und mit riesigen Schlachtnägeln zusammengehalten. Der Treppelweg mußte in gutem Zustand erhalten werden, dafür ging es auch flott dahin, wenn eingeschlagen war. Einschlagen nannte man das Einspannen der Schiffspferde. Wenn der Schiffweg das Ufer wechselte, was an mehreren Stellen der Fall war, mußten die Pferde in den Wald „einspringen“, und wurden ans andere Ufer geführt. An der erwähnten engen Durchbruchstelle durch das Konglomerat bei Großreifling mußten die Pferde ausgespannt werden und leer vorgehen, worauf neuerlich eingeschlagen wurde. Der Bergverkehr ging ziemlich rasch vor sich. Fahrzeuge, die am Morgen von Kastenreit nach Steyr fuhren, gingen am selben Tage noch bis Ternberg, am folgenden bis Kastenreit zurück.

Erwähnt seien noch die der Talfahrt sehr förderlichen Klauswässer, die bei kleinem Wasserstande eine Hebung des Ennswasserspiegels bewirken und heute noch der Abfuhr der Flöße auf der Salza dienen, die sich bei Reifling in die Enns ergießt. Nach dem Berichte der Handels- und Gewerbekammer vom Jahre 1852 wurden die Rotwandklaus und die Pressenklaus bei Weichselboden für die Abfuhr des Kahlholzes zum Reiflingerrechen im Spätherbste geschlagen, also zu einer Zeit, wo der Ennswasserstand häufig so klein war, daß die Zillen nicht mehr die volle Ladung einnehmen konnten. Durch

<sup>1</sup> Jahresbericht der Handels- und Gewerbekammer für das Erzherzogtum Oesterreich ob der Enns für die Jahre 1854, 1855 und 1856. Linz, Feichtinger. 1857.

den Klaus Schlag wurde aber der Wasserspiegel der Enns noch bei Weyer um 6 bis 24 Zoll gehoben, je nachdem eine oder beide Klauen und von diesen wieder ein oder mehrere Tore zu gleicher Zeit geschlagen wurden. Die aus einer Entfernung von 16 Wegstunden mit der größten Höhe in 7 bis 8 Stunden in Weyer eingetroffenen Klauswässer waren natürlich rasch abgeronnen und konnten bei kleinem Wasserstande zur Vermehrung der Zillenladung benützt werden, wenn die Ankunft der Klauswässer von vornherein bekannt war. Es wurde daher die Anordnung getroffen, daß das Schlagen der Klauen mit Angabe des Tages und der Stunde sowie der Anzahl der Tore einige Tage vorher angezeigt werden mußte, wodurch eine Benützung des Klauswassers auch für die Schifffahrt möglich war, nachdem es bereits seinen ursprünglichen Zweck am Rechen in Groß-Reisling erfüllt hatte. Die Zillen warteten das Klauswasser bei Weißenbach ab und fuhren mit diesem mit einer um 60 bis 90 Zentner vermehrten Ladung nauwärts.

Die Schifflente waren wie überall stets durstige, wohl auch etwas rohe, dabei aber fromme Gesellen, die stets in „Gottsnam“ die Fahrt antraten und während der Reise vor besonders gefährlichen Stellen gemeinsame Gebete sprachen. Von den Schifflenten waren der Kauführer und nach ihm der Steuerer die im Range höchsten. Beim Gegenfahren hieß der erstere stets Kranzelmester oder Zillenmeister. Die übrigen Schifflente einschließlich der Aufleger wurden als ordinäre Schifflente zusammengefaßt. Nach dem Jahresbericht der Handels- und Gewerbekammer vom Jahre 1852 bestand die Bemannung einer

hauptgewerkschaftlichen Ennszille aus 10 Köpfen, nämlich dem Zillenmeister, 7 ordinären Schifflenten und 2 Schifflreitern. Nach dem Bericht vom Jahre 1851 waren diese Schifflente stabil, sie wurden bei Arbeitsunfähigkeit provisioniert und nach 40 jähriger Dienstzeit mit dem ganzen Genuße jubiliert. Die Löhne werden in diesem Jahre für einen Zillenmeister mit 56 Kreuzer, für die anderen Schifflente mit 48 Kreuzer C.-M. für jede einfache Zillenfahrt oder für einen Tag beim Räumen der Enns angegeben. Nach dem Berichte vom Jahre 1852 bezog für Wasserfahrten der Zillenmeister für eine Schicht 1 Gulden, ein ordinärer Schifflmann 51 Kreuzer C.-M., bei Landarbeiten der Zillenmeister 32 Kreuzer, ein Schifflmann 28 Kreuzer C.-M.

Die beschriebene Ennschifffahrt dauerte bis ans Ende der Sechzigerjahre des vergangenen Jahrhunderts. Den Todesstoß gab ihr die Eröffnung der Kronprinz Rudolf-Bahn, welche den Verkehr an sich brachte, ebenso wie auch an anderen Flüssen — ich verweise bloß auf die Salzschifffahrt der Traun und die Kalkschifffahrt am Inn — eine gewaltsame, durchaus nicht im Sinne der Volkswirtschaft gelegene Lahmlegung der Schifffahrt durch die Bahnen erfolgt ist.

Heute gibt es auf der Enns nur mehr Flößerei, die wohl gegen früher zurückgegangen ist, aber noch eine ziemliche Bedeutung hat. Ihre Beschreibung, sowie jene der an der unteren Enns üblich gewesenen Schifffahrt, die dem Donauverkehre angehörte, liegen außerhalb des Rahmens dieser Zeilen, deren Zweck es ist, die alte Waldschifffahrt vor gänzlicher Vergessenheit zu bewahren.



## Aus dem Wirtschaftsleben der oberösterreichischen Senseschmiede.

Von Dr. Eduard Straßmayr.

Die Volkswirtschaft Oberösterreichs weist eine mannigfaltige Vergangenheit auf. Der Haupterwerbszweig für den weitaus größten Teil der Bevölkerung war von jeher ein hochentwickelter Acker-

bau, der im Lande einen gesunden, tüchtigen Bauernstand schuf. Günstige Vorbedingungen für eine gedeihliche Entfaltung von Industrie und Gewerbe boten die von der Natur mit freigebiger Hand gespen-



Ennschiffahrt.



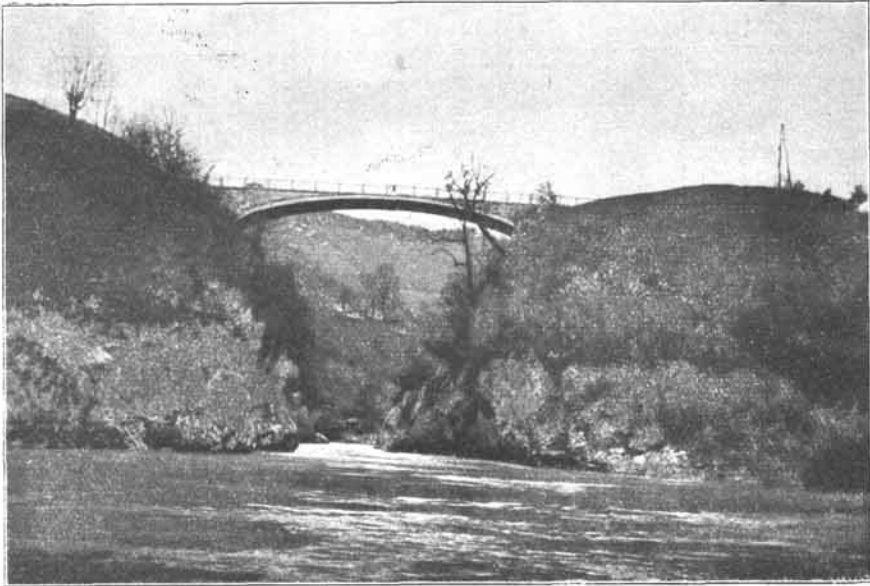
Saferne in Raftenreit.



Schifferreitthof bei Raftenreit.

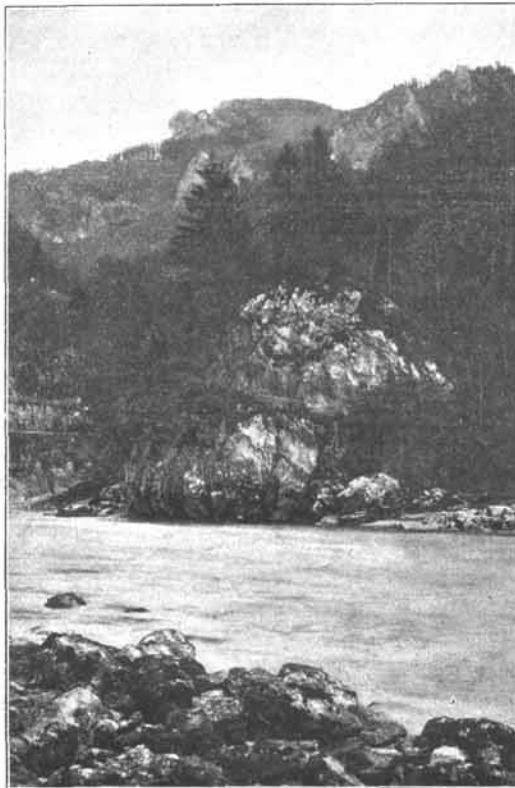


Ennschiffahrt.



Engstelle bei Großraming.

Treppelweg zwischen  
Reichraming und  
Rosenstein.



Tafel IV und V nach  
Aufnahmen von Ing.  
E. Newklowsty (Linz).

