

Heimatauswe



Zeitschrift für oberösterreichische
Geschichte, Landes- und Volkskunde
Herausgegeben von
Dr. Adalbert Depiny

Verlag R. Pirngruber, Linz.

10. Jahrgang 1929.

2. u. 3. Heft.

Inhalt:

	Seite
Dr. Ph. Theophil Dorn: Abriß der Baugeschichte Kremsmünsters (Fortsetzung) . . .	97
Dr. Artur Maria Scheiber: Zur Geschichte der Fischerei in Oberösterreich, insbesondere der Traunfischerei . . .	126
Jug. Ernst Newekowsky: Donauschiffe . . .	151
Dr. Friedrich Morton: Vorarbeiten zu einer Geschichte Hallstatts . . .	172

Bausteine zur Heimatkunde.

Lambert Felix Stelzmüller: Zwei Gerichtsfälle aus dem 17. Jahrhundert . . .	187
Eduard Heinisch: Stadeltorverzierungen . . .	202
Johann Reichlbauer: Verschnitt . . .	203
Splitter und Späne . . .	206

Bücherbesprechungen . . .	207
---------------------------	-----

10 Tafeln, darunter 8 als Beilagen, 2 Abbildungen im Text.

Buchschmuck von Max Kislinger.

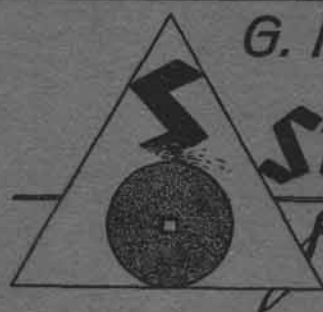
Beiträge, Zuschriften über den Inhalt, Tauschhefte und Besprechungsbücher sind zu senden an Dr. A. Depiny, Linz, Volksgartenstraße 22; Bestellungen und Zuschriften über den Bezug wollen an den Verlag R. Birngruber, Linz, Landstraße 34, gerichtet werden.

Alle Rechte vorbehalten.

Galoschen - Schneeschuhe
alle Wintersportgeräte

//

Konrad Rosenbauer
Linz, Spittelwiese 11



G. MAYERONS NACHF.

Stahlwaren
feinschleiferei

Linz, Landstraße 33



Donauschiffe.

Von Ing. Ernst Neweklow sky.

(Mit 7 Abbildungen.)

Wir wollen in den folgenden Zeilen von Donauschiffen sprechen. Doch dies bedarf einer näheren Erklärung.

Wir wollen uns nämlich auf Ruderschiffe beschränken, also Flöße, die zum Unterschied von den Schiffen aus den zu befördernden Gegenständen selbst bestehen, außeracht lassen und auch die Dampfschiffe und was dazu gehört nur flüchtig streifen und wollen zudem nur von jenen Ruderschiffen sprechen, die dem bairisch-österreichischen Teil des Oberlaufes unseres Stromes angehören¹⁾.

Wir müssen aber auch jene Fahrzeuge in den Kreis unserer Betrachtungen ziehen, die den Nebenflüssen dieses Teiles der Donau entstammen, denn gerade diese sind auch für den Strom selbst kennzeichnend geworden. Von all den Inn-, Salz-, Traun- und Ennsfahrzeugen gibt es ja nur wenige, die nicht auch auf die Donau kamen und sei es auch nur, wenn sie altersschwach geworden waren. Von den bairischen Nebenflüssen kommen für die Schifffahrt nur die Altmühl in Betracht, die auf ihrer kanalisierten Strecke im Anschluß an den Ludwigskanal eine Schifffahrt ermöglicht, sowie die Wils und Nab, auf denen man Salz und Eisen verfrachtete. Die anderen bairischen Nebenflüsse der Donau hatten bloß Flößerei.

Wer heute mit dem Dampfschiff auf der Donau reist, der wird nur wenige Ruderschiffe zu Gesicht bekommen. Diese Verkehrsmittel sind heute fast gänzlich vom Strom und seinen Nebenflüssen verschwunden und haben auf der Donau selbst neuen Fahrzeugen Platz gemacht, die Nebenflüsse aber sind verödet.

Einst jedoch blühte die Ruderschifffahrt und brachte Leben und Wohlstand in die Uferorte. Noch wird man dort oft an jene Zeit erinnert, sei es durch ein Wirtshaus „Zum goldenen Schiff“ mit einem schönen vergoldeten Kehlheimer als Anhängeschild, sei es durch eine hölzerne von rauher Schiffmannshand gefügte Nachbildung eines Ganses, einer Siebnerin oder eines Schwaben, die noch die Wirtsstube schmückt, in der die Schiffleute einzuführen pflegten.

Die Vorbilder aber jener Schifflein, die an den Stubendecken hängen, sind längst verschwunden. Verschwunden ist die kräftige Gestalt des Schiffmanns, verschwunden der Schifffreiter, der tagaus, tagein, wochen-, monatelang seine Wasserrosse mit dem schweren Gegenzug stromaufwärts ritt, vom Ungarland herauf bis nach Regensburg, Ulm oder Rosenheim, verschwunden der Schiffmeister, von dessen Wohlhabenheit noch sein schmucker Herrensitz Zeugnis gibt, verschwunden — ein Stück Heimat.

Über die älteste Form der Schifffahrt in unseren Gegenden haben wir keine Nachrichten. Jedenfalls haben sich schon die Pfahlbauer auf unseren Seen höl-

¹⁾ Der Oberlauf der Donau reicht bis Gönyü.

zerner Fahrzeuge bedient, wohl von ähnlicher Form, wie sie in den Einbäumen bis auf unsere Tage gekommen sind.

Nach Schmeller²⁾ ist „der Winbaum auf den bairischen Seen ein kleiner Nachen aus einem Eichenstamme verfertigt, wie sich deren die Fischer bedienen. Sie sind leicht und können durch eine einzige Person ohne Mühe fortgerudert werden“. Noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts waren diese Fahrzeuge auf unseren oberösterreichischen Seen in großer Zahl zu finden. J. A. Schultes³⁾ berichtet darüber: „Man hat zu St. Wolfgang die sogenannten Anbamler, die Sie in der Folge am Mondsee und am Attersee wiederfinden werden. Diese Anbamler sind nichts als ein großer ausgehöhlter Baum . . . Man fährt zwar sicher darin im Sturme, der hohle Baum kann nicht untersinken. Aber er schaukelt so sehr bei jedem Ruderschlage, wenn der See ruhig ist; man sitzt so hoch und frei da auf einem kleinen Strohsessel, der in die Höhlung des Baumes hineingestellt wird, daß man wenig Seelenruhe zum Gernusse und keine körperliche zum Zeichnen behält.“ Am Ende des 19. Jahrhunderts waren diese Fahrzeuge am Traunsee nur mehr in wenigen Stücken zu finden und die damals noch vorhandenen dienten ausschließlich der Fischerei⁴⁾.

Heute findet man die Einbäume nur mehr ganz vereinzelt auf den Alpenseen, bloß am Mondsee stehen noch einige „Danbäume“ in Gebrauch. Ein paar werden in Museen der Nachwelt aufbewahrt. Im Deutschen Museum in München befindet sich ein alter Einbaum mit Fischereigeräten vom Starnberger-See und das Bayerische Nationalmuseum birgt deren zwei, wovon einer gleichfalls vom Starnberger-See, der andere vom Chiemsee stammt. Dem im Schweizerischen Nationalmuseum in Zürich befindlichen Einbaum vom Algerisee sind Fischereigeräte beigegeben sowie ein Einbaumschwert, das an die Wand gesteckt wurde, um die Richtung der Fahrt beibehalten zu können. In jüngster Zeit hat auch das oberösterreichische Landesmuseum einen prachtvollen Einbaum von Mondsee erworben, der eine Länge von 11.5 Meter aufweist.

Die Einbäume können heute wohl kaum mehr hergestellt werden, was leicht einzusehen ist, wenn man sich deren Erzeugung vergegenwärtigt. Der Baum, den man für ein solches Schiff ausersehen hatte, mußte vollkommen gesund sein und 10—11 Meter über dem Boden noch den nötigen Durchmesser aufweisen. Früher soll man Eichen hiezu verwendet haben, später verfertigte man die Einbäume aus Tannen. Diese Schiffsbäume wuchsen meist hoch droben im Gebirge. An Ort und Stelle wurde aus dem gefällten Baum das Fahrzeug roh ausgehauen und hieß in diesem Zustande im Mondseeland „der Brügl“. Dann wurde es zum See befördert, wo es mit Steinen beschwert und an einer feichten Stelle versenkt wurde. Hier ließ man es oft einige Jahrzehnte liegen, wodurch man seine Dauerhaftigkeit erhöhte. Wollte man das Fahrzeug nun in Verwendung nehmen, so holte man es vom Seegrund herauf, machte es fertig, setzte die Föchel für das Steuer- und das Granjel- oder Gegenruder auf und rüstete es aus. Die Lebensdauer eines solchen Fahrzeuges betrug einige Jahrzehnte.

Je nach der Größe der Schiffsbäume schwankten die Abmessungen der Einbäume. Der vorhin erwähnte vom Algerisee ist bloß 6.80 Meter lang und jener vom Starnberger-See im Bayerischen Nationalmuseum mißt gar nur 6.50 Meter. Kradowitzer schildert die Einbäume des Traunsees als in der Regel 10 Meter lang, vorne 50 bis 60, rückwärts 75 bis 80 Zentimeter breit, wobei der Boden eine Stärke von 7 bis 10 Zentimeter besitzt und die nach oben gegeneinander geneigten Seitentwände 4 bis 6 Zentimeter dick sind. Schmeller beschreibt die

²⁾ Schmeller, *Bair. WB.* I 66.

³⁾ J. A. Schultes, *Reisen durch Ob. Öst.* 1809, I 169.

⁴⁾ Kradowitzer, *Gesch. der Stadt Gmunden*, II 269.

Einbäume des Würmsees als 22 Schuh lang und 5 Schuh breit, wobei sie sechs Personen tragen konnten. Der letzte Einbaum des Attersees, der heute aber nicht mehr fahrtüchtig ist, hat eine Länge von 10.30 Meter und ist am Boden vorne 68, rückwärts 90 Zentimeter breit. Am Mondsee machte man sie 11—12 Meter lang und $\frac{3}{4}$ —1 Meter breit. Die Überlieferung lautet, die Schiffe nur recht lang zu machen, „damit die dritte Welle aufgefangen wird“⁶⁾. Meistens waren die Einbäume durchwegs gleich hoch. Mitunter war übrigens durch einen aufgesetzten „Granselschifter“ das Gransel erhöht, wie dies beispielsweise am erwähnten Einbaum vom Chiemsee zu sehen ist.

Auch auf Flüssen wird öfters der Einbaum als Fahrzeug erwähnt. Die Wiener Burgmautordnung von 1320⁷⁾ führt ihn an und im 14. Jahrhundert standen die Mühlen an der Brücke zu Regensburg auf Einbäumen⁸⁾. Es ist übrigens nicht ausgeschlossen, daß man darunter Zillen verstand, die man mittels eines einzigen Ruderbaums, des „Raufererls“, steuerte, denn, wenigstens im 19. Jahrhundert bezeichnete man derartige Fahrzeuge gleichfalls als „Einbäume!“, wie beispielsweise die sogenannten Hafnerzillen, die von Obernzell (Hafnerzell) mit Töpferwaren die Donau hinabführen.

Der Einbaum ist übrigens durchaus kein dem Donaugebiete oder den Alpen allein angehörendes Fahrzeug. Er fand sich als „Boomschipp“⁹⁾ auch im niederdeutschen Sprachgebiet und steht bekanntlich noch heute bei Völkern niederer Kulturstufe in Gebrauch.

In römischer Zeit, als die Donau die Nordgrenze des Reiches bildete und der Donaulimes lange dem Anstrome der Germanen stand hielt, lagen auf der Donau mehrere römische Flotten, so u. a. in Comagensis, Arelape und Laureacum. Wie die Fahrzeuge ausgesehen haben mögen, wissen wir nicht. Es ist aber anzunehmen, daß die römische Flotte sich aus den landesüblichen Fahrzeugen entwickelt hat, denn jedenfalls haben die Römer auf der Donau schon eine rege Schifffahrt vorgefunden. Ein Beweis für die Lebhaftigkeit des Handelsverkehrs am Strome während der Römerherrschaft kann wohl in dem Umstande erblickt werden, daß der nachmalige Kaiser Julian beim Zuge nach dem Orient im Jahre 360 in Guntia (Günzburg) genügend Schiffe vorfand, um sein 3000 Mann starkes Heer einzuschiffen. Eusebius berichtet in der Lebensbeschreibung des hl. Severin, daß man während einer schweren Hungersnot in Fabianae ganz unerwartet sehr viele mit Waren beladene Schiffe am Donaustrande anlegen sah, die viele Tage infolge der starken Eisbedeckung des Flusses festgehalten gewesen waren¹⁰⁾.

Während der Wirren der Völkerwanderungszeit wird die Schifffahrt wohl sehr zurückgegangen sein, zur Zeit Karls des Großen hatte sie jedoch wieder eine solche Bedeutung gewonnen, daß der Kaiser während der Avarenkriege (791 bis 796) die Donau für den Nachschub aus Bayern benützen konnte. Nachrichten über Größe und Beschaffenheit der Fahrzeuge gibt es leider keine.

Als Arigo, der Markgraf der Ostmark, im Jahre 903 oder 904 im Beisein dreier Königsboten zu Raffelsstetten, einem heute weit vom Donaustrome abgelegenen Dorfe nordwestlich von Wien in Oberösterreich, Erhebungen über die alten Zollfäße gepflogen hat, galt als vollwertiges Schiff ein mit 3 Schiffleuten bemanntes¹¹⁾. Ein solches hatte an einzelnen Punkten des Stromes einen Fluß-

⁶⁾ Angerer, Über den Mondseer Einbaum. Materialien zur Urgeschichte Österreichs, S. 3. Wien 1927. Anthropologische Ges.

⁷⁾ Voehr, Beitr. z. Gesch. des mittelalt. Donauhandels. Oberbahr. Archiv, Bd. 60.

⁸⁾ Kluge, Seemannssprache 207.

⁹⁾ Fluß, Donaufahrten und Donauhandel im Mittelalter und in neueren Zeiten. Aus Ost. Berg., Quellenb. z. öst. Gesch. Nr. 22, Berl. Gaase, S. 8, 9, 23.

¹⁰⁾ Schiffmann, Zollurkunde von Raffelsstätten. Mitteilung. d. Inst. f. österr. Geschichtsf. XXXVII 479.

beziehungsweise Marktzoll zu entrichten. Es ist anzunehmen, daß diese drei Schiffe bloß die Mindestzahl der Bemannung darstellen, ein Schluß auf die Größe der damals üblichen Fahrzeuge dürfte daraus wohl nicht zulässig sein.

Wohl finden wir von jetzt an zahlreiche Nachrichten über die Schifffahrt auf der Donau, die durch sie verfrachteten Waren, Zölle, die Bergfahrt am Strome¹⁰⁾, Angaben über die Größe und Bemannung der Fahrzeuge aber vermessen wir noch lange.

In den Nischacher Mautrechten vom Jahre 1311¹¹⁾ heißen die Fahrzeuge *Zillen* und *Boden* (zül'n, zuhn, zullen und podem), zwei Bezeichnungen, die sich bis auf unsere Tage erhalten haben, insbesondere das Wort *Zille* ist heute noch allgemein üblich. Es kommen aber auch die Bezeichnung *urfarschiff*, ein Name, auf den wir später noch zurückkommen werden und der soviel als Überfuhrschiff bedeutet, sowie die Bezeichnungen *asch* und *puechen* für mautpflichtige Fahrzeuge vor, Namen, die von der Holzgattung herrühren, aus der die Schiffe ursprünglich gebaut worden sind, ebenso wie dieses bei der auf der unteren Weser üblich gewesenem *Eke* (nd. Lautform für *Eiche*) der Fall war¹²⁾. In Regensburg¹³⁾ kamen übrigens neben den *Buchen* auch *Tannen* vor, ebenfalls eine kleinere Schiffsgattung, die auch in der Schweiz und am Rhein zu finden war¹⁴⁾.

Die Bezeichnung einer Fahrzeuggattung mit „Buche“ hat sich lange Zeit erhalten. Schmeller¹⁵⁾ führt einen Beleg für dieses Wort aus dem Jahr 1453 an und in der „Schiffordnung der Linzerischen und im Urfahr allda auch deselben ganzen Pimbergs zuegethame Schiffleith“ Kaiser Leopolds I. vom 7. September 1682¹⁶⁾ finden wir die „Sailbuechen“ erwähnt. Das Wort *Asch*, dessen plur. wir *Aschen*¹⁷⁾ und *Asch*¹⁸⁾ angegeben finden, ist in der Burgmautordnung von Wien vom Jahre 1320¹⁹⁾ als *Asch* enthalten, was wohl nur auf einen Schreibfehler zurückzuführen sein dürfte. Das Wort ist übrigens dort gen. fem., während es uns sonst stets als gen. masc. begegnet. An Stelle des Wortes *Asch* finden wir später die Bezeichnung *Halla sch* (auch *Halla sch*, *Halleisch*, *Halleisch*), welches in der Lausener Schiffordnung vom Jahre 1426²⁰⁾ noch nicht vorkommt, während die Lausener Schiffordnungen von 1581 und 1616²¹⁾ das Wort *Asch* nicht mehr erwähnen. Die Abmessungen sind für diese Schiffe, die das hallenische Salz auf der Salzach und dem Inn bis Passau brachten, vom Erzbischof Johann Jakob folgendermaßen festgesetzt: „Es sollen die Schopper unsere ordinari Schiffungen die Halla sch nach den eisenen Massen machen, wie die auf unserer Cammer- und Umgeer-Amt zu Lauffen zu finden, als nemlich in der Lenge nach dem langen Maß 5½ eiserne Stang, das ist 37 Werkshuh weniger 3 Zoll, in die Tief nach den klein eisenen Maß, welches dreh Werkshueh weniger 1½ Zoll bringt, oder des ist, in die Weit am Boden so lang die obbemelte eisenen Stang, das ist 7 Werkshueh weniger vier Zoll. Die Weit oben am Säm soll dermassen gemacht seyn, daß man auf dem vierten Leger fünf Ruffen legen mag.“ Als Baustoff sind „feichten und buechen Loden“ angegeben. Die Fahr-

¹⁰⁾ Urk. B. d. L. o. d. Enns, II 431.

¹¹⁾ Desgl. VIII 559.

¹²⁾ Kluge, Seemannssprache 216.

¹³⁾ Boehr, Beitr. z. Gesch. d. Donauhandels. Oberb. Arch., Bd. 60.

¹⁴⁾ Kluge, Seemannspr. 778.

¹⁵⁾ Schmeller, B. Wb. I 145.

¹⁶⁾ D. d. L. Arch., Mus. N., Nr. 97.

¹⁷⁾ Schmeller, B. Wb. I 122.

¹⁸⁾ Siegel u. Tomajchel, Salzab. Laibdinge, S. 87 u. Glossar, S. 355.

¹⁹⁾ Tomajchel, Rechte und Freiheiten d. St. Wien, I, Nr. 28, S. 90.

²⁰⁾ Siegel und Tomajchel, Salz. Laib. XII, 85.

²¹⁾ Lori, Baier. Bergrecht, München 1764, CXLVII, CCXXIX.

zeuge werden uns als „ablander und an den Enden etwas zugespitzter Figur“ beschrieben²²⁾. Das Wort Gallasch hat sich als Halbasch — wohl auch in noch mehr verballhornter Form — bis auf den heutigen Tag auf der Donau erhalten, ohne jedoch gegenwärtig eine bestimmte Schiffsgattung zu bezeichnen.

Bevor wir in der Beschreibung der verschiedenen Fahrzeuge weiter gehen, müssen wir den Leser mit dem Wichtigsten über die Bauart und die einzelnen Bestandteile der hölzernen Ruderfahrzeuge sowie mit der zu einem solchen Schiffe gehörigen Ausrüstung bekanntmachen.

Jedes Schiff besteht aus dem mehr oder weniger horizontal liegenden und an den Enden aufgebogenen Boden, nach welchem, wie wir gesehen haben, mitunter auch das ganze Schiff bezeichnet ist, sowie den beiderseitigen daran gesetzten Wänden. Diese gehen nach vorne entweder in eine Spitze, in welchem Falle der Boden ebenfalls in dieser Spitze mit den Wänden zusammentrifft oder in eine lotrechte Kante über, dann sind sie dort gewöhnlich in einen eichenen Klotz eingelassen, den man als den vorderen Stod bezeichnet. Er wird auch Granselstod genannt, weil das vordere Ende des Fahrzeugs der Grans²³⁾, Gransen oder das Gransel, Gränsel heißt, dessen Grundbedeutung „Schnabel des Vogels“ ist und das sich gewöhnlich zu Kranzel, Kränzling, Kränzgel entstellte vorfindet.

Am rückwärtigen Ende ist ebenfalls häufig eine Spitze, mitunter auch ein stehender Stod zu finden, bei sehr vielen Fahrzeugen jedoch ist die Steuer²⁴⁾ oder mundartlich Stoir, Stuir, Stuhr, wie dieses Ende des Fahrzeuges bezeichnet wird, breit und schließt mit dem waghrechten oder liegenden Stoirstode ab. Bemerkte sei hier, daß merkwürdigerweise in den erwähnten Laufener Schiffordnungen von 1581 und 1616²⁵⁾ übereinstimmend sich der Satz findet: „Der Steurer soll an der Steuer, das ist am vordern Ort des Schiffs nauziehen.“ An der Salzach hat also, entgegen der sonstigen Bezeichnung, der vordere Teil des Schiffes „die Steuer“ geheißen, was uns übrigens auch noch am Ende des 18. Jahrhunderts berichtet wird²⁶⁾.

Hie und da trifft man Fahrzeuge, deren Gransel keine Spitze, sondern eine horizontale Kante bildet und spricht dann von einem Ruhmaul²⁷⁾, mitunter auch von einer gemaukten Zille²⁸⁾, weil man Fahrzeuge, deren Gransel fast ebenso breit ist wie die Mitte und die Stoir M u z e n nennt.

Boden und Wände bestehen aus Pfosten oder Läden, zum Teil auch aus stärkeren Hölzern und Halbbäumen, von denen alle ihre eigene Benennung führen. Die äußersten seitlichen Randhölzer des Bodens werden als Raimhölzer, die dazwischen liegenden Läden als Boden- oder Futterladen bezeichnet. Die Wände haben unten das nach aufwärts sich verjüngende Frenholz, oben den Saumbaum oder Saum, der uns als Säm schon in der Laufener Schiffordnung von 1581 begegnet ist. Der dazwischen liegende Teil ist wieder mit Futterladen ausgefüllt, zwischen die bei ganz großen Fahrzeugen zur Verstärkung noch ein Halbbaum eingefügt wird. Zur weiteren Verstärkung der Wände ist bei großen Fahrzeugen oben auf dem Saum oder an dessen Seite ein weiteres starkes Holz, ein sogenannter Niesel angebracht. Die großen Schiffe, welche man einst zu den Schiffzügen verwendete und von denen noch später die Rede sein wird, hatten obenauf die Feil, einen kräf-

²²⁾ Desgl. III. Register sonderb. baier. Bergwörter, S. 639.

²³⁾ Schmeller, B. Wb. II 115 und Kluge, Seemannspr. 326.

²⁴⁾ Schmeller, B. Wb. III 654.

²⁵⁾ Lortz, Baier. Bergr., S. 317 und 496.

²⁶⁾ J. A. Seethaler, Versuch einer Beschreibung des hochfürstlich-salzburg. Pfleeg-, Stadt- und Landgerichtes von Laufen am Ende des 18. Jahrh. Land.-Reg.-Arch. Salzb.

²⁷⁾ Vgl. Hornmair's Arch. 1827, Beitr. z. Schiffahrtsgesch., S. 305.

²⁸⁾ Schiffordn. d. Ringerischen . . . Schiffleith v. 7. September 1682, D. ö. L. A.

tigen Baum, der jedoch nicht über die ganze Wand reichte, sondern vorne ein Stück zur Seilhandhabung frei ließ.

Alle diese Bestandteile wurden früher meist aus gehacktem und nicht aus geschnittenem Holze hergestellt. An der Enns verwendete man bis zum Jahre 1851 für die Fahrzeuge der k. k. hauptgewerkschaftlichen Schifferverwaltung solche Hölzer, die „durch Bohren und Keilen aus großen, schlank gewachsenen Fichtenstämmen²⁹⁾“ erzeugt waren. Die Schiffbauer, die sonst allgemein Schopper heißen, wurden deshalb dort auch Schiffhader genannt³⁰⁾.

Boden und Wände werden durch die Rippen zusammengehalten, wie man die Rippen des Schiffes bezeichnet, zu welchen „Kneipfen“ man „eine junge Fichte samt derjenigen Wurzel, welche mit dem Stamm einen gewissen Winkel bildet³¹⁾“ verwendet. Die Hölzer werden daran mit hölzernen, zum Teil mit eisernen Nägeln befestigt, dabei kommt der Stammteil der Rippen (der Rippschenkel) auf den Zillenboden, der Wurzelteil (das Ripphörndel) an die Wand zu liegen. Es liegen entweder je zwei Rippen nebeneinander, die die Hörndel nach verschiedenen Seiten kehren — man nennt dies „doppelt gekipft“ — oder die Rippen liegen einzeln, wobei sie ebenfalls in der Lage abwechseln, was man „einfach gekipft“ nennt. In diesem letzteren Falle wird an dem Stammende die sogenannte Auflangen angebracht, die dem Hörndel entspricht. Die Entfernung der Rippen oder Rippspaare beträgt je nach der Güte des Fahrzeuges 60 bis 80 Zentimeter und mehr.

Die Fugen zwischen den einzelnen Boden und Hölzern werden durch Holzspähne und Moos abgedichtet, und zwar geschieht dies bei allen Fugen von außen, bloß die Fuge zwischen Fren- und Laimholz wird von innen geschoppt. Man legt zuerst einen dünnen Holzspahn in die Fuge, das Moosbeil (Wiasbeil), darauf kommt trockenes Moos (Wias) und auf dieses der Laim, ein stärkerer Holzspahn, der das Moos niederdrücken soll und selber durch die Zillenklampfen festgehalten wird. Diese Tätigkeit heißt Schoppen und der Schiffbauer daher, wie oben erwähnt, Schopper³²⁾.

Ein Stück hinter dem Granfessel liegt querüber von Wand zu Wand die Schwinde, welche die Wände gegeneinander absteifen soll und der Seilhandhabung dient. Sie besteht selbst wieder aus verschiedenen Teilen, auf die wir nicht näher eingehen können.

Zum Schutze des Bodens und der Wand werden unten an dieser schwache Hölzer, Kaskeln, angebracht, die Anfallkaskeln heißen. Daneben ist oft an der Außenseite des Bodens ein Brett, die Sohle, die dem gleichen Zweck dient. Kleine Fahrzeuge (Waidzillen) haben oft am oberen Wandrand innenwärts ebenfalls Kaskeln, die den Kiebeln der großen Schiffe entsprechen (einwändige Kaskeln).

Im Fahrzeug fest angebrachte erhöhte Plätze für die Schiffleute, die Seile und dergleichen, werden Brücken genannt, und zwar gibt es deren verschiedene. Vorn im Granfessel liegt die Granfesselbrücke, oft auch Stiefelbrücke genannt, mitunter als Gscheda bezeichnet. Dahinter und tiefer liegt die Seilbrücke, auf der die Seile liegen und die, weil sie unter der Schwinde liegt, oft auch Schwindebrücke genannt wird. In manchen Fahrzeugen ist über den ganzen Boden mit Ausnahme eines Stückes in der Mitte eine Einbrückung, damit die zu befördernden Waren nicht unmittelbar auf den Boden zu liegen kommen. Liegt bloß ein Bretterbelag, wie dies bei kleineren Fahrzeugen üblich ist, so spricht man von einer Bodestreue.

Zum Anheften der Seile im Schiff dienen die Deden oder Büffel, deren es in den größeren Schiffen vorne und rückwärts je zwei gibt (vordere und hintere) und

²⁹⁾ Jahresb. d. o. ö. S. u. G. R. 1852, S. 65.

³⁰⁾ Vgl. Newellowsky, Die alte Ennschiffahrt, Heimatg. I, 160.

³¹⁾ Schmeller, B. Ab. II 320.

³²⁾ Vgl. Newellowsky, Von den Schoppnern, Heimatg. VIII 59.

die an den Wänden stehen, über welche sie ein Stück hinausragen, sowie der am rückwärtigen Rand der Granselbrücke eingebaute Stiefel.

Der hinter dem Gransel liegende Teil des Schiffes wird auch als Prur³³⁾ bezeichnet, der mittlere Teil, wo eine etwa vorhandene Einbrückung unterbrochen ist, heißt Sektal, das uns als Sez-tal und als Sez-stall begegnet, wahrscheinlich aber richtig Sez-teil heißt, wenn auch Schmeller³⁴⁾ dies nicht glaubt und das Wort als vermutlich aus Sez-stall entstanden annimmt. Wir finden das Wort in den unglaublichsten Schreibweisen, u. a. als Sechstal³⁵⁾, Schöfstall³⁶⁾, Seestal³⁷⁾, ja sogar als Säugestall³⁸⁾. An dieser Stelle wird das in die Zille eingedrungene Wasser — wenn sie etwa „ein Rinne“ haben sollte — oder auch das Regenwasser ausgeschöpft, dort wird sie g'wässert oder ausg'wässert, es ist der Wasserplatz, an dem keine Ladung liegen darf. In großen Zillen nahm einen Teil des Sektals die Hütte ein, in der die Schiffleute wohnten. Von diesem wichtigen Punkt des Schiffes hatte der Sektaler seinen Namen, der Führer eines Schiffzuges. Auf den salzburgischen Salzschiffen führte diesen Namen auch der Führer des nautwärts, d. i. stromabwärts fahrenden Fahrzeugs³⁹⁾, der sonst Raufahrer, Rauführer, Raufleger, Rauferg heißt.

Die Schiffe werden mit Rudern gelenkt. Die großen Fahrzeuge haben in der Raufahrt, d. i. der Talfahrt, vorne und rückwärts je zwei mächtige Ruderbäume, die bis gegen 20 Meter lang sind und nur zur Steuerung dienen. Zur Vormwärtsbewegung werden in den sogenannten Reiben (Reiden, Raten), nahe dem Gransel an der Wand angebrachten Seilschlingen, die Flöschlinge, eingelegt, 6 bis 7 Meter lange Ruder. Eine künstliche Vormwärtsbewegung ist während der Fahrt nicht nötig, da eine getauchte, d. i. beladene, Zille ohnedem viel rascher rinnt, d. h. mit dem Strome treibt, als die Geschwindigkeit des Wassers beträgt. Man bedarf einer solchen lediglich beim Zufahren ans Ufer und beim Umtauchen, d. i. beim Umbreihen bei der Abfahrt. Die Ruderbäume sind in die vorn und rückwärts stehenden Sturln (aufrecht stehenden starken Stangen) mittels Reiben oder Wieden eingehängt und werden von den Ständen aus betätigt, die aus Brettern und Pfosten gezimmert sind und die ungehinderte Bewegung der Schiffleute ermöglichen.

Kleinere Fahrzeuge werden nur durch einen einzigen kleinen an der Stoir angebrachten Ruderbaum gesteuert, der, weil man „ein Schiff im Fahren stromabwärts dirigieren“⁴⁰⁾ raukehren heißt, auch Raukehrerl oder Rehruder⁴¹⁾ genannt wird. Wie wir schon früher erwähnten, heißen solche Fahrzeuge auch Einbäumel. Ein bei derartigen Fahrzeugen seitlich angebrachtes Ruder wird Rauzug oder Rauzügel genannt, weil „nauziehen stromabwärtsrudern“⁴²⁾ heißt, auch Antaucher⁴³⁾, womit man auch die früher genannten Flöschlinge bezeichnet. Antaucher der Waidzillen heißen Waidzillennruder. Zum Steuern der Waidzillen benötigt man Handruder, die mitunter als Stachelruder⁴⁴⁾ oder als Krückelruder ausgebildet sind.

³³⁾ lat. prora = Schiffsnabel.

³⁴⁾ Schmeller, B. Wb. III 287.

³⁵⁾ Lori, Baier. Bergz. 398.

³⁶⁾ Blima, Das Land ob der Enns. Ein Original-Provinzialstück, Linz 1795.

³⁷⁾ Ebner, Flößerei und Schiffsahrt auf Binnengew., Wien, Hölzer, 58.

³⁸⁾ Anweisung zur Ausmittlung d. Tragföh. d. hölz. Ruderfahrzeuge behufs der Zollbenutzung, 1853, Hof- und Staatsdr.

³⁹⁾ Lori, Baier. Bergz. 317, 323, 645.

⁴⁰⁾ Schmeller, B. Wb. II 323.

⁴¹⁾ Ebenda II 322.

⁴²⁾ Ebenda IV 244.

⁴³⁾ Walcher, Nachr. v. d. bis 1791 an dem Donaustrudel fortgesetzten Arbeiten. Wien 1791, Kurzbed., S. 24.

⁴⁴⁾ Vgl. Schmeller, B. Wb. III 609 „der Städel“.

Wir finden noch verschiedene andere Ruderbezeichnungen, auf die wir jedoch nicht näher eingehen wollen. Der Vollständigkeit halber seien nur noch die roh gezimmerten zum Lenken der Flöße dienenden Floßruder oder Gooßhaxen erwähnt.

Beim Bergwärtsfahren wurde früher die Steuerung durch Steueruder besorgt, die aus Holztafeln bestanden, welche an Stielen an der Seite des Schiffes ins Wasser gehalten wurden und Stedruder oder Einstedruder hießen. Um die Wende des 18. Jahrhunderts begann man die zur Gegenfahrt dienenden Schiffe mit fest eingebauten Steuerrudern auszustatten, die man Timon, mundartlich Diman, hieß. Die kleineren, bloß aus einem Brett, dem daran befestigten lotrechten Grindel und der Stange zur Handhabung bestehenden derartigen Steueruder werden auch als Reiben oder Saureiben bezeichnet. Bei einem großen Fahrzeug wird der Timon noch unterteilt und derart eingerichtet, daß ein Teil um eine lotrechte Achse umgeklappt werden kann. Dieser Teil heißt das Türkl. Der Zweck dieser Einrichtung ist die Erleichterung der Handhabung des Timons, wenn das Fahrzeug nach rückwärts rinnen gelassen, d. h. mit der Stoir voraus mit dem Strom treiben gelassen wird, ein Vorgang, der beim Zufahren nötig ist.

Was nun die Ausrüstung eines Schiffes betrifft, so gehören hiezu neben den schon erwähnten Rudern vor allem die Seile. Mit solchen werden die Fahrzeuge an den Haftsteden am Ufer verheftet und wurden seinerzeit bei den Gegenzügen untereinander zusammengehängt und vom Ufer aus gezogen. Heute werden häufig für die Ruderschiffe Drahtseile verwendet, so wie dies bei der Dampfschiffahrt allgemein üblich ist, früher gab's ausschließlich Hanfseile. Sie wurden nach der Anzahl Leinsfaden, aus denen sie verfertigt waren (in Schillingen zu 30 Stück gerechnet), benannt und hießen dann Dreierl, Viererl, Fünfer-, Sechser-, Siebener-, Achter- usw. bis Vierundzwanziger-Seil. Ein Achtzehner z. B. war somit ein solches Seil, das aus $18 \times 30 = 540$ Leinsfaden bestand. Sie wurden nach „Längen“ zu 30 Klaftern gerechnet und man bezeichnete sie je nachdem z. B. als „ $\frac{5}{4}$ “ oder $1\frac{1}{2}$ lang“. Was für eine bedeutende Post die Seilbeschaffung darstellte, kann man daraus ersehen, daß beispielsweise der Schiffmeister Michael Fint in Braunau a. J. im Jahre 1795 für 19.000 Gulden Seile brauchte⁴⁵⁾.

Die schwächeren Seile werden auch Leinel, die zum „Festen“ bestimmten Seile Haft genannt. Je nach ihrer Verwendung führen die Seile verschiedene Benennungen. Ein größeres Ruderschiff wird am Ufer an den Haftsteden mit dem schief nach vorne führenden Reitseil verheftet, wozu etwa ein Vierzehner dient. Außerdem wird es noch am Granfel mittels des Zwergsthaftes, an der Stoir mittels des Aftershaftes am Ufer befestigt. Als noch die schweren Gegenzüge fuhren, da brauchte man noch eine ganze Menge anderer Seile, von denen hier nur einige und diese bloß dem Namen nach erwähnt seien. Da gab es eine Zwiessel, einen Quessen oder Faden, ein Nebentbeilseil, ein Schwemmerseil, ein Prurseil, die Bremsen, die Beilseile, ein Aufstrickseil und viele andere noch. Es sei erwähnt, daß man in der Schiffersprache nicht von einem „Reißen“ der Seile spricht, sondern stets sagt „das Seil bricht“.

Zur Ausrüstung eines Schiffes gehörten noch verschiedene andere Gegenstände, die man insgesamt einschließlich der Ruder und Seile häufig als Geschirr⁴⁶⁾ bezeichnet, eine Benennung, die sich auch in dem Ausdruck „Schiff und Geschirr“ erhalten hat, womit man „alle zur Landwirtschaft oder irgend einem Gewerbe erforderlichen Werkmittel und Gerätschaften“⁴⁷⁾ meint. Geschirr als Bezeichnung der Schiffsausrüstung ist übrigens durchaus nicht auf das Donaugebiet allein beschränkt⁴⁸⁾.

⁴⁵⁾ Biographie des Fint Michael sen., von ihm selbst verfaßt i. J. 1828 in seinem 70. Lebensjahre. D. ö. Z. N., Mus. N.

⁴⁶⁾ Gori, B. Bergr. 315, 316, 317, 323.

⁴⁷⁾ Schmeller, B. Wb. III 336.

⁴⁸⁾ Kluge, Seemannsspr. 310.

Zu jedem Schiff gehören ein bis zwei Scharbäume, d. i. 7 Meter lange und 13 bis 15 Zentimeter starke Hölzer, mit eisernen Schuhen versehen, die dazu dienen, das am Ufer verheftete Fahrzeug von diesem in entsprechender Entfernung zu halten. Der Scharbaum hat an seinem oberen Ende einen Ausschnitt für den Seilhaft, mit dem er am Büffel des Schiffes angebunden wird. Ein anderes Werkzeug ist der Raiger, kürzer und schwächer wie der Scharbaum, leicht gebogen und mit einem langen eisernen Schuh sowie einem seitwärts angebrachten Haken versehen. Will man mit einem Fahrzeug an einer Stelle zufahren, an der es keine Haftstecken gibt, so muß man den Lauf des Schiffes abbremsen, bevor man es zum Stillstand bringen kann. Dies geschieht dadurch, daß man das am Raiger festgemachte Seil festzuhalten trachtet, indem man ihn am Erdboden aufstemmt, eine Arbeit, die viel Kraft und Geschicklichkeit erfordert. In jedem Schiff müssen Haken und Seß vorhanden sein. Ersterer dient zum Anhalten beim Zufahren und zum Gegenwärtsschieben kleinerer Fahrzeuge, ist aber auch für größere Fahrzeuge zum Auffangen der Seile u. dgl. ein unentbehrliches Werkzeug, die letztere hingegen braucht man, um das ins Schiff eingedrungene Wasser herauszuschöpfen, was in dem früher erwähnten Seßtal geschieht.

Zur Handhabung der Seile dienen die Spaln⁴⁰⁾, auch Einlegspaln oder Einschlagprügel genannt, das sind etwa 1½ Meter lange Hölzer, die man über den Zwischenraum zwischen Stieselbrücke und Schwinge legt und über die man das Reitseil laufen läßt, das daran seinen Halt findet und trotzdem leicht verlängert werden kann.

Um ein Fahrzeug beim Zufahren nicht an den Uferbau — die Bschlächt, Schlächt, wie der Schiffmann sagt — anstoßen zu lassen, wird es mittels der sogenannten Sparhölzer davon weggetaucht. Das sind etwa 3 Meter lange und 15 Zentimeter starke Hölzer, die unten einen eisernen Schuh, oben einen eisernen Ring tragen und mit diesem in die Kerben des am Saum befestigten sogenannten Pflasterbrettes eingesetzt werden, wobei die untere Spitze gegen das Ufer gerichtet ist. Wir finden dafür auch die Bezeichnungen Sparing⁵⁰⁾, Spärring⁵¹⁾, Spörung⁵²⁾, Spörgen⁵³⁾, Sparringholz⁵⁴⁾.

Die angeführten Ausrüstungsgegenstände treffen wir auch heute noch in jedem größeren Schiffe an. In alten Schifferordnungen sind oft noch verschiedene andere Werkzeuge erwähnt, deren Beschreibung uns jedoch zu weit führen würde.

Wir wollen nun, nachdem wir die Geduld des Lesers auf eine harte Probe gestellt haben, in der Besprechung der Fahrzeuge fortfahren.

Wir haben für Schiffe bisher die allgemeinen Bezeichnungen Zille und Boden kennen gelernt, von denen das erstere heute noch sehr häufig für Fahrzeuge von der kleinsten bis zur größten Gattung gebraucht wird. Was das Wort⁵⁵⁾ betrifft, das im Westen nicht über das Donaugebiet hinausreicht, sich jedoch im Osten — natürlich entsprechend verändert — durch alle slavischen Sprachen fortsetzt, so ist es wohl denkbar, daß wir darin ein Lehnwort aus dem Slavischen zu erblicken haben. Das Wort, das auch für die böhmische Moldau und Elbe sowie für das Gebiet der Havel bezeugt ist, gelangte aus dem Slavischen in die magyarische Sprache, wo es zu csónak wurde, mit dem wieder unser Wort Schinadel zusammenhängt. Dieses letztere Wort finden wir in verschiedenen Formen, so als Tschenakl, Tsch-

⁴⁰⁾ Lori, B. Bergr. 322, 500.

⁵⁰⁾ Kradowitz, Gesch. d. St. Gmunden II 273.

⁵¹⁾ Lori, B. Bergr. 322.

⁵²⁾ Kradowitz, Gesch. d. St. Gmunden II 273.

⁵³⁾ Ebenda.

⁵⁴⁾ Adrian, Salzachschiffahrt d. Laufener Schiffer. Mitt. d. Ges. f. Salz. L. R. 51. B.

⁵⁵⁾ Schmeller B. Wb. IV 253 — Kluge, Seemannspr. 844.

nädl⁵⁶⁾, ja, in Prinz Eugens Tagebuch über den bosnischen Feldzug vom Jahre 1697⁵⁷⁾ in der Form schanacles. Das Wort Zille begegnet uns in den verschiedensten Schiffbenennungen als Grundwort, ebenso wie das Wort Pl ä t t e, das „ein plattes Schiff⁵⁸⁾“ bedeutet und zu dem gleichbedeutenden ital. piatta stimmt. Im allgemeinen wird mit Zille ein dauerhaft gebautes und für längeren Gebrauch bestimmtes Schiff, mit Platte ein meist nur zur einmaligen Stromabfahrt dienendes Fahrzeug bezeichnet. Dieser Unterschied ist besonders deutlich aus den Bezeichnungen Hauszille und Verkaufsplatte zu ersehen, von denen die erstere ein stark gebautes zum Hause des Schiffmeisters gehöriges und immer wieder dahin zurückkehrendes, die letztere ein nach der Talfahrt zum Verkauf bestimmtes Fahrzeug bedeutete. Der angeführte Unterschied zwischen Zille und Platte ist jedoch nicht immer streng durchgeführt. Erwähnt sei noch, daß die Lebensdauer eines hölzernen Donauschiffes 5, höchstens 6 Jahre, nicht übersteigt.

Für Schiff (Scheff, Schöf) im allgemeinen begegnen uns auch die Wörter Schifffahrt⁵⁹⁾, Schifftung⁶⁰⁾, Schiffung⁶¹⁾, Schöpfung⁶²⁾, Schefgut⁶³⁾, dann Fuhrwerk⁶⁴⁾ und Fuhr⁶⁵⁾.

Bei den im Laufe der Jahrhunderte auf der bayrisch-österreichischen Donau und ihren Nebenflüssen vorkommenden Fahrzeugen finden wir eine Mannigfaltigkeit, die uns in Erstaunen setzt und die wir wohl auf keinem anderen Ströme antreffen. Sie findet aber ihre Erklärung darin, daß einerseits jeder Fluß seine eigenen Fahrzeuge verlangt, was in den Gefällsverhältnissen, der Geschwindigkeit u. dgl. begründet ist, also jeder Nebenfluß der Donau seine eigenen Fahrzeugtypen hervorbrachte, andererseits auch die einzelnen Frachtgüter und die Art des Betriebes ihre Besonderheiten im Gefolge hatten und vielleicht auch die Eigenheiten der Bevölkerung eine gewisse Rolle spielten. Selbstverständlich führte jede Fahrzeuggattung ihren eigenen Namen und dieser wechselte mitunter nach dem Orte des Ursprungs oder der Bestimmung.

Solange auf der Donau die Zugschifffahrt noch in Blüte stand, welche den Güterverkehr stromaufwärts vermittelte und auch später noch zur Beförderung der Pflastersteine und Werkstücke aus den oberösterreichischen Granitsteinbrüchen stromab, gab es mächtige Schiffe, welche allgemein R e h l h e i m e r (Abb. S. 150) und G a m s e n hießen. Die ersteren, die ihren Namen der Stadt Rehlheim in Bayern verdanken, begegnen uns auch als Rehlhamer⁶⁶⁾, Rehlhamer⁶⁷⁾, ja sogar als Röhhammer⁶⁸⁾, sowie als Rehlhamerinnen⁶⁹⁾ und Rehlhammerzillen⁷⁰⁾. Sie werden im allgemeinen als gegen 128 Fuß lang und 20 Fuß weit angegeben. Die Schiffe waren sehr gut gebaut und hatten ebenso wie die Gamsen eine Feil, hatten eine hölzerne Eindeckung, die man Zurichtung nannte oder fuhren offen, dann waren die Waren mit Plachen zugedeckt. Die Gamsen, oft auch Gamseln⁷¹⁾ genannt,

⁵⁶⁾ Ludwig, Memoiren eines Vergessenen, Jb. d. Stiftes Klosterneuburg VII, 1.

⁵⁷⁾ Angeli, Feldz. d. Prinzen Eugen v. Savoyen, II. Journal de la marche en Bosnie.

⁵⁸⁾ Schmeller, B. Wb. I 338.

⁵⁹⁾ Lori, B. Bergr. 126.

⁶⁰⁾ Oberleitner, Varenpecheramt, Notizenbl. z. Arch. f. K. öst. Gesch. Qu. VIII. 1858, 21.

⁶¹⁾ Lori, B. Bergr. 34, 308, 310.

⁶²⁾ Brinner, Gesch. d. i. l. Pionnier-Rgts., 1878, I 614, Abz. 2.

⁶³⁾ Lori, B. Bergr. 126.

⁶⁴⁾ Ob. öst. Schifffahrts-Ordn. v. J. 1770.

⁶⁵⁾ Lori, B. Bergr. 314.

⁶⁶⁾ Schlagintweit, Ruderschiffbau usw., Niederb. Arch. VIII. 1862.

⁶⁷⁾ Pittoreske, Donaufahrt von Ulm bis Konstantinopel. Wien. Gerold, 1838.

⁶⁸⁾ Deutsche Bauzeitung, Berlin, 19. Jg. 1885, 95, Donaufahrt.

⁶⁹⁾ Walcher, Nachrichten v. d. i. J. 1778, 79, 80 und 81 im Donaustrudel vorgenommenen Arbeiten. Wien 1781, Kurzbed.

⁷⁰⁾ Ob. öst. Schifffahrts-Ordn. v. J. 1770.

⁷¹⁾ Schmeller, B. Wb. II 50 — Pittoreske, Donaufahrt, S. 9.



Abb. 1. Donauschiffe: Gefauchte Salzburgerplätte an der Urjahrer Lände.
Aufnahme um 1900.



Abb. 2. Donauschiffe: Siebnerinnen an der Lände in Mautshausen.
Aufnahme aus dem Jahre 1910.

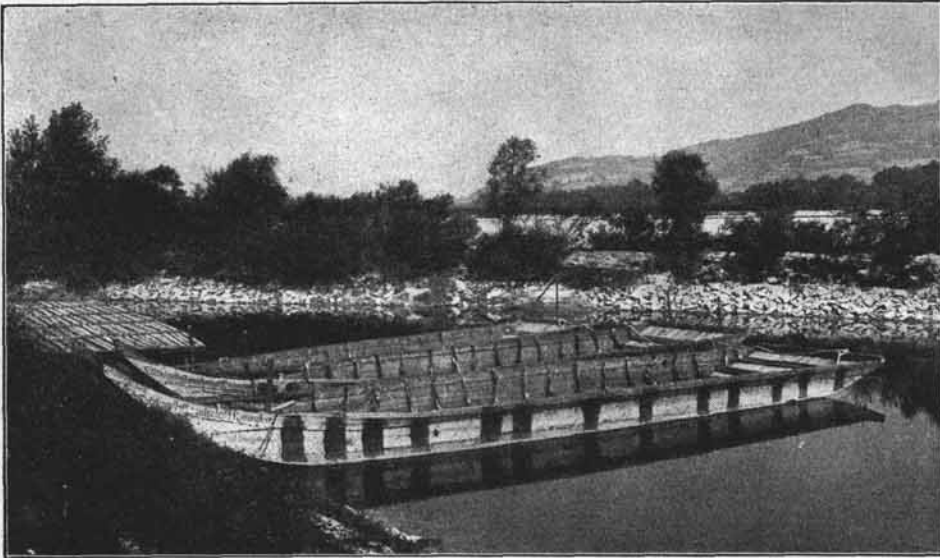


Abb. 1. Donauschiffe: Leere Salztrauner im Floßhafen unterhalb der Traunmündung. Um 1910.
Aufnahme von A. Silbermayr, Linz.

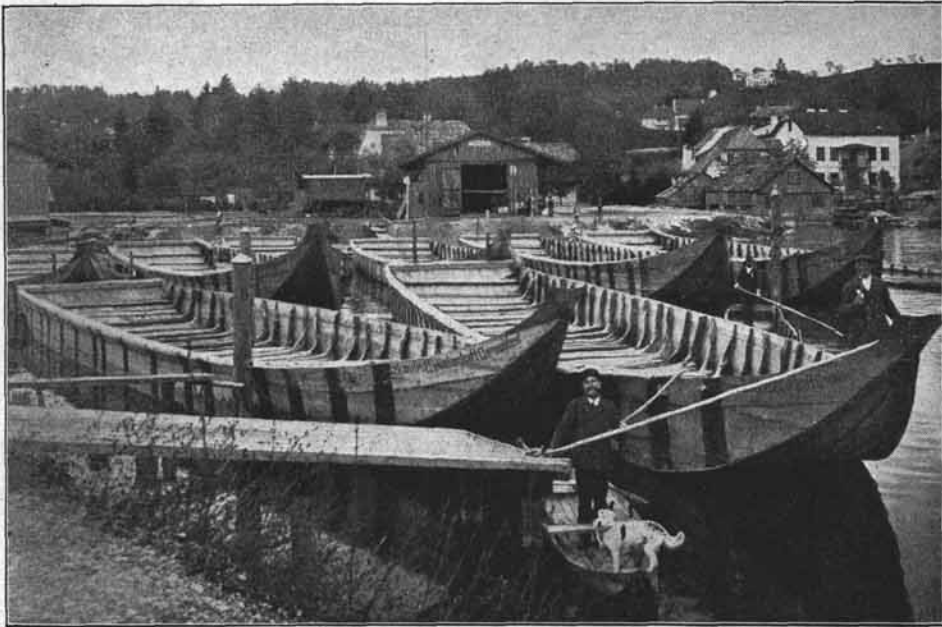


Abb. 2. Donauschiffe: Salztrauner in Gmunden im Salzschiffhafen östlich vom Seebahnhof.
Aufnahme aus dem Jahre 1906. Aus der Sammlung von † Kapitän Hans Kagerer-Gmunden.

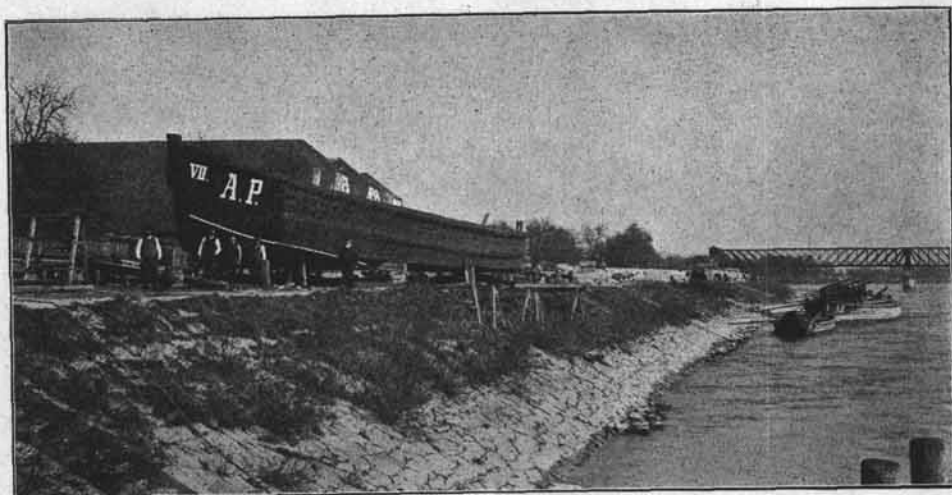


Abb. 1. Donauschiffe: Kettschlepp am Schopperplatz.
Aufnahme aus dem Jahre 1910.



Abb. 2. Donauschiffe: Salztrauner auf der Traun.
Aufnahme aus dem Jahre 1898.
Aus der Sammlung von † Kapitän Hans Kagerer-Gmunden.

werden mit 19 bis 20 Klafter Länge und 18 bis 19 Schuh Weite angegeben. Nicolai⁷²⁾, der mit Worterklärungen immer schnell zur Hand ist, behauptet, daß sie „sehr vermutlich eigentlich Chamfel heißen sollen, von dem unweit Regensburg am Flusse Regen liegenden bairischen Städtchen Cham.“ Diese Ansicht ist wohl ebenso unrichtig wie die Behauptung⁷³⁾, daß sie ihren Namen „wegen ihres hohen Schnabels“ führen. Ihr Name wurde übrigens sogar zu „Gemsen“ entstell⁷⁴⁾.

Diese beiden Schiffsgattungen waren von ähnlicher Bauart, sehr hohem spitzen Grantzel und ein wenig in die Höhe gezogener gleichfalls spitzer Stoir. Bei den Gamsen war die Stoir mitunter auch mit einem liegenden Stoirstode versehen. Nachdem diese Schiffe der Gegenfahrt dienten, hatten sie seit der Wende des 18. Jahrhunderts einen Limon, wie er oben beschrieben worden ist. Rehlheimer und Gamsen wurden meist in Bayern gebaut und zwar in Windorf, wohl auch auf anderen Schopperplätzen. Die dort gebauten Gamsen waren durch besonders hohe Grantzel ausgezeichnet. Man sprach auch von Regensburger Gamsen⁷⁵⁾, Wachauern⁷⁶⁾ oder Wachauer Gamsen⁷⁷⁾, Donauvorteln⁷⁸⁾, je nach ihrem Herkunftsort.

Rehlheimer und Gamsen fasste man häufig unter dem Namen Klobzillen⁷⁹⁾ (Klobzillen⁸⁰⁾, Klobzillen⁸¹⁾, Klobzillen⁸²⁾, auch Klobzillen⁸³⁾, zusammen. Diesen Namen hat man verschieden zu erklären versucht, er hängt aber weder mit Kloben noch mit Klob zusammen, womit man ihn in Verbindung bringen wollte, sondern bedeutet ein durch Tiere (Pferde) gezogenes Fahrzeug⁸⁴⁾. Leider ist es nicht möglich, uns an dieser Stelle eingehend mit den Gegenzügen zu befassen. Es sei bloß erwähnt, daß ein solcher Schiffzug aus 3 bis 4 Klobzillen bestand, von denen die erste, die ein Rehlheimer war, die Hohenau, die andern zwei oder drei, wofür man Gamsen verwendete, der Reihe nach Nebenbei, Schwemmer und Schwemmer-Nebenbei hießen. Diese 3 bis 4 Fahrzeuge waren die Haupt- oder Zugschiffe, zu denen noch eine Reihe von Nebenschiffen gehörten: Der Seilmucken zum Überführen der Seile, einige Waibzillen und 2 bis 3 Einstell- oder Klobplättchen, auf denen sich in der Mauhfahrt die Zugpferde befanden und die in der Gegenfahrt zur Unterstützung des Buesens dienten und deshalb dann Buesenzillen oder, weil sie zum Tragen des Zugseiles mit je einer großen hölzernen Gabel (Furkel) ausgerüstet waren, auch Furkelzillen (Abbildung S. 150) hießen⁸⁵⁾. Bei den bairischen Salzzügen⁸⁶⁾ werden uns die Zugschiffe als das Hohenauschiff, das erste Anhangschiff, das Schwemmerschiff und das zweite Anhangschiff beschrieben, zu denen als Nebenschiffe der Seilmucken, die Seiltragplättchen, die Schwemmerplatte, einige Waibzillen, ferner noch ein Ruchelschiff und der Haberforb gehörten.

Nachdem die Zugschiffahrt Ende der Vierzigerjahre des 19. Jahrhunderts eingegangen war, baute man bis um die Wende der Achtzigerjahre, wie erwähnt,

⁷²⁾ Nicolai, Besch. einer Reise durch Deutschland und die Schweiz i. J. 1781.

⁷³⁾ Marggraff, Die ehem. Schiffz. auf der Donau, Südb. Bauztg. XX 340.

⁷⁴⁾ Deutsche Bauztg. 1885, 95.

⁷⁵⁾ Anweisung zur Ausmittl. der Tragf. d. hölz. Ruderschiffe, 1853, Hof- u. Staatsdr.

⁷⁶⁾ Schmeller, B. Wb. IV 9.

⁷⁷⁾ Anweisung wie Anm. 75.

⁷⁸⁾ Jb. d. o. d. H. u. G. R. 1853, S. 88.

⁷⁹⁾ Schiffordn. d. bayerischen Schiffleith v. 7. Sept. 1682.

⁸⁰⁾ Oberleitner, Lärenpacheramt, S. 23.

⁸¹⁾ Erhard, Passau. Verh. d. hist. Ver. f. Nied. B. 1899, S. 97.

⁸²⁾ Ob. öst. Schiffahrtz-Ordn. v. J. 1770.

⁸³⁾ Jb. d. o. d. H. u. G. R. 1852, S. 76 und 77.

⁸⁴⁾ Vgl. Newellowsky, Was verstand man unter einem Klobzille. Heimatg. VIII 189.

⁸⁵⁾ Fereberger, Erinnerungen an die Zugschiffahrt. Handshr. im Bes. d. Verf.

⁸⁶⁾ Polizey-Überficht von München. Dez. 1804 bis Apr. 1805. München, Bängl.

Rehlheimer und Gamsen noch zur Steinverfrachtung. Man führte in ihnen die Pflastersteine und Werkstücke aus den oberösterreichischen Granitsteinbrüchen nach Wien und Ungarn und wenn man Ladung bekam, belud man die Fahrzeuge auf der Bergfahrt, die man noch lange, nachdem die Donau mit Dampfschiffen bereits befahren wurde, durch Pferde besorgte. Später gingen auch diese Züge ein, man „trieb“ nicht mehr, sondern baute Fahrzeuge, die man den Dampfern anhängte. Bevor wir uns aber diesen Schiffen zuwenden wollen, sei noch einer Abart des Rehlheimers gedacht, die vorne einen stehenden Granselstock und rückwärts einen 2 bis 2½ Meter breiten liegenden Stoirstock hatte und *Stoekhelheimer* oder *Bügeleisen* (Bögleisen⁸⁷) genannt wurde, sowie einer ähnlichen Abart der Gamsen, ebenfalls vorne mit einem stehenden, rückwärts mit einem liegenden Stock ausgestattet, die man noch hier und da im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts an der Donau antraf, des *Stoekgamsen*, wie er zum Unterschied vom früher beschriebenen Spitzgamsen hieß. Mit dem genannten Bügeleisen die *Plattheisen-Schiffe* in Verbindung zu bringen, wäre verlockend, militärische Fahrzeuge, die im 17. Jahrhundert in Verwendung standen und deren Name zum erstenmal im Jahre 1598 in den Akten des Oberst-Schiffmeisterrats in Wien aufscheint⁸⁸). Indessen waren dies leichte Brückenschiffe, welche samt der Brückenausrüstung zu Lande auf Wagen verführt werden konnten⁸⁹). Möglicherweise waren diese *Plattheisen-Schiffe*, von denen man 1623 zum letztenmal hört, mit den 1684 genannten „*Plökh-* oder *Platkh-Schiffen*“ identisch, die ebenfalls zum Kriegsbrückenbau dienten und gleichfalls ein mobiles Brückenmaterial gewesen sein dürften⁹⁰).

Als eine Abart der Gamsen wird die *Gamsplätte* angeführt⁹¹), die um 4 Klafter kürzer wie jene und am Hinterteile abgestutzt war. Um die Mitte des 19. Jahrhunderts wurde sie „jährlich in einer Anzahl von 50 bis 60 Stück lediglich für slawonischen Bedarf in Windorf in Bayern gebaut. Diese Schiffe wurden zunächst in Pest von der Hand kundiger Bautischler mit zierlichen Buden überbaut, worin die Geschirrhändler ihre Waren aufstellten und gingen mit diesen nach Slawonien“.

Als sich die Rückbeförderung der naturwärts mit Pflastersteinen nach Wien gegangenen Fuhrwerke durch Pferde nicht mehr auszahlte, sondern das Schleppen durch Dampfschiffe billiger kam, begann man auch eine neue Ruderschiffgattung auf der Donau einzuführen, den sogenannten *Stein- oder Kettenschlepp* (Taf. 25, Abb. 1). Da das Zufahren eines solchen 40 Meter langen, 8 Meter breiten und über 1.7 Meter tiefen Schiffes von 300 bis 320 Tonnen Tragfähigkeit und einem Fassungsvermögen von über 20.000 Granitwürfeln eine schwierige Sache war, führte man die sogenannte *Streifkette* ein, die man dann auch bei kleineren Fahrzeugen und bei Flößen verwendete. Sie besteht aus 2 Teilen, einem schwereren und einem leichteren. Ihr Gesamtgewicht beträgt bis zu 600 Kilogramm. Wirft man vor dem Zufahren den schweren Teil der Kette aus, während das schwächere Ende am Schiffe festgemacht ist, so streifen die schweren Kettenglieder am Stromgrund und bremsen dadurch den Lauf des Schiffes ab, so daß es mit geringerer Geschwindigkeit ans Ufer gebracht werden kann. Aus dieser Verwendung der *Streifkette* erklärt sich der Name dieser Schiffsgattung, die übrigens seit dem Weltkrieg auch der Vergangenheit angehört. Die *Kettenschlepp* waren vorne und hinten mit je einem kräftigen eichenen Stock versehen, vorne mäßig aufgebogen und sehr stark

⁸⁷) Statth. Arch. Linz 3. 2404/Präs. u. 10.962 — 1878.

⁸⁸) Brinner, Gesch. des k. k. Pionnier-Kgts. I 13.

⁸⁹) Ebenda I 14.

⁹⁰) Ebenda I 28, 31.

⁹¹) Schlagintweit, Ruderschiffbau usw. Niederb. Arch. VIII 1862.

gebaut. In der Mitte der Wand war über die ganze Länge ein Halbbaum zur Verstärkung eingefügt. Der Saum trug innen einen Riedel, außen einen Halbbaum, der auch der Verschlagener hieß und war durch querüber liegende Klammerbäume abgesteift⁹²⁾.

Schon lange von der Donau verschwundene Fahrzeuge, deren Name aber noch recht bekannt ist, waren die Ulmer, Ulmerschiffe⁹³⁾ oder Ulmer Schachteln⁹⁴⁾, in Österreich auch Schwaben, Schwabenplätten⁹⁵⁾, Schwäbinnen⁹⁶⁾, Schwäbische Zillen⁹⁷⁾ und, weil sie regelmäßig hauptsächlich stromabwärts fuhren, auch Ulmer Ordinari⁹⁸⁾ oder schlechtweg Ordinari⁹⁹⁾, Ordinarschiffe¹⁰⁰⁾, genannt. Max Eyth schreibt darüber in einem Briefe an Sebastian Hensel¹⁰¹⁾: „Habe ich Ihnen erzählt, daß ich in der letzten Ulmer Schachtel nach Donauwörth gefahren bin? Ein welthistorisches Ereignis ersten Ranges, aber eigentlich kein erfreuliches Aber ich vergesse, daß Sie wohl kaum wissen können, was eine Ulmer Schachtel ist, obgleich im Mittelalter die Handelsflotte der alten Reichsstadt aus diesen Fahrzeugen bestand. Eigentlich hießen sie Zillen. Ein unehrbietiger Abgeordneter aus Heilbronn erfand die Bezeichnung Schachtel, die landesüblich wurde, obgleich die Schifferzunft zu Ulm in einer Eingabe an die Regierung dringend bat, gegen dieses ehrenrührige Wort einzuschreiten.“ Die Fahrzeuge hatten breite Stoir und waren ziemlich eben gebaut, d. h. vorne nicht hoch „aufgeschiebn“. Dabei gingen die Wände am Gransel in eine Schneide zusammen. Man baute solche Fahrzeuge von 18 Klasten Länge, 22 bis 24 Schuh Weite und 4½ Schuh Tiefe sowie auch kleinere von bloß 10 bis 12 Klasten Länge. Sie waren ein außerordentlich wichtiges Verkehrsmittel auf der Donau, das nicht nur Güter rasch beförderte, sondern auch die Reisenden verhältnismäßig bequem und schnell nach Wien brachte.

Auf der Donau gab es weiter die sogenannten Futterplätten, bis 30 Meter lang, die man zur Steinverföhrung verwendete und in der Mitte des 19. Jahrhunderts auch zu ähnlichem Zwecke, wie wir ihn bei den Gamsplätten kennen gelernt haben, für ungarrischen Bedarf baute¹⁰²⁾, ferner Farmen und Patanzen. Das Wort Farm¹⁰³⁾, zu „fahren“ gebildet, bedeutet Föhre, Überföhrschiff und ist entstellt auch als Formplatte¹⁰⁴⁾ anzutreffen. Die Farmen dienten jedoch auch anderen als Überföhrzwecken, so wurden die 13 bis 16 Klasten langen, 17 bis 18 Schuh breiten und 3½ Schuh tiefen Spitzfarmen zu den gleichen Zwecken wie Gams- und Futterplätten verwendet¹⁰⁵⁾. Die Patanzen, die ähnlich den Spitzfarmen gebaut waren, wurden von den bairischen Flußbauämtern benützt¹⁰⁶⁾.

Die zu Holzföhren u. dgl. benützten Fahrzeuge, die auch heute noch vorkommen, werden insgesamt als Plätten schlechtweg bezeichnet oder werden je nach ihrem Ladegut Scheiter-, Holz-, Vieh-, Kalksteinplätten genannt.

⁹²⁾ Giner, Flöherei, 12.

⁹³⁾ Marchetti, Louage an der oberen Donau. 1885, S. 52.

⁹⁴⁾ Föhrer durch das Deutsche Museum in München. — Kluge, Seemannspr. 675.

⁹⁵⁾ Jb. d. o. ö. H. u. G. R. 1852, S. 76.

⁹⁶⁾ Schiffordn. d. Linz. Schiffsleith v. J. 1682.

⁹⁷⁾ Ebenda.

⁹⁸⁾ Eyth, Schneider von Ulm.

⁹⁹⁾ Schultes, Donauföhrten, Wien 1819, I 22.

¹⁰⁰⁾ Ebenda I 15.

¹⁰¹⁾ Eyth, Im Strom unserer Zeit III.

¹⁰²⁾ Schlagintweit, Ruderföhrbau usw. Niederb. N. VIII 1862.

¹⁰³⁾ Schmeller, B. Wb. I 563. — Kluge, Seemannspr. 246.

¹⁰⁴⁾ Jb. d. o. ö. H. u. G. R. 1853, S. 88.

¹⁰⁵⁾ Schlagintweit, Ruderföhrb. usw., Niederb. N. VIII 1862.

¹⁰⁶⁾ Ebenda.

Je nach der Ausbildung des Gransfels spricht man auch von *Spitz-* und *Stockplättchen*.

Wenden wir uns den Nebenflüssen zu, so treffen wir am Inn, aus Tirol kommend, die *Hallerplättchen*, die als Botenschiffe jeden Samstag nach Wien fuhren, das sie nach sechstägiger Fahrt erreichten. Sie nahmen Reisende und als Frachtgüter Erzeugnisse des Landes, Seide, Edelobst, Käse, Vieh, Eisen, Messing u. dgl. mit¹⁰⁷⁾. Die *Hallerplättchen* hatten eine Zurichtung, waren also eingedeckt und 10 Klafter lang, 9½ Schuh weit und 2 Schuh tief.

In ziemlich großer Zahl kamen von den Vierzigerjahren des 19. Jahrhunderts angefangen bis in die Neunzigerjahre die *Tiroler Plättchen* vom Inn heraus in die Donau, die diesen Namen führten, wenn sie von Tiroler Schiffleuten geführt wurden und *Rosenheimer Plättchen* hießen, wenn sie mit bayrischen Schiffleuten bemannt waren. Da sie hauptsächlich der Verfrachtung des hydraulischen Kalkes dienten, nannte man sie auch *Kalkplättchen*. Sie waren leicht gebaut, hatten aber starke Rippen und ein hohes Gransfel. An der Stoir waren sie beinahe ebenso breit wie in der Mitte. Ihre Länge betrug 14 Klafter und man unterschied die Hauptplatte mit 27 Schuh Weite und 5 Schuh Tiefe und die kleine Platte mit 24 Schuh Weite und 4 Schuh Tiefe. Die Schiffe fuhren bis Passau oder bei kleinem Wasserstande bis Linz paarweise, wobei die Hauptplatte mit 6, die kleine Platte mit 5 Schiffleuten bemannt war. Auf der Donau wurde zusammengetaucht, wie der Schiffmann sagt, der nämlich das Beladen des Schiffes „tauchen“ nennt. Die mit der Ladung beider Platten nunmehr getauchte Hauptplatte fuhr mit 8 bis 9 Schiffleuten weiter, die kleine Platte wurde auf der Donau mit anderen Gütern beladen, so beispielsweise an der Traummündung mit Salz oder mit Pflastersteinen u. dgl. Um eine Durchbiegung des Fahrzeuges zu verhindern, wurden die Wände durch querüber angebrachte Klammerbäume auseinander gehalten, wie wir sie schon bei den Kettschleppen kennen gelernt haben. Kleinere solche *Tiroler Plättchen*, bloß 17 bis 18 Schuh weit, wurden zur Verfrachtung von Käse verwendet (*Käsefuhren*).

Gleichfalls vom Inn kamen die aus der Salzach stammenden *Salzburgerplättchen* in die Donau, die in sehr großer Menge auf den salzburgischen Schopperplätzen gebaut wurden (Taf. 23, Abb. 1). Um 1850 wird ihre Anzahl mit 1750 Stück jährlich angegeben¹⁰⁸⁾. Sie und da sah man noch in den ersten Jahren nach dem Kriege ein solches Fahrzeug auf der Donau, schon von weitem kenntlich an seiner breiten Stoir, seinem ebenen Gransfel und seiner sehr leichten Bauart, von der der Laufener Schiffmann singt¹⁰⁹⁾:

„Dö Blöttma dö san nur
Aus Brettern zamm g'schlag'n,
Damit s' nur dö Salz-
Und dö Gipsfassln tragen.“

Immerhin hatten sie aber eine solche Festigkeit, daß die Pioniere nach der Schlacht bei Hohenlinden im Laufe des 12. Dezembers 1800 bei Salzburg eine Schiffbrücke aus 10 solchen Salzburgerplättchen bauen konnten¹¹⁰⁾.

Bis in die Mitte der Achtzigerjahre des 19. Jahrhunderts wurden sie hauptsächlich zur Salz- und Gipsverfrachtung verwendet und hießen dann auch, *Salzleinerplättchen*. Mit Berchtesgadener Holz- und Schnitzwaren beladene derartige Fahrzeuge führten den Namen *Berchtesgadenerplättchen*. Solche

¹⁰⁷⁾ Staffler, *Tirol und Vorarlberg*, Jnnsbr. 1839, I 81. — *Das Land Tirol, Reisehandbuch*, Jnnsbr. 1837.

¹⁰⁸⁾ *Jb. d. salzb. G. u. G. R.* 1851, S. 29.

¹⁰⁹⁾ Werner, *Laufener Don Juan, Theatergesch. Forsch.* S. 64.

¹¹⁰⁾ Brinner, *Gesch. d. k. Pionnier-Rgts.* 1878, I 606.

gingen jährlich mehrere von Hallein ab¹¹¹⁾. Die Salzburgerplätten unterschied man nach der Länge in 60-, 70-, 75-, 80-, 83-, 84-, 85- und 90-schuhige, deren Weite zwischen 13 bis 24 Schuh betrug. Außerdem gab es noch die sogenannten Bastardplätten, die zwischen den 83- und 84-schuhigen lagen. Ebenso gebaute Plätten, die zur Holzverfrachtung dienten und vom Schiffmeister Michael Fink in Braunau gebaut wurden, bezeichnete man als Herrenplätten.

Heute gibt es am Inn noch die sogenannten *Inngamsen*, gut gebaute ebene Fahrzeuge von schmaler Form, die zur Steinverfrachtung für Wasserbauzwecke dienen. Die unbrauchbar gewordenen werden auf die Donau gebracht und fahren dann als Einbäumel mit Obst und anderen Gütern nauwärts. Am Inn selbst heißen sie meist bloß Gamsen.

Im 18. und noch in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts begegnen uns auf der Salzach die *Arzzillen*¹¹²⁾, die in den mehrmals erwähnten Laufener Schiffordnungen noch nicht zu finden sind, aber jedenfalls Salzjillen waren, da auch das Salz als *Erz*, *Aerz*, *Arz* bezeichnet wurde. Ob sie eine eigene Schiffgattung waren oder etwa zu den früher geschilderten Hallaschen in Beziehung standen, kann mit dem darüber zur Verfügung stehenden Material nicht entschieden werden. Mit den Salzburgerplätten sind sie jedenfalls nicht identisch.

In den Laufener Schiffordnungen ist mehrmals ein besonders großes „*Nafahr*“ genanntes Schiff zu finden, 19 Klafter lang und 10 Werkschuh weit¹¹³⁾, das den Hallaschen vorzuzieht und auf dem der Erbnauferg stand. Diesem Wort als Schiffsbezeichnung begegnen wir auch auf der Traun¹¹⁴⁾. Das Wort bedeutet außerdem noch die Fahrt stromab, „das Schiffe *secundo flumine*“¹¹⁵⁾ und ferner das Fahrwasser, den Fahrweg¹¹⁶⁾, die Linie der größten Tiefe und Geschwindigkeit.

Wir wenden uns nun der Traun zu. Dort finden wir schon lange vor der Schiffbarmachung des Traunflusses eine rege Schifffahrt zwischen Hallstatt und Gmunden. Sie wurde aber erst mit der um das Jahr 1311 gelungenen Bezähmung dieses Hindernisses eine durchgehende von der Stätte der Salzerzeugung, also vom Hallstättersee, bis in die Donau. Die für die Salzverfrachtung verwendeten Schiffe, die allgemein *Jillen* oder *Naufahrten* hießen¹¹⁷⁾, wurden nach der Weite des Bodens in *Vierer*-, *Fünfer*-, *Sechser*-, *Siebener*-, *Achter*- und *Zehnerzillen* unterschieden, auch kurz *Viererl*, *Fünferl*, *Sechserin*, *Siebnerin*, *Achterin*, *Zehnerin* genannt. Diese Benennungen stammen von der ursprünglichen Geflochtenheit her, den Schiffsboden aus vier, fünf usw. Bodenladen zusammenzufügen, deren jeder einen Werkschuh breit war. Außerdem gab es noch *Neunerl* oder *Neunklafterl*, die eine Länge von 9 Klaftern hatten, und *Zwiedor*, ein Mittelding zwischen Siebnerin und Achterin. Man behielt die Benennungen bei, auch nachdem sich die Maßverhältnisse, die einst die Namen bestimmten, schon längst geändert hatten und die Schiffe nicht mehr „in ihren rechten Längen und Weiten, wie von altersher gebräuchlich, gewürcht worden waren“. Man stellte jedoch vom Salzamte um die Mitte des 17. Jahrhunderts gewisse Normalmaße auf, die den üblich gewordenen Größenverhältnissen Rechnung trugen. Demgemäß sollte ein *Neunerl* 11 bis 12 Klafter Länge und 7 Schuh Weite, eine *Fünferin* 13 bis 14 Klafter Länge und 8 Schuh Weite, eine *Sechserin* 15 bis 16 Klafter Länge und 9 Schuh Weite, eine *Siebnerin* 17 bis 18 Klafter Länge und 10 Schuh Weite erhalten. Aber auch diese Maße veränderten sich im

¹¹¹⁾ Jb. d. o. ö. G. u. G. R. 1852, S. 69.

¹¹²⁾ Ebenda S. 74.

¹¹³⁾ Lortz, B. Vergl. 643.

¹¹⁴⁾ Kradowitzer, Gesch. d. St. Gmunden II 270.

¹¹⁵⁾ Schmeller, B. Wb. I 566.

¹¹⁶⁾ Ebenda I 2.

¹¹⁷⁾ Kradowitzer, Gesch. d. St. Gmunden, II 270.

Laufe der Zeit wieder. Von allen diesen Fahrzeugen interessieren uns am meisten die *Siebnerinnen*, weil es noch heute derart benannte hölzerne Rudersfahrzeuge auf der Donau gibt, die dort zur Steinverfrachtung für die Stromregelsbauten in Verwendung stehen. Sie haben noch die gleiche Bauart wie ihre an der Traun als Salzzillen in Verwendung gestandenen Vorfahren und sind 35 Meter lang, 5 Meter breit und 1.45 Meter tief (Tafel 23, Abb. 2). Die mitunter anzutreffende an den elften Wiener Gemeindebezirk gemahrende Schreibweise *Simmring*¹¹⁸⁾ ist natürlich unrichtig und könnte leicht einen Unkundigen zu falschen Schlüssen verleiten. Ebenso unrichtig ist die häufig anzutreffende Behauptung, der Name stamme von der Tragfähigkeit.

In den geschilderten Fahrzeugen wurde das Salz aus dem Salzkammergute in die Donau und auf dieser bis nach Wien geführt, wo in der Zeit von 1775 bis in den Vormärz die Salzsätze im Salzamtsgebäude aufgestapelt wurden¹¹⁹⁾. In der Donau konnten die Salzschiffe mit größerer Ladung fahren als auf der Traun¹²⁰⁾, deshalb belub man in den Donaualbflüssen Enghagen, Mauthausen usw. mit der Ladung mehrerer Zillen zur Weiterfahrt eine einzige. Dieser Vorgang heißt in der Schiffersprache „*Sammschiffen*“ und ist gleichbedeutend mit dem bei den Tirolerplätzen erwähnten Zusammentauchen. Die leer gewordenen Zillen trieb man seit Beginn des 16. Jahrhunderts gegenwärts, um sie neuerlich verwenden zu können, denn der große Holzbedarf für die Schiffe verwüstete die Wälder, worüber nicht nur an der Traun, sondern auch an der Enns¹²¹⁾ und an der Salzach¹²²⁾ stets Klage geführt wurde.

Noch im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts konnte man Salzschiffe auf der Traun sehen, doch verwendete man damals anders gebaute Fahrzeuge, die sogenannten *Trauner*, die mit hohem, spitzem und besonders charakteristisch gestaltetem Gransel und breiter Stoir ausgestattet waren, während die früher geschilderten Salzschiffe spitze Stoir hatten. Diese Fahrzeuge dienten nur zu einmaliger Falsfahrt, woraus sich ihre leichte Bauart und ihre Form erklärt. Man unterschied sie in *Gmündener*- und *Alger-Trauner*. Die von Gmunden nach Stadl bei Lambach geführten Salzschiffe (Tafel 24, Abb. 2; Tafel 25, Abb. 2) mußten nämlich dort einen Teil ihrer Ladung abgeben, da man auf der „äußeren Traun“ nur mit geringerer Tauchung fahren konnte. Mit diesem „abgeschiffen Salz“ wurden die am Attersee gebauten und auf der Alger nach Stadl geführten Alger- oder schmalen Trauner getaucht. In der Donau wurde dann in der sogenannten Schinterlade „*Sammschiff*“ und die leergewordenen Fahrzeuge wurden verkauft (Tafel 24, Abb. 1). Nach ihrer Länge in Klaffern unterschied man die Gmündener Trauner in Zehner, Zwölfer, Bierzehner und Sechzehner, die Alger-Trauner in Zehner und Zwölfer.

Seinerzeit wurden auch am Wolfgangsee Salzschiffe gebaut und leer bei hohem Wasser auf der Ischl in die Traun gebracht, um hier der Salzverfrachtung zu dienen. Man hieß sie *Aberseerinnen* und *Wolfgangerln*¹²³⁾.

Auf den Seen des Traungebietes standen neben den seit alter Zeit gebräuchlichen Einbäumen die *Seeplätten* in Verwendung. Zur Abfuhr der Salzfuhrer vom Hallstatt, Ischl und Ebensee nach Gmunden dienten die *Fuderzillen*, wegen ihrer Holzbedachung auch *Kobel* genannt¹²⁴⁾. Noch verschiedene andere Fahrzeuge befuhren einst die Traun und ihre Seen. Doch darauf sowie auf die

¹¹⁸⁾ Deutsche Bauzeitung 1885, S. 95.

¹¹⁹⁾ Guglia, Wien, S. 182.

¹²⁰⁾ Krakowitzer, Gesch. d. St. Gmunden II 278.

¹²¹⁾ Vgl. Newkollowsky, Ennschiffahrt.

¹²²⁾ Jb. d. salzb. G. u. G. R. 1851, S. 29.

¹²³⁾ Krakowitzer, Gesch. d. St. Gmunden II 274, 289.

¹²⁴⁾ Ebenda II 270.

sehr interessanten Arbeiten zur Ermöglichung der Fahrt auf der äußeren Traun durch „Scharren“ und „Schlagen von Facheln“¹²⁵⁾ näher einzugehen, würde den Rahmen dieser Schilderung überschreiten.

Wenn auch keine Salztrauner mehr in die Donau kommen, so hat sich die Form dieser Fahrzeuge doch bis heute erhalten. Auf den Schopperplätzen in Stadl und am Attersee werden noch jetzt ab und zu derartige zur Holz- und Obstverfrachtung auf der Donau dienende Schiffe gebaut, die leicht an der geschilderten Form zu erkennen sind. Ähnlich gebaute Schiffe verwendet man übrigens auch an der Donau für verschiedene Zwecke und nennt sie ebenfalls Trauner. Die für Bauzwecke an der unteren Traun selbst in Verwendung stehenden haben Granselstöcke und werden als *Stocträuner* bezeichnet, zum Unterschied von den *Spitztraunern*, deren Gransel spitz ist.

Wenden wir uns dem letzten schiffbaren Nebenfluß des Oberlaufes der Donau aus den Alpen, der Enns, zu, so finden wir dort schon in früher Zeit eine sehr wichtige Schifffahrt, wenn diese auch nicht solchen Umfang hatte, wie jene auf der Salzach und der Traun. Auch hier war es wieder ein Erzeugnis des Bergbaues, das Eisen, das Anlaß zur Entwicklung der Schifffahrt gab und das vielleicht schon die Römer am Wasserweg nach Saureacum gebracht haben, wo sie es in ihrer Schmelzfabrik verarbeiteten¹²⁶⁾. Man kann den Beginn der regelmässigen Ennsschifffahrt ins Jahr 1565 verlegen, in welchem Jahre der Treppelweg, d. i. der Weg, von dem aus die Schiffe durch die Pferde gegenwärts gezogen wurden, von Steyr bis Rastenreit vollendet war und dem in den beiden folgenden Jahren die Fertigstellung des Schifffweges zwischen Rastenreit und Gieselau folgte¹²⁷⁾. Vorher scheint die Verfrachtung des Eisens hauptsächlich durch Flöße erfolgt zu sein. Noch ist an der prächtigen Tafelne in Rastenreit ein schönes Bild zu sehen, das uns die an der Enns gebräuchlichen Zillen oder *Waldein*, wie man sie auch nannte, in der Raufahrt und in der Gegenfahrt zeigt, jene Schiffe, die bis in die Sechzigerjahre des 19. Jahrhunderts für Rechnung der Schiffsmeister und der k. k. Innerberger Hauptgewerkschaft den Segen des steirischen Bergbaues bis Steyr verfrachteten. Die Waldein waren 14½ Klafter lang, 9½ Schuh weit und hatten 28 bis 29 Zoll Tiefgang. Sie waren am Gransel und an der Stoir spitz zulaufend, wobei sie am rückwärtigen Ende etwas höher waren als vorne, damit sie beim Bergfahren nicht Wasser schöpften, wenn sie von dem oft hoch gelegenen Treppelwege aus über reißende Furten gezogen wurden. Nach zwei Jahren hatten sie an der Enns ausgedient, dann verkaufte man sie auf der Donau, wo sie noch ein paar Jahre verwendet wurden. Es mögen dies jene Fahrzeuge gewesen sein, die unter dem Namen *Waidhofener Zillen* auf der Donau erwähnt werden¹²⁸⁾. Auf der unteren Enns, d. i. von Steyr bis zur Mündung, doch auch ein Stück oberhalb Steyr, verkehrten Fahrzeuge, wie man sie an der Traun verwendete¹²⁹⁾.

Wie wir eingangs erwähnten, kommen von den linksuferigen Nebenflüssen die Wils und die Rab sowie die Altmühl in Betracht und zwar die letztere auf der im Anschlusse an den Ludwigskanal kanalisierten Flußstrecke. Es verkehrten dort hölzerne Fahrzeuge, die durch die Schleusenabmessungen (34 Meter lang, 4.67 Meter breit) in ihrer Größe begrenzt sind¹³⁰⁾. Diese Fahrzeuge werden, wenn sie ausgedient haben, verkauft und fahren dann als „*Kanalzillen*“ noch kurze Zeit auf der Donau. Sie haben eine von allen bisher besprochenen Fahrzeugen abwei-

¹²⁵⁾ Vgl. Newkollowsky, Fächerarb. an der Traun. Ost. Wochenchr. f. d. öf. Baudienst 1910, S. 22.

¹²⁶⁾ Brüh, Gesch. d. Landes v. d. Enns, Linz 1846, I 63.

¹²⁷⁾ Bittner, Das Eisenwesen in Innerberg-Eisenerz, Arch. f. öst. Gesch. 89. Bd., 1901.

¹²⁸⁾ Wassermauttarif b. d. Anlande Linz (1863?)

¹²⁹⁾ Vgl. Newkollowsky, Ennsschifffahrt.

¹³⁰⁾ Ebner, Flößerei, S. 58.

hende Form, die sie schon von weitem als Fremdlinge kennzeichnet. Dazu trägt auch ihr dunkler Anstrich bei, denn die Ruderfahrzeuge der Donau und ihrer Alpennebenflüsse sind nie gestrichen, sondern höchstens „gebrammt“, d. h. mit breiten lotrechten durch oberflächliche Verkohlung erzeugten schwarzen Streifen versehen.

Wenn wir auch über viele Schiffsgattungen und örtliche Bezeichnungen, denen wir in alten Schiffsverkehrsordnungen und Urkunden begegnen, hinweggehen müssen, um das Bild nicht zu verwirren, so müssen wir doch noch, bevor wir zu den kleinsten Fahrzeugen übergehen, eines Fahrzeuges gedenken, das eine gewisse Berühmtheit erlangt hat und das noch recht gut bekannt ist, wenn auch das letzte seiner Gattung schon lange im Herde seines einstigen Besitzers geendet hat. Es ist die *Flierstein*¹³¹⁾, ein kleines Botenschiff, das auf einzelnen Strecken der Donau zwischen Wilshofen und Linz verkehrte und nicht nur den von Wien zurückkehrenden Schiffleuten, sondern auch anderen Reisenden ein billiges und verhältnismäßig bequemes Beförderungsmittel bot. Namwärts führte die Flierstein das Pferd mit, von dem sie dann gegenwärts gezogen wurde. Das Wort Flierstein, dessen jambische Betonung bemerkenswert ist, hat oft schon zu Deutungen herausgefordert, von denen jene Schmellers¹³²⁾, daß dieser, wie es scheint, korrupten Benennung irgend ein Personen- oder Ortseigenname zu Grunde liegt, noch die wahrscheinlichste ist.

Die kleinsten Fahrzeuge, die auf unseren Gewässern verkehren oder einst verkehrt haben; sind vor allem die *Waidzillen*. Der Name weist deutlich auf ihren einstigen Zweck, den Fischfang, die „Fischwaide“¹³³⁾ hin, doch findet man ihn auch zu *Weitzille*¹³⁴⁾, *Waizille*¹³⁵⁾, *Weitzille*¹³⁶⁾ u. dgl. entstellt. Sie dienen heute noch ihrem ursprünglichen Zwecke, dann zum Personenverkehr auf kürzere Strecken und von Ufer zu Ufer und werden stets den größeren Fahrzeugen als Rettungszillen und zum Ausbringen der Seile beim Zufahren angehängt. Auch da gibt's wieder verschiedene Gattungen, *Spigransele* und *Stöckzillen*, je nach der Ausbildung des Granfels, und hieher gehörten auch die allerkleinsten Fahrzeuge, die *Lauferzillen*, die in Begleitung der Salzburgerplätten von der Salzach kamen und diesen an leichter Bauart nicht viel nachstanden. Mit den Tirolerplätten kamen ebenfalls kleine Ausfahrzillen zum Ausbringen der Seile beim Zufahren, die vorne ähnlich den Waidzillen gebaut und hinten durch ein lotrechtes Brett abgeschlossen waren. Aus diesem Grunde und weil sie den Kalkplätten angehängt waren, führten diese Fahrzeuge den Namen *Kalkstücken*. Auch *Eschunen* wurden sie benannt.

Etwas größer und auch zur Beförderung kleiner Warenmengen, Obst, Fässern u. dgl. geeignet sind die von der niederösterreichischen Donau bekannten *Essigzillen*, dann die *Munzillen* und die *Gungen*. Auf der Traun dienen zu diesem Zwecke die *Uferplättel*, richtig *Urfahrplättel*, also eigentlich Überfuhrschiffe, deren Bauart sie für den Verkehr auf dem reißenden Fluß mit seinen Wehren, deren Flockgassen sie durchfahren müssen, geeignet macht. Das Wort Urfahr für Überfuhr, Fähr, ist noch heute gebräuchlich und ist in zahlreichen Ortsnamen längs unserer Flüsse erhalten. Heute noch heißt der Fährmann *Urfahrer*, *Urfahrmann*, *Ufermann*.

Noch einer interessanten Gattung von Fahrzeugen sei gedacht, die es gleichfalls nur auf der Traun gibt, der sogenannten *Nürsche*, die man bei der „Fischarbeit“, wie man das oben erwähnte Schlagen der Fachel und die dazu gehörige

¹³¹⁾ Vgl. Netzefflowitsky, Die Flierstein, U. B. d. Linzer „Tages-Post“ 1912, Nr. 8.

¹³²⁾ Schmeller, B. Wb. I 582.

¹³³⁾ Ebenda, IV 28.

¹³⁴⁾ Schultes, Donaufahrten I 15.

¹³⁵⁾ Walcher, Nachrichten v. d. bis 1791 an d. Donaustrudel fortges. Arb., S. 24.

¹³⁶⁾ Marggraff, Schiffszüge, Südb. Bauztg. XX 340.

gen Arbeiten auch nennt, verwendet. Solange die Traun in ihrem Unterlaufe noch unregelmäßig, in Hunderte von Armen gespalten, durch den den Schlier bedeckenden Schotter sich ihr Bett bahnte, mußte für jede Salzausfuhr die Fährte eigens hergerichtet werden. Dies geschah durch Scharren und Schlagen von Fischerzäunen. Auch im geregelten Traumbett mußten diese Arbeiten noch vorgenommen werden. Die Rürsche sind ganz schmale lange Fahrzeuge, richtige Tröge, wie schon der Name sagt¹³⁷⁾, vollständig gleich breit und mit nach oben zusammenlaufenden Wänden. Man verwendet sie paarweise — Schlagmürsch und Handmürsch — indem man sie auf eigenartige Weise miteinander verbindet.

Unsere Zusammenstellung wäre nicht vollständig, wenn wir nicht auch jener Schiffe gedenken würden, die auf unseren Flüssen u. zw. vor allem auf der Donau zu kriegerischen Zwecken verkehrten. Wohl hat man für die Beförderung der Truppen und zum Nachschub von Munition und Verpflegung sowie zum Brückenschlagen die landesüblichen Fahrzeuge verwendet, weshalb in Wien eine eigene Behörde bestand, das Oberstschiffmeisteramt, das 1557 dem Hofkriegsrate unterstellt wurde und allmählich ein rein militärisches Gepräge erhielt¹³⁸⁾. Das Oberstschiffmeisteramt kaufte die nach Wien gekommenen Schiffe¹³⁹⁾, deren es besonders während der Türkenkriege einen außerordentlich großen Bedarf hatte. Man ließ aber auch, abgesehen von den zur Kriegsbrückenausrüstung gehörigen Pontons aus Leder, Kupfer- und Eisenblech und den früher erwähnten Platttheisen- und Blockschiffen eigene Streitschiffe bauen, die den Massaren nachgebildet waren, jenen türkischen Kriegsschiffen, die im Jahre 1529 ihre Hauptangriffe gegen den uralten Wiener Salzturm unternommen hatten, und nannte sie nach dem türkischen Vorbilde Massaren oder Massadisten-schiffe, Ezaken, Tscheken, Tschaken oder Tscheggien (nach dem türkischen Wort Kaif = Schiff)¹⁴⁰⁾. Diese Schiffe wurden hauptsächlich in Gmunden gebaut und auf der Traun und Donau nach Wien gebracht, von wo sie dann meistens nach Ungarn weiterbefördert wurden¹⁴¹⁾. Von diesen Fahrzeugen, die bis zu 50 Ruderer hatten, gab es beim Feldzug 1788 Doppelschaken mit 8, ganze Tschaken mit 6, halbe Tschaken mit 4 Geschützen und Patrouillentschaken ohne Geschütze¹⁴²⁾. Die Bemannung bildete das Tschakistenbataillon¹⁴³⁾.

Neben den genannten Kriegsfahrzeugen wollte man nach dem zweiten Entfaze Wiens im Jahre 1683 auch eine Donauflottille¹⁴⁴⁾ ins Leben rufen, doch nahm dieser Plan erst unter Karl VI. greifbare Formen an. Im Jahre 1715 wurden auf der schon unter Leopold I. in der Leopoldstadt errichteten Schiffswerfte 10 Kriegsschiffe erbaut, von denen einige eine Länge von 133 und eine Breite von 30 Schuh und mehr hatten und mit 40 bis 60 Kanonen ausgerüstet waren. Sie wurden unter großer Feierlichkeit vom Wiener Bischof Graf Kolonitsch geweiht und waren für Peterwardein bestimmt. Im Jahre 1737 wurden abermals 4 große Kriegsschiffe fertiggestellt, die unter dem Kommando eines Admirals standen und mit ausländischen Matrosen bemannt waren, jedoch bei ihrer Abfahrt nach Preßburg gleich beim Prater landfuhren. Trotzdem man die fremden Matrosen durch einheimische Schifflente ersetzte, blieb eines der Schiffe neuerlich sitzen. Diese da-

¹³⁷⁾ Schmeller, B. Wb. II 712.

¹³⁸⁾ Brinner, Gesch. d. k. k. Pionnier-Rgtz. I 7.

¹³⁹⁾ Krakowitzer, Gesch. d. St. Gmunden II 276. — Nicolai, Reise durch Deutschl. i. J. 1781, II 428.

¹⁴⁰⁾ Vgl. Neweklowsty, Tscheken u. Massaren, Wiener Zeitschr. f. Volkst. XXXI, 17.

¹⁴¹⁾ Krakowitzer, Gesch. d. St. Gmunden II 277.

¹⁴²⁾ Brinner, Gesch. d. k. k. Pionnier-Rgtz. I 134.

¹⁴³⁾ Mollinath, 46 Jahre im öst.-ung. Heere. Zürich, Fühl, 1905, S. 2.

¹⁴⁴⁾ Klimel, Gesch. d. Wiener Vororte, B. 33.

malige Donauflotte hat sich nicht bewährt und der Tod Karl VI. machte den weiteren Versuchen mit dieser Art von Streitschiffen ein Ende.

Wenn sich auch die besprochenen Fahrzeuge des in Betracht gezogenen Donaugebietes und seiner Nebenflüsse sowie der ganze Schifffahrtsbetrieb aus den Bedürfnissen des Verkehrs und den Flußverhältnissen heraus entwickelt haben, so ist es doch naheliegend, daß die manchmal wohl etwas ungeschlachten Formen der Schiffe und insbesondere die Art des Gegenzuges zu Vergleichen mit den Verhältnissen an anderen Flüssen herausgefordert haben und daß es nicht an Vorschlägen zur Verbesserung der Verhältnisse fehlte. Es wurde z. B. die Zugschifffahrt auf der Donau mit der des Rheins verglichen¹⁴⁵⁾, wo man auf ein Pferd 333 bis 400 Zentner Anhang rechnete, während auf der Donau auf ein Pferd nur 125 Zentner entfielen. Man riet, die Zugschiffe fischförmig und ohne die hohen Schnäbel zu machen u. dgl. Oder man wünschte, daß die Pferde die Friersteine nicht im Schritt zögen, sondern im kurzen Galopp, wie die Widets an den Schiffen in Frankreich oder wenigstens im Trab, wie die holländischen Hardrabbers an den Treckschuyten¹⁴⁶⁾.

König Max I. von Bayern ließ über Vorschlag des Oberbaurates Freiherrn v. Pechmann, um ein Vorbild zu schaffen, nach dem Muster der Rhein- und Mainschiffe durch den Schiffszimmermeister Munk aus Speyer zu Passau ein ganz aus Eichenholz gefertigtes Schiff bauen, das 1823 vollendet wurde. Dieses „Bayerische Eiche“ benannte Schiff fand aber nicht die Zustimmung der Donauschiffer und wurde nicht nachgeahmt¹⁴⁷⁾.

Alle diese Vorschläge zur Verbesserung der Donauschifffahrt haben die Flußverhältnisse viel zu wenig berücksichtigt, so daß nichts dabei herauskam und man doch stets bei den altüberlieferten und bewährten Formen blieb.

Aber trotzdem schlug auch der Ruderschifffahrt die Todesstunde. Als das erste Dampfschiff seine Schaufeln in den Wellen der Donau zu drehen begann, da fing der Lodeskampf an, der lang gedauert hat. Rascher ging die Ruderschifffahrt auf den Nebenflüssen durch den Wettbewerb der Eisenbahnen zugrunde, auf der Donau hat sie sich noch lange Zeit, ja bis zum Weltkrieg in bescheidenem Umfange erhalten. Seither ist sie auch hier bis auf einen unbedeutenden Rest zusammengesmolzen.

Mit der Anregung zur Schöpfung der ersten Dampfschifffahrts-Unternehmung in Österreich durch die englischen Schiffbauer John Andrews und Josief Bridhard, welche am 11. April 1828 auf die Erfindung einer verbesserten Konstruktionsart von Dampfschiffen ein ausschließliches Privilegium erworben hatten¹⁴⁸⁾, begann ein neuer Abschnitt in der Entwicklung der Donauschifffahrt und ihrer Fahrzeuge.

Schon im Jahre 1778¹⁴⁹⁾ hat ein unbekannter Verfasser der Kaiserin Maria Theresia einen „anonymen Vorschlag durch Anwendung einer Maschine ohne Pferde gegen den Fluß zu fahren“ überreicht. Über Antrag des Grafen Kolowrat lehnte die Kaiserin jedoch die Bitte des Erfinders um Unterstützung ab und es mußten 50 Jahre verstreichen, bis der Gedanke jenes Anonymus Verwirklichung fand.

Im Jahre 1813 und erneuert im Jahre 1817 stellte die österreichische Regierung ein Privilegium für eine Erfindung, durch die man bei der Bergfahrt auf die Verwendung von Zugtieren verzichten kann, in Aussicht. Zwar erwarben

¹⁴⁵⁾ Kunst- u. Gewerbebl. d. Münch. Polyt. B. 1823, Nr. 14.

¹⁴⁶⁾ Schultes, Donaufahrten I 20.

¹⁴⁷⁾ Marggraff, Schiffzüge, Südd. Bauztg. XX, 341.

¹⁴⁸⁾ Denkschrift der 1. k. k. priv. D. D. S. G. z. Erinn. ihres 50j. Bestandes. 1881.

¹⁴⁹⁾ Kurz- und Kunstschneider, Die ersten Versuche einer Dampfschifffahrt auf der Donau 1779—1829. Beitr. z. Gesch. d. Technik u. Industrie. Jb. d. B. deutscher Ing. 18. Bd. 1928.

Anton Bernhard und Ritter von St. Léon im Jahre 1819 ein Privilegium zur Befahrung der Donau mit Dampfbooten, das aber unausgenützt blieb und erlosch. So blieb die Donau bis zum 17. September 1830 ohne Dampfschiff. An diesem Tage machte der Dampfer „Franz I.“ seine Probefahrt von Wien nach Pest und mit 1. Februar 1831 nahm die „Erste österreichische Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ die regelmäßigen Fahrten auf der gleichen Strecke auf. Aber erst im September 1837 fuhr zum erstenmal ein Dampfer — „Kaiserin Maria Anna“ — von Wien nach Linz. Im folgenden Jahre wurde die Strecke Passau—Linz zum erstenmal durch einen Dampfer der Königl. bairisch-württembergisch-privilegierten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ befahren.

Damit war die bairisch-österreichische Donau in das gesamte Netz der Schifffahrt einbezogen und die Entwicklung, welche die auf dieser Strecke verkehrenden Dampf- und Schleppschiffe nahmen, war jene der gesamten Donauschifffahrt.

Auch am Inn hat man bereits in den Fünfzigerjahren eine Dampfschiffahrt einzurichten versucht, doch blieb der erhoffte Erfolg aus. Auf der Donau hingegen hat sich die Dampfschiffahrt mit den Fortschritten der Stromregelung, des Schiffes und des Schiffsmaschinenbaues bis auf den heutigen Stand entwickelt. Näher darauf einzugehen, insbesondere auch die beim Dampfschiffahrtsbetriebe gebräuchlichen Schiffe, deren Form und Größe sich im Laufe eines Jahrhunderts wesentlich gewandelt hat, eingehender zu erörtern, verbietet der eingangs gezogene Rahmen dieser Arbeit.

