

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

Verlag R. Prengruber, 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
Ing. Ernst Neweklowsky: 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: Stadttorvergitterungen	202
Johann Beichlbauer: Verstüchtlach	203
Splitt und Späne	206
Völkerbesprechungen	207

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

Buchschmied von Max Kislanger.

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

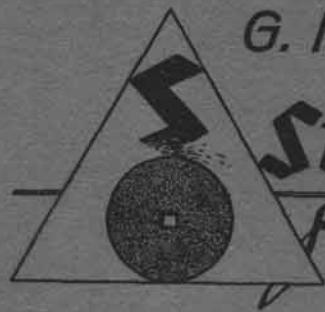
Alle Rechte vorbehalten.

**Galoschen - Schneeschuhe
alle Wintersportgeräte**

"

**Konrad Rosenbauer
Linz, Spittelwiese 11**

G. MAYERONS NACHF.



**Stahlwaren
feinschleiferei**

Linz, Landstraße 33



Donauschiffe.

Von Ing. Ernst Newelowski.

(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, aufgeracht lassen und auch die Dampfschiffe und was dazu gehört nur flüchtig streifen und wollen zudem nur von jenen Ruderschiffen sprechen, die dem böhmischoesterreichischen Teil des Oberlaufs 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-, Salzach-, 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 böhmischoesterreichischen Nebenflüssen kommen für die Schiffahrt nur die Altmühl in Betracht, die auf ihrer kanalisierten Strecke im Anschluß an den Ludwigskanal eine Schiffahrt ermöglicht, sowie die Wils und Rab, auf denen man Salz und Eisen verfrachtete. Die anderen böhmischoesterreichischen 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 Ruderschiffahrt 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 Neuhäuser als Anhängeschild, sei es durch eine hölzerne von rauher Schiffmannshand gefügte Nachbildung eines Gamjen, einer Siebnerin oder eines Schwaben, die noch die Wirtsstube schmückt, in der die Schiffleute einzuführen pflegten.

Die Vorbilder aber jener Schifflein, die an den Stubendekken hängen, sind längst verschwunden. Verschwunden ist die kräftige Gestalt des Schiffmanns, verschwunden der Schiffreiter, 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 schmuckter Herrensitz Zeugnis gibt, verschwunden — ein Stück Heimat.

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

¹⁾ Der Oberlauf der Donau reicht bis Gönyü.

zerner Fahrzeuge bedient, wohl von ähnlicher Form, wie sie in den E i n b ä u m e n bis auf unsere Tage gekommen sind.

Nach Schmeller²⁾ ist „der Einbaum auf den bayrischen 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 Ambamler, die Sie in der Folge am Mondsee und am Attersee wiederfinden werden. Diese Ambamler sind nichts als ein großer ausgehöhlter Baum . . . Man fährt zwatisch darin im Sturme, der hohle Baum kann nicht untersinken. Aber er schwimmt 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 Gemüse 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 „Danbäuml“ 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 Bayrische Nationalmuseum birgt deren zwei, wovon einer gleichfalls vom Starnberger - See, der andere vom Chiemsee stammt. Dem im Schweizerischen Nationalmuseum in Zürich befindlichen Einbaum vom Ägerisee 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 Prügl“. Dann wurde es zum See befördert, wo es mit Steinen beschwert und an einer seichten Stelle versenkt wurde. Hier lag man es oft einige Fahrzehnte 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 Gransel- oder Gegenruder auf und rüstete es aus. Die Lebensdauer eines solchen Fahrzeuges betrug einige Fahrzehnte.

Je nach der Größe der Schiffsbäume schwankten die Abmessungen der Einbäume. Der vorhin erwähnte vom Ägerisee ist bloß 6.80 Meter lang und jener vom Starnberger - See im Bayrischen Nationalmuseum misst gar nur 6.50 Meter. Krackowitzer 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 Seitenwände 4 bis 6 Zentimeter dick sind. Schmeller beschreibt die

²⁾ Schmeller, Bayr. Wb. I 66.

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

⁴⁾ Krackowitzer, 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 Uttersees, 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“⁵⁾. 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 1320⁶⁾ führt ihn an und im 14. Jahrhundert standen die Mühlen an der Brücke zu Regensburg auf Einbäumen⁷⁾. Es ist übrigens nicht ausgeschlossen, daß man darunter Zillen verstand, die man mittels eines einzigen Ruderbaums, des „Naubehrerls“, steuerte, denn, wenigstens im 19. Jahrhundert bezeichnete man derartige Fahrzeuge gleichfalls als „Einbäumel“, wie beispielsweise die sogenannten Hofnerzillen, die von Obernzell (Hofnerzell) mit Töpferwaren die Donau hinabführten.

Der Einbaum ist übrigens durchaus kein dem Donaugebiete oder den Alpen allein angehörendes Fahrzeug. Er fand sich als „Boomschipp“⁸⁾ auch im niederdutschen Sprachgebiet und steht bekanntlich noch heute bei Bölkern niederer Kulturstufe in Gebrauch.

In römischer Zeit, als die Donau die Nordgrenze des Reiches bildete und der Donaulimes lange dem Ansturme der Germanen stand hielt, lagen auf der Donau mehrere römische Flotten, so u. a. in Comagensis, Arelate 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 Umstände 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. Eugippius 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 Flins festgehalten gewesen waren⁹⁾.

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 Aburenkriege (791 bis 796) die Donau für den Nachschub aus Bayern benützen konnte. Nachrichten über Größe und Beschaffenheit der Fahrzeuge gibt es leider keine.

Als Aribio, der Markgraf der Ostmark, im Jahre 903 oder 904 im Beisein dreier Königsboten zu Raffelstetten, einem heute weit vom Donaustrame abgelegenen Dorfe nordwestlich von Asten in Oberösterreich, Erhebungen über die alten Zollhäuse gepflogen hat, galt als vollwertiges Schiff ein mit 3 Schiffleuten bemannetes¹⁰⁾. Ein solches hatte an einzelnen Punkten des Stromes einen Fluß-

⁵⁾ Angerer, über den Mondsee. Einbaum. Materialien zur Urgeschichte Österreichs, S. 3. Wien 1927. Anthropologische Ges.

⁶⁾ Loehr, Beitr. z. Gesch. des mittelalt. Donauhandels. Oberbahr. Archiv, Bd. 60.

⁷⁾ Kluge, Seemannssprache 207.

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

⁹⁾ Schiffmann, Zollurkunde von Raffelstetten. Mitteilung d. Inst. f. österr. Geschichtsf. XXXVII 479.

beziehungsweise Marktzoll zu entrichten. Es ist anzunehmen, daß diese drei Schiffleute bloß die Mindestzahl der Besetzung 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 Schiffahrt auf der Donau, die durch sie verfrachteten Waren, Zölle, die Bergfahrt am Strome¹⁰⁾, Angaben über die Größe und Besetzung der Fahrzeuge aber vermissen wir noch lange.

In den Aichacher Maistrachten vom Jahre 1311¹¹⁾ heißen die Fahrzeuge *Zille* und *Boden* (züln, zuln, zullen und podem), zwei Bezeichnungen, die sich bis auf unsere Tage erhalten haben, insbesonders das Wort *Zille* ist heute noch allgemein üblich. Es kommen aber auch die Bezeichnung *urkarschiff*, ein Name, auf den wir später noch zurückkommen werden und der soviel als Überfuhrschiff bedeutet, sowie die Bezeichnungen *asch* und *puschen* für maupflichtige 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 gewesenen *Eke* (nd. Lautform für *Eiche*) der Fall war¹²⁾. In Regensburg¹³⁾ kamen übrigens neben den Buchen auch *Tannen* vor, ebenfalls einige kleinere Schiffsgattung, die auch in der Schweiz und am Rhein zu finden waren¹⁴⁾.

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 Urfaß alda auch desselben ganzen Bimbergs zugehörigen Schiffleith“ Kaiser Leopolds I. vom 7. September 1682¹⁶⁾ finden wir die „Sailbuechen“ erwähnt. Das Wort *Aisch*, dessen plur. wir *Aischlen*¹⁷⁾ und *Aisch*¹⁸⁾ angegeben finden, ist in der Burgmaiorordnung von Wien vom Jahre 1320¹⁹⁾ als *Aichs* 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 *Aisch* finden wir später die Bezeichnung *Hallaſch* (auch *Hallaſch*, *Halleſch*, *Halleſch*), welches in der Lauſener Schiffordnung vom Jahre 1426²⁰⁾ noch nicht vorkommt, während die Lauſener Schiffordnungen von 1581 und 1616²¹⁾ das Wort *Aisch* nicht mehr erwähnen. Die Abmessungen sind für diese Schiffe, die das halleinische Salz auf der Salzach und dem Inn bis Passau brachten, vom Erzbischof Johann Jakob folgendermaßen festgesetzt: „Es sollen die Schopper unſere ordinari Schiffungen die Hallaſch nach den eisnen Maſſen machen, wie die auf unſerer Cammer- und Umgeier-Amt zu Lauſen zu finden, als nemlich in der Lenge nach dem langen Maſſ 5½ eisene Stang, das ist 37 Werſchuh weſiger 3 Zoll, in die Tief nach den klein eisnen Maſſ, welches drey Werſchuh weſiger 1½ Zoll bringt, oder def ist, in die Weit am Boden so lang die obbemelte eisnen Stang, das ist 7 Werſchuh weſiger vier Zoll. Die Weit oben am Sām soll dermaßen gemacht ſeyn, daß man auf dem vierten Leger fünf Ruffen legen mag.“ Als Baustoff sind „ſeichten und buchein Laden“ angegeben. Die Fahr-

¹⁰⁾ Urk. B. d. L. o. d. Enns, II 431.

¹¹⁾ Desgl. VIII 559.

¹²⁾ Kluge, Seemannssprache 216.

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

¹⁴⁾ Kluge, Seemannspr. 778.

¹⁵⁾ Schmeller, B. Wb. I 145.

¹⁶⁾ O. d. L. Arch., Mus. A., Nr. 97.

¹⁷⁾ Schmeller, B. Wb. I 122.

¹⁸⁾ Siegel u. Tomaschek, Salzb. Taibinge, S. 87 u. Glossar, S. 355.

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

²⁰⁾ Siegel und Tomaschek, Salz. Taib. XII, 85.

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

zeuge werden uns als „ablänger und an den Enden etwas zugespitzter Figur“ beschrieben²²). Das Wort Hallasch hat sich als Halbast — wohl auch in noch mehr verballhorchter 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 RuderSchiffe 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 Wandenden zusammentrifft oder in eine Lotrechte Kante über, dann sind sie dort gewöhnlich in einen eichenen Kloß eingelassen, den man als den vorderen Stock bezeichnet. Er wird auch Granselstock genannt, weil das vordere Ende des Fahrzeugs der Grans²³), Gransen oder das Gransel, Gransel heißt, dessen Grundbedeutung „Schnabel des Vogels“ ist und das sich gewöhnlich zu Kränzel, Kranzling, Kränzel entstellt vorfindet.

Am rückwärtigen Ende ist ebenfalls häufig eine Spitze, mitunter auch ein stehender Stock zu finden, bei sehr vielen Fahrzeugen jedoch ist die Steuer²⁴) oder mundartlich Stoix, Stuir, Stuhr, wie dieses Ende des Fahrzeuges bezeichnet wird, breit und schließt mit dem wagrechten oder liegenden Stoirstocke ab. Bemerkt 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“ gehabt, 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 Kuhmaul²⁷), mitunter auch von einer gemützten Zille²⁸), weil man Fahrzeuge, deren Gransel fast ebenso breit ist wie die Mitte und die Stoix Mu z en nennt.

Boden und Wände bestehen aus Pfosten oder Laden, zum Teil auch aus stärkeren Hölzern und Halbbäumen, von denen alle ihre eigene Benennung führen. Die äußersten seitlichen Randhölzer des Bodens werden als Laimhölzer, die dazwischen liegenden Laden als Boden- oder Futterladen bezeichnet. Die Wände haben unten das nach außwärts sich verjüngende Fugenholz, 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 Halbbau 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 Riedel 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 kräft-

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

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

²⁴⁾ Schmeller, B. Wb. III 654.

²⁵⁾ Lor. Bair. Berggr., S. 317 und 496.

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

²⁷⁾ Vgl. Hormahrs Arch. 1827, Beitr. z. Schiffahrtsgesch., S. 305.

²⁸⁾ Schiffordn. d. Linzerischen . . . 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 gehärtetem 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 Reilen aus großen, schlank gewachsenen Fichtenstämmen²⁹⁾“ erzeugt waren. Die Schiffbauer, die sonst allgemein Schopper heißen, wurden deshalb dort auch Schiffshader genannt^{30).}

Boden und Wände werden durch die Kipfen zusammengehalten, wie man die Rippen des Schiffes bezeichnet, zu welchen „Kuepfen“ man „eine junge Fichte samt derjenigen Wurzel, welche mit dem Stamm einen gewissen Winkel bildet³¹⁾“ verwendet. Die Hölzer werden davon mit hölzernen, zum Teil mit eisernen Nägeln befestigt, dabei kommt der Stammteil der Kipfen (der Kipfchimmel) auf den Zillenboden, der Wurzelteil (das Kipfhörndl) an die Wand zu liegen. Es liegen entweder je zwei Kipfen nebeneinander, die die Hörndl nach verschiedenen Seiten kehren — man nennt dies „doppelt gekipft“ — oder die Kipfen 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 angesetzt, die dem Hörndl entspricht. Die Entfernung der Kipfen oder Kipfpaare beträgt je nach der Güte des Fahrzeugs 60 bis 80 Centimeter und mehr.

Die Fugen zwischen den einzelnen Laden und Hölzern werden durch Holzspähne und Moos abgedichtet, und zwar geschieht dies bei allen Fugen von außen, bloß die Fuge zwischen Tigr- und Laimholz wird von innen geschoppt. Man legt zuerst einen dünnen Holzspahn in die Fuge, das Moosbeil (Miasbeil), darauf kommt trockenes Moos (Mias) und auf dieses der Zain, 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, Schopper^{32).}

Ein Stück hinter dem Gransel liegt querüber von Wand zu Wand die Schwinge, 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 schwachen Hölzer, Rafeln, angebracht, die Anfallrafeln 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 innenseitig ebenfalls Rafeln, die den Riedeln der großen Schiffe entsprechen (einwändige Rafeln).

Im Fahrzeug fest angebrachte erhöhte Plätze für die Schiffleute, die Seile und dergleichen, werden Brücken genannt, und zwar gibt es deren verschiedene. Vorin im Gransel liegt die Granselbrücke, 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 Schwinge liegt, oft auch Schwingsbrücke genannt wird. In manchen Fahrzeugen ist über den ganzen Boden mit Ausnahme eines Stücks 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 Bodenstreu.

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

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

³⁰⁾ Vgl. Rewellowsky, Die alte Ennsfahrt, Heimatg. I, 160.

³¹⁾ Schmeller, B. Wb. II 320.

³²⁾ Vgl. Rewellowsky, Von den Schopfern, 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 *Prora*³³⁾ bezeichnet, der mittlere Teil, wo eine etwa vorhandene Einbrückung unterbrochen ist, heißt *Seftal*, das uns als *Seß-tal* und als *Seß-stall* begegnet, wahrscheinlich aber richtig *Seß-teil* heißt, wenn auch Schmeller³⁴⁾ dies nicht glaubt und das Wort als vermutlich aus *Seß-stall* entstanden annimmt. Wir finden das Wort in den unglaublichesten Schreibweisen, u. a. als *Sechstal*³⁵⁾, *Schößtall*³⁶⁾, *Geestal*³⁷⁾, ja sogar als *Säugestall*³⁸⁾. An dieser Stelle wird das in die Zille eingedrungene Wasser — wenn sie etwa „ein Rinnen“ haben sollte — oder auch das Regentwasser ausgeschöpft, dort wird sie *g'wässert* oder *ausg'wässert*, es ist der Wässerplatz, an dem keine Ladung liegen darf. In großen Zillen nahm einen Teil des Seftals die Hütte ein, in der die Schiffleute wohnten. Von diesem wichtigen Punkt des Schiffes hatte der Seftaler 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 Maufahrer, Mauführer, Maufleher, Mauferg heißt.

Die Schiffe werden mit Rüdern gelenkt. Die großen Fahrzeuge haben in der Maufahrt, d. i. der Talfahrt, vorne und rückwärts je zwei mächtige Ruderbäume, die bis gegen 20 Meter lang sind und nur zur Steuerung dienen. Zur Vorwärtsbewegung werden in den sogenannten Reiben (Reiden, Räten), nahe dem Gransel an der Wand angebrachten Seilschlingen, die Flößlinge, eingelegt, 6 bis 7 Meter lange Rüder. Eine künstliche Vorwärtsbewegung 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 Umdrehen bei der Abfahrt. Die Ruderbäume sind in die vorn und rückwärts stehenden Sturlin. (aufrecht stehenden starken Stangen) mittels Reiben oder Rieden eingehängt und werden von den Ständen aus betätigt, die aus Brettern und Pfosten geziemt sind und die ungehinderte Bewegung der Schiffleute ermöglichen.

Kleinere Fahrzeuge werden nur durch einen einzigen kleinen an der Stoer angebrachten Ruderbaum gesteuert, der, weil man „ein Schiff im Fahren stromabwärts dirigieren“⁴⁰⁾ naukehren heißt, auch Mauehverl oder Kehruder⁴¹⁾ genannt wird. Wie wir schon früher erwähnten, heißen solche Fahrzeuge auch Einbäumel. Ein bei derartigen Fahrzeugen seitlich angebrachtes Ruder wird Mauzug oder Mauzügel genannt, weil „mauziehen stromabwärtsrudern“⁴²⁾ heißt, auch Untauchruder⁴³⁾, womit man auch die früher genannten Flößlinge bezeichnet. Untauchruder der Waidzillen heißen Waidzillenruder. Zum Steuern der Waidzillen benutzt man Handruder, die mitunter als Stachelruder⁴⁴⁾ oder als Krückelruder ausgebildet sind.

³³⁾ lat. *prora* = Schiffsschnabel.

³⁴⁾ Schmeller, B. Wb. III 287.

³⁵⁾ Lori, Baier. Berggr. 398.

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

³⁷⁾ Ebner, Flözkerei und Schiffsfahrt auf Binnengew., Wien, Hölder, 58.

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

³⁹⁾ Lori, Baier. Berggr. 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 Flokruder oder Goashäxen erwähnt.

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

Was nun die Ausstattung eines Schiffes betrifft, so gehören hierzu neben den schon erwähnten Rudern vor allem die Seile. Mit solchen werden die Fahrzeuge an den Haftstelen am Ufer verheftet und wurden seinerzeit bei den Gegenzügen untermischer zu sammengehängt und vom Ufer aus gezogen. Heute werden häufig für die Ruderschiffe Drahtseile verwendet, so wie dies bei der Dampffschiffahrt allgemein üblich ist, früher gabs ausschließlich Hanfseile. Sie wurden nach der Anzahl Leinfäden, aus denen sie verfertigt waren (im Schillingen zu 30 Stück gerechnet), benannt und hießen dann Dreierl, Viererl, Fünferl, Sechserl, Siebenerl, Achtlerl usw. bis Vierundzwanzigerl-Seil. Ein Achtzehner z. B. war somit ein solches Seil, das aus $18 \times 30 = 540$ Leinfäden bestand. Sie wurden nach „Längen“ zu 30 Pfosten 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 Seilsbeschaffung darstellte, kann man daraus ersehen, daß beispielsweise der Schiffmeister Michael Fink in Braunau a. J. im Jahre 1795 für 19.000 Gulden Seile brauchte⁴⁵⁾.

Die schwächeren Seile werden auch Leinel, die zum „Heften“ bestimmten Seile Haft genannt. Je nach ihrer Verwendung führen die Seile verschiedene Benennungen. Ein größeres Ruderschiff wird am Ufer an den Haftstelen mit dem schieß nach vorne führenden Reitseil verheftet, wozu etwa ein Vierzehner dient. Außerdem wird es noch am Gransel mittels des Zwergthaftes, an der Stoer mittels des Astthafts 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 Zwiesel, einen Buesen oder Faden, ein Nebenbeisel, ein Schwemmerseil, ein Brurseil, die Bremsen, die Beilseile, ein Aufstrichseil und viele andere noch. Es sei erwähnt, daß man in der Schiffersprache nicht von einem „Reihen“ der Seile spricht, sondern stets sagt „das Seil bricht“.

Zur Ausstattung 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 Fink Michael sen., von ihm selbst verfaßt u. J. 1828 in seinem 70. Lebensjahr. D. ö. L. A., Mus. A.

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

⁴⁷⁾ Schneller, B. Wb. III 336.

⁴⁸⁾ Kluge, Seemannsspr. 310.

Zu jedem Schiff gehören ein bis zwei Scharbäume, d. s. 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 Seilstahl, 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 Hafträder gibt, so muß man den Bauf 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 auffestigt, 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 Gegentörtschieben kleinerer Fahrzeuge, ist aber auch für größere Fahrzeuge zum Auflangen der Seile u. dgl. ein unentbehrliches Werkzeug, die letztere hingegen braucht man, um das ins Schiff eingedrungene Wasser herauszuschöpfen, was in dem früher erwähnten Seztal geschieht.

Zur Handhabung der Seile dienen die Spaln⁴⁹⁾, auch Einlegspaln oder Einschlagprügel genannt, das sind etwa 1½ Meter lange Hölzer, die man über den Zwischenraum zwischen Stiefelbrücke 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 Bischlächt, Schlächt, wie der Schiffsmann 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 Pfostenbrettes eingefetzt werden, wobei die untere Spitze gegen das Ufer gerichtet ist. Wir finden dafür auch die Bezeichnungen Sparing⁵⁰⁾, Sparring⁵¹⁾, Spörung⁵²⁾, Spörgen⁵³⁾, Sparinholt⁵⁴⁾.

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 Eschenakl, Esche-

⁴⁹⁾ Lori, B. Bergr. 322, 500.

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

⁵¹⁾ Lori, B. Bergr. 322.

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

⁵³⁾ Ebenda.

⁵⁴⁾ Adrian, Salzachschiffahrt d. Laufener Schiffer. Mitt. d. Ges. f. Salzb. L. K. 51. B.

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

näck⁵⁶), ja, in Prinz Eugens Tagebuch über den bosniischen Feldzug vom Jahre 1697⁵⁷) in der Form schanaclæs. Das Wort Zille begegnet uns in den verschiedensten Schiffbenennungen als Grundwort, ebenso wie das Wort Plätt⁵⁸, das „ein plattes Schiff“⁵⁹) bedeutet und zu dem gleichbedeutenden ital. piatta stimmt. Im allgemeinen wird mit Zille ein dauerhaft gebautes und für längeren Gebrauch bestimmtes Schiff, mit Plätt ein meist nur zur einmaligen Stromabfahrt dienendes Fahrzeug bezeichnet. Dieser Unterschied ist besonders deutlich aus den Bezeichnungen Hauszille und Verkaufsplätt 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 Plätt 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 Schiffahrt⁶⁰), Schiffstung⁶¹), Schiffung⁶²), Schöffung⁶³), Scheftug⁶⁴), dann Fuhr⁶⁵).

Bei den im Laufe der Jahrhunderte auf der bayrisch-österreichischen Donau und ihren Nebenflüssen vor kommenden Fahrzeugen finden wir eine Mannigfaltigkeit, die uns im Erstaunen setzt und die wir wohl auf keinem anderen Strome 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 Fahrzeughypen hervorbrachte, anderseits 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.

Solang auf der Donau die Zugschiffahrt noch in Blüte stand, welche den Güterverkehr stromaufwärts vermittelte und auch später noch zur Beförderung der Pfastersteine und Werkstücke aus den oberösterreichischen Granitsteinbrüchen stromab, gab es mächtige Schiffe, welche allgemein K e h l e i m e r (Abb. S. 150) und G a m s e n hießen. Die erstenen, die ihren Namen der Stadt Kehlheim in Bayern verdanken, begegnen uns auch als Kehlhamer⁶⁶), Kellhamer⁶⁷), ja sogar als Köhämmer⁶⁸), sowie als Kellhamerinnen⁶⁹) und Kellhamerzillen⁷⁰). 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 Heil, hatten eine hölzerne Eindeckung, die man Zurichtung nannte oder fuhren offen, dann waren die Waren mit Plächen zugesichert. Die Gamsen, oft auch Gamseln⁷¹) genannt,

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

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

⁵⁸) Schmeller, V. Wb. I 338.

⁵⁹) Lori, V. Berggr. 126.

⁶⁰) Oberleitner, Lärempecheramt, Notizenbl. z. Arch. f. R. öst. Gesch. Du. VIII. 1858, 21.

⁶¹) Lori, V. Bergt. 34, 308, 310.

⁶²) Brinner, Gesch. d. f. l. Pionnier-Rgt., 1878, I 614, Blge. 2.

⁶³) Lori, V. Bergt. 126.

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

⁶⁵) Lori, V. Bergt. 314.

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

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

⁶⁸) Deutsche Baureitung, Berlin, 19. Jg. 1885, 95, Donaufähne.

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

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

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



Abb. 1. Donauschiffe: Gefauchte Salzburgerplässe an der Ursahrer Lände.
Aufnahme um 1900.



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

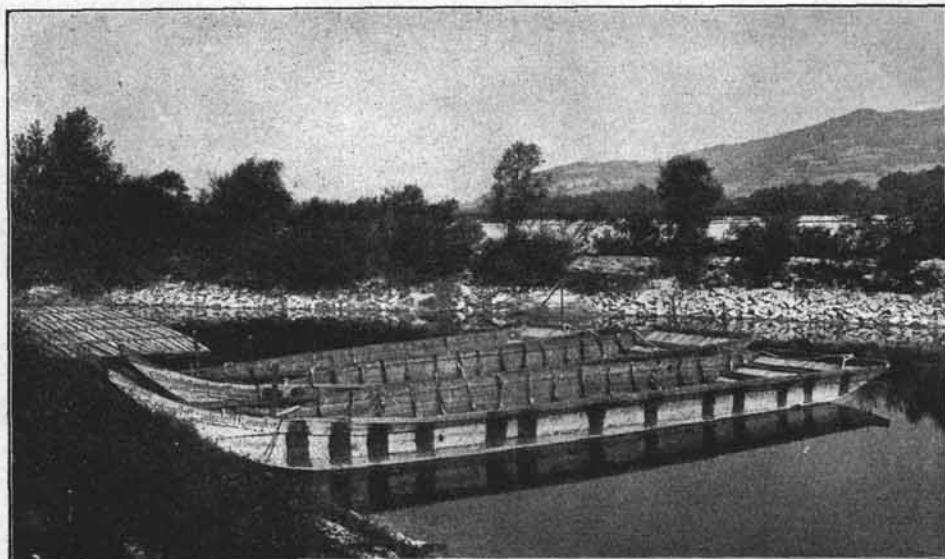


Abb. 1. Donauschiffe: Leere Salztrauner im Floßhafen unerhalb der Traunmündung. Um 1910.
Aufnahme von A. Silbermayr, Linz.

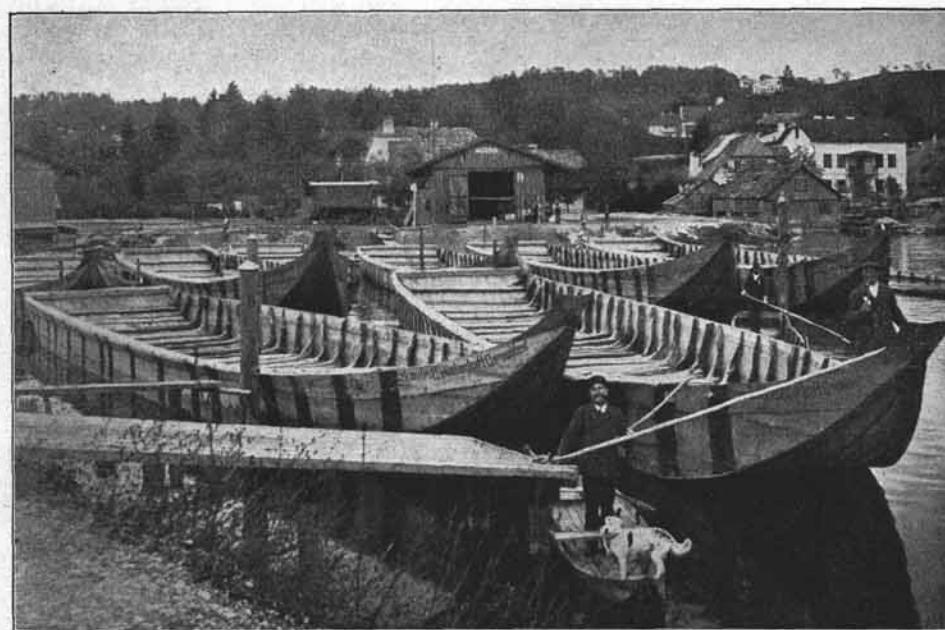


Abb. 2. Donauschiffe: Salztrauner in Gmunden im Salzschiffshafen östlich vom Seebahnhof.
Aufnahme aus dem Jahre 1906. Aus der Sammlung von † Kapitän Hans Hägerer-Gmunden.

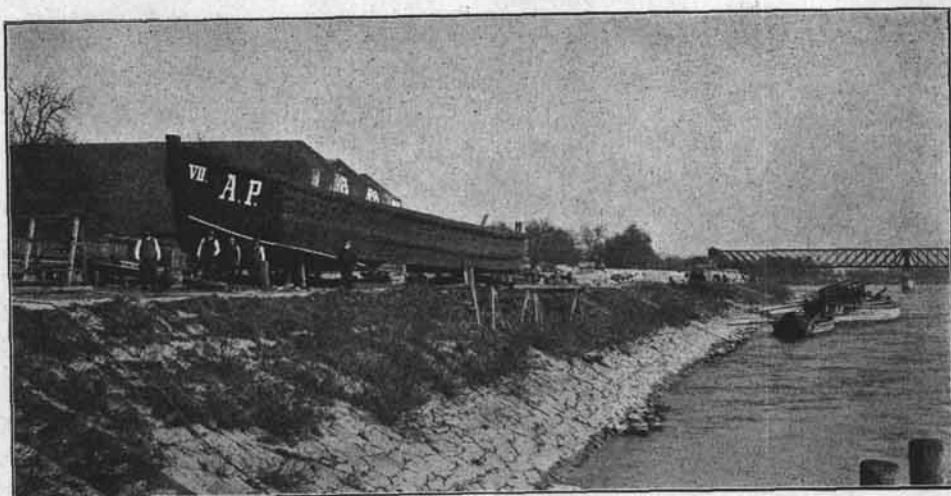


Abb. 1. Donauschiffe: Keilenschlepp am Schopperplatz.
Aufnahme aus dem Jahre 1910.



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

wenden mit 19 bis 20 Kloster Länge und 18 bis 19 Schuh Weite angegeben. Nicolai⁷²⁾), der mit Worterklärungen immer schnell zur Hand ist, behauptet, daß sie „sehr vermutlich eigentlich Chamsel heißen sollen, von dem umweit Regensburg am Flusse Regen liegenden bayrischen Städtchen Cham.“ Diese Ansicht ist wohl ebertso unrichtig wie die Behauptung⁷³⁾, daß sie ihren Namen „wegen ihres hohen Schnabels“ führen. Ihr Name wurde übrigens sogar zu „Gamsen“ entstellt⁷⁴⁾.

Diese beiden Schiffsgattungen waren von ähnlicher Bauart, sehr hohem spitzen Gransel und ein wenig in die Höhe gezogener gleichfalls spitzer Stoer. Bei den Gamsen war die Stoer mitunter auch mit einem liegenden Stoerstocke versehen. Nachdem diese Schiffe der Gegenfahrt dienten, hatten sie seit der Wende des 18. Jahrhunderts einen Timon, wie er oben beschrieben worden ist. Kehlheimer und Gamsen wurden meist in Bayern gebaut und zwar in Windorf, wohl auch auf anderen Schopperplätzen. Die dort gebauten Gamsen waren durch besonders hohe Gransel ausgezeichnet. Man sprach auch von Regensburger Gamsen⁷⁵⁾, Wachauern⁷⁶⁾ oder Wachauer Gamsen⁷⁷⁾, Donauröteln⁷⁸⁾, je nach ihrem Herkunftsland.

Kehlheimer und Gamsen sah man häufig unter dem Namen Aloz i Le⁷⁹⁾ (Clozillen⁸⁰⁾, Alozillen⁸¹⁾, Klozillen⁸²⁾, auch Alozillen⁸³⁾, zusammen. Diesen Namen hat man verschieden zu erklären versucht, er hängt aber weder mit Kloben noch mit Aloz zusammen, womit man ihn in Verbindung bringen wollte, sondern bedeutet ein durch Tiere (Pferde) gezogenes Fahrzeug⁸⁴⁾. Beider ist es nicht möglich, uns an dieser Stelle eingehend mit den Gegenzügen zu befassen. Es sei bloß erwähnt, daß ein solcher Zugzug aus 3 bis 4 Klozillen bestand, von denen die erste, die ein Kehlheimer 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 Se i l m u z e n zum Überführen der Seile, eitige Waidzillen und 2 bis 3 E i n s t e l l - oder R o z p l ä t t e n, auf denen sich in der Naufahrt die Zugpferde befanden und die in der Gegenfahrt zur Unterstützung des Buejens dienten und deshalb dann B u e s e n z i l l e n oder, weil sie zum Tragen des Zugseiles mit je einer großen hölzernen Gabel (Turkel) ausgerüstet waren, auch F u r k e l z i l l e n (Abbildung S. 150) hießen⁸⁵⁾. Bei den bayrischen Salzügen⁸⁶⁾ werden uns die Zugschiffe als das Hohenau Schiff, das erste Anhangschiff, das Schwemmerschiff und das zweite Anhangschiff beschrieben, zu denen als Nebenschiffe der Seilmützen, die Seiltragplatten, die Schwemmerplatte, einige Waidzillen, ferner noch ein Schüelschiff und der Haberkorb gehörten.

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

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

⁷³⁾ Marquaff. Die ehem. Schiffz. auf der Donau, Südd. Bauztg. XX 340.

⁷⁴⁾ Deutsche Bauztg. 1885, 95.

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

⁷⁶⁾ Schmeller, B. Abh. IV 9.

⁷⁷⁾ Anweisung wie Ann. 75.

⁷⁸⁾ Eb. d. o. d. H. u. G. K. 1853, S. 88.

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

⁸⁰⁾ Oberleitner, Lärmenpecheramt, S. 23.

⁸¹⁾ Erhard, Passau. Berh. d. hist. Ber. f. Nied. B. 1899, S. 97.

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

⁸³⁾ Eb. d. o. d. H. u. G. K. 1852, S. 76 und 77.

⁸⁴⁾ Vgl. Newellowsky, Was verstand man unter einen Klozille. Heimatg. VIII 189.

⁸⁵⁾ Fereberger, Erinnerungen an die Zugschiffahrt. Handlchr. im Bes. d. Berf.

⁸⁶⁾ Polizei-Ubersicht 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 Stoßstock hatte und St o c k e h l h e i m e r oder B ü g e l e i s e n (Bügleisen⁸⁷) genannt wurde, sowie einer ähnlichen Abart der Gamsen, ebenfalls vorne mit einem stehenden, rückwärts mit einem liegenden Stock ausgestattet, die man noch hie und da im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts an der Donau antraf, des S t o c k g a m s e n, wie er zum Unterschied vom früher beschriebenen Spitzgamsen hieß. Mit dem genannten Bügleisen die Bl a t h e i s e n - S c h i f f e 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-Schiffmeisteramts in Wien auftaucht⁸⁸). Indessen waren dies leichte Brückenschiffe, welche samt der Brückenausrüstung zu Lande auf Wagen verführt werden konnten⁸⁹). Möglicherweise waren diese Blattheisen-Schiffe, von denen man 1623 zum letztenmal hört, mit den 1684 genannten „Bl o t h - oder Bl a t h - S c h i f f e n“ identisch, die ebenfalls zum Kriegsbrückenbau dienten und gleichfalls ein mobiles Brückenmaterial gewesen sein dürften⁹⁰).

Als eine Abart der Gamsen wird die G a m s p l ä t t e angeführt⁹¹), die um 4 Pfaster kürzer wie jene und am Hinterteile abgeschrägt war. Um die Mitte des 19. Jahrhunderts wurde sie „jährlich in einer Anzahl von 50 bis 60 Stücken lediglich für Slavonischen Bedarf in Windorf in Bahern 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 Slavonien“.

Als sich die Rückbeförderung der neuwärts mit Pflastersteinen nach Wien gegangenen Fuhrwerke durch Pferde nicht mehr auszahlte, sondern das Schleppen durch Dampfschiffe billiger kam, begann man auch eine neue Ruderschiffsgattung auf der Donau einzuführen, den sogenannten S t e i n - oder K e t t e n s c h l e p p (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 Haftrungsvermögen 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. Wirst man vor dem Zufahren den schweren Teil der Kette aus, während das schwächere Ende am Schiffe festgemacht ist, so streichen 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 Kettenkette waren vorne und hinten mit je einem kräftigen eichenen Stock versehen, vorne mäßig aufgebogen und sehr stark

⁸⁷⁾ Statth. Arch. Linz Z. 2404/Präf. u. 10.962 — 1878.

⁸⁸⁾ Brinner, Gesch. des f. f. Pionnier-Regts. I 13.

⁸⁹⁾ Ebenda I 14.

⁹⁰⁾ Ebenda I 28, 31.

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

gebaut. In der Mitte der Wand war über die ganze Länge ein Halbbauum zur Verstärkung eingefügt. Der Saum trug innen einen Riedel, außen einen Halbbauum, der auch der Verschlager 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, Ulmerfischfe⁹³⁾ oder Ulmer Schachtel⁹⁴⁾, in Österreich auch Schwaben, Schwabenplätteln⁹⁵⁾, Schwäbinnen⁹⁶⁾, Schwäbisch Zillen⁹⁷⁾ und, weil sie regelmäßig wöchentlich stromabwärts fuhren, auch Ulmer Drünnar⁹⁸⁾ oder schlechtweg Drünnar⁹⁹⁾, Drünarischiff¹⁰⁰⁾, 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 Stoer und waren ziemlich eben gebaut, d. h. vorne nicht hoch „aufgeschrieben“. Dabei gingen die Wände am Graniel in eine Schneide zusammen. Man baute solche Fahrzeuge von 18 Klafter Länge, 22 bis 24 Schuh Weite und 4½ Schuh Tiefe sowie auch kleinere von bloß 10 bis 12 Klafter 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 Futterplätzen, bis 30 Meter lang, die man zur Steinverführung verwendete und in der Mitte des 19. Jahrhunderts auch zu ähnlichem Zwecke, wie wir ihn bei den Gamsplatten kennen gelernt haben, für ungarnischen Bedarf baute¹⁰²⁾, ferner Färmen und Patanzen. Das Wort Färme¹⁰³⁾, zu „fahren“ gebildet, bedeutet Fähre, Überfuhrschiff und ist entstellt auch als Formplatte¹⁰⁴⁾ anzutreffen. Die Färmen dienten jedoch auch anderen als Überfuhrzwecken, so wurden die 13 bis 16 Klafter langen, 17 bis 18 Schuh breiten und 3½ Schuh tiefen Spitzfärmen zu den gleichen Zwecken wie Gams- und Futterplatten verwendet¹⁰⁵⁾. Die Patanzen, die ähnlich den Spitzfärmen gebaut waren, wurden von den bairischen Flussbauern benutzt¹⁰⁶⁾.

Die zu Holzfuhren u. dgl. benützten Fahrzeuge, die auch heute noch vorkommen, werden insgesamt als Plätzen schlechtweg bezeichnet oder werden je nach ihrem Ladegut Schetter-, Holz-, Vieh-, Kälfsteinen genannt.

⁹²⁾ Ebner, Flößerei, 12.

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

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

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

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

⁹⁷⁾ Ebenda.

⁹⁸⁾ Eyth, Schneider von Ulm.

⁹⁹⁾ Schulthes, Donaufahrten, Wien 1819, I 22.

¹⁰⁰⁾ Ebenda I 15.

¹⁰¹⁾ Eyth, Im Strom unserer Zeit III.

¹⁰²⁾ Schlagintweit, Ruder- und Segelbau usw. Niederb. II. VIII 1862.

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

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

¹⁰⁵⁾ Schlagintweit, Ruder- und Segelbau usw., Niederb. II. VIII 1862.

¹⁰⁶⁾ Ebenda.

Je nach der Ausbildung des Granfels spricht man auch von Spitz- und Stoßplatten.

Wenden wir uns den Nebenflüssen zu, so treffen wir am Inn, aus Tirol kommend, die Salzplatten, 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, Bieh, Eisen, Messing u. dgl. mit¹⁰⁷⁾. Die Hölzerplatten hatten eine Zurichtung, waren also eingedeckt und 10 Kloster 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 Platten vom Inn heraus in die Donau, die diesen Namen führten, wenn sie von Tiroler Schiffleuten geführt wurden und Rosenthaler Platten hießen, wenn sie mit bayrischen Schiffleuten bemannet waren. Da sie hauptsächlich der Verfrachtung des hydraulischen Salzes dienten, nannte man sie auch Salzkisten. Sie waren leicht gebaut, hatten aber starke Rippen und ein hohes Granfels. An der Stoß waren sie beinahe ebenso breit wie in der Mitte. Ihre Länge betrug 14 Kloster 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 paartweise, wobei die Hauptplatte mit 6, die kleine Platte mit 5 Schiffleuten bemannet war. Auf der Donau wurde zusammengefaucht, 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 Pfälzersteinen u. dgl. Um eine Durchbiegung des Fahrzeuges zu verhindern, wurden die Wände durch querüber angebrachte Kommerböume auseinander gehalten, wie wir sie schon bei den Kettenschleppen kennen gelernt haben. Kleinere solche Tiroler Platten, bloß 17 bis 18 Schuh weit, wurden zur Verfrachtung von Käse verwendet (Käsfuhren).

Gleichfalls vom Inn kamen die aus der Salzach stammenden Salzburger Platten 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 Stoß, seinem ebenen Granfels und seiner sehr leichten Bauart, von der der Laufener Schiffmann singt¹⁰⁹⁾:

„Dö Blöttna dö san nur
Aus Brettern zusamm' g'schlagn,
Damit s' nur dö Salz-
Und dö Gipsfassln tragn.“

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 Salzburgerplatten bauen konnten¹¹⁰⁾.

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

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

¹⁰⁸⁾ Eb. d. Salzb. S. u. G. R. 1851, S. 29.

¹⁰⁹⁾ Werner, Laufener Don Juan, Theatergesch. Dorfb. S. 64.

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

gingen jährlich mehrere von Hallein ab¹¹¹⁾). Die Salzburgerplatten 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 Bastardplatten, die zwischen den 83- und 84-schuhigen lagen. Ebenso gebaute Platten, die zur Holzverfrachtung dienten und vom Schiffmeister Michael Fink in Braunau gebaut wurden, bezeichnete man als Herrenplatten.

Heute gibt es am Inn noch die sogenannten Innengassen, 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 Einbäume mit Obst und anderen Gütern nautwärts. 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 Arzzillen¹¹²⁾), die in den mehrmals erwähnten Laufener Schiffordnungen noch nicht zu finden sind, aber jedenfalls Salzillen waren, da auch das Salz als Erz, Aerz, Arz bezeichnet wurde. Ob sie eine eigene Schiffsgattung waren oder etwa zu den früher geschilderten Hallaschen in Beziehung standen, kann mit dem darüber zur Verfügung stehenden Material nicht entschieden werden. Mit den Salzburgerplatten sind sie jedenfalls nicht identisch.

In den Laufener Schiffordnungen ist mehrmals ein besonders großes „Rausharzt“ genanntes Schiff zu finden, 19 Klafter lang und 10 Werkschuh weit¹¹³⁾), das den Hallaschen vorfuhr und auf dem der Erbauer stand. Diesem Wort als Schiffsbezeichnung begegnen wir auch auf der Traun¹¹⁴⁾). Das Wort bedeutet außerdem noch die Fahrtstromab, „das Schiffen 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 Schiffsbarmachung des Traunfalls 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 Zillen oder Raufahrten hießen¹¹⁷⁾), wurden nach der Weite des Bodens in Vierer-, Fünfer-, Sechser-, Sieben-, Achter- und Zehnerzillen unterteilt, auch kurz Viererl, Fünferl, Sechserl, Siebenrl, Achterl, Zehnerl genannt. Diese Benennungen stammen von der ursprünglichen Gepflogenheit her, den Schiffsboden aus vier, fünf usw. Bodenladen zusammenzufügen, deren jeder einen Werkschuh breit war. Außerdem gab es noch Neunerl oder Neuntlafterl, die eine Länge von 9 Klaftern hatten, und Zwiedorl, 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, gewürkt worden waren“. Man stellte jedoch vom Salzante 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⁾ Eb. d. o. ö. S. u. G. R. 1852, S. 69.

¹¹²⁾ Ebenda S. 74.

¹¹³⁾ Lor. B. Vergr. 643.

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

¹¹⁵⁾ Schmeller, B. Wb. I 566.

¹¹⁶⁾ Ebenda 12.

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

Laufe der Zeit wieder. Von allen diesen Fahrzeugen interessieren uns am meisten die Siebenneen, weil es noch heute derart benannte hölzerne Ruderfahrzeuge auf der Donau gibt, die dort zur Steinverfrachtung für die Stromregelungsbauten in Verwendung stehen. Sie haben noch die gleiche Bauart wie ihre an der Traun als Salzgillen 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 gemahnende Schreibweise Simmring¹¹⁸⁾ 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 Bormärz die Salzsäcke im Salzamtsgebäude aufgestapelt wurden¹¹⁹⁾. In der Donau konnten die Salzschiffe mit größerer Ladung fahren als auf der Traun¹²⁰⁾, deshalb belud man in den Donauladstätten Enghagen, Mauthausen usw. mit der Ladung mehrerer Zillen zur Weiterfahrt eine einzige. Dieser Vorgang heißt in der Schifffersprache „Sammelschiffen“ und ist gleichbedeutend mit dem bei den Tirolerplatten erwähnten Zusammenlaufen. Die leer gewordenen Zillen trieb man seit Beginn des 16. Jahrhunderts gegenwärtig, 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, spitzen und besonders charakteristisch geformtem Gransel und breiter Stoer ausgestattet waren, während die früher geschilderten Salzschiffe spitze Stoer hatten. Diese Fahrzeuge dienten nur zu einermaliger Talfahrt, wovon sich ihre leichte Bauart und ihre Form erklärt. Man unterschied sie in Gmundene und Ager-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 „äußereren Traun“ nur mit geringerer Tiefgangsfähigkeit fahren konnte. Mit diesem „abgeschifften Salz“ wurden die am Attersee gebauten und auf der Ager nach Stadl geführten Ager- oder schmalen Trauner getauft. In der Donau wurde dann in der sogenannten Salzinterlade „Sammelschiff“ und die leer gewordenen Fahrzeuge wurden verkauft (Tafel 24, Abb. 1). Nach ihrer Länge in Pfosten unterschied man die Gmundener Trauner in Zehner, Zwölfer, Bierzehner und Sechzehner, die Ager-Trauner in Zehner und Zwölfer.

Seinerzeit wurden auch am Wolfgangsee Salzschiffe gebaut und leer bei hohem Wasser auf der Insel in die Traun gebracht, um hier der Salzverfrachtung zu dienen. Man hieß sie Aberserinnen und Wolfgangin¹²³⁾.

Auf den Seen des Traungebietes standen neben den seit alter Zeit gebräuchlichen Einbäumen die Seepälatten in Verwendung. Zur Abfuhr der Salzfuder von Hallstatt, Fischl und Ebensee nach Gmunden dienten die Fuderzillen, wegen ihrer Holzbedachung auch Hobel genannt¹²⁴⁾. Noch verschiedene andere Fahrzeuge besuchten einst die Traun und ihre Seen. Doch darauf sowie auf die

¹¹⁸⁾ Deutsche Bauzeitung 1885, S. 95.

¹¹⁹⁾ Guglia, Wien, S. 182.

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

¹²¹⁾ Vgl. Netekowsky, Ennschiffahrt.

¹²²⁾ Ab. d. salzb. K. u. G. K. 1851, S. 29.

¹²³⁾ Kratowitzer, 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 Schildderung 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 Stadt 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 im Betwendung stehenden haben Granselstücke und werden als *Stoßtrauner* 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 Schiffahrt, 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 Schiffahrt gab und das vielleicht schon die Römer am Wasserweg nach Naureacum gebracht haben, wo sie es in ihrer Schäufabrik verarbeiteten¹²⁶⁾. Man kann den Beginn der regelmäßigen Enns-Schiffahrt ins Jahr 1565 verlegen, in welchem Jahre der Treppelweg, d. i. der Weg, von dem aus die Schiffe durch die Pferde gegenwärtig gezogen wurden, von Steyr bis Kastenreith vollendet war und dem in den beiden folgenden Jahren die Fertigstellung des Schiffweges zwischen Kastenreith und Hieflau folgte¹²⁷⁾. Vorher scheint die Verfrachtung des Eisens hauptsächlich durch Flöße erfolgt zu sein. Noch ist an der prächtigen Taverne in Kastenreith ein schönes Bild zu sehen, das uns die an der Enns gebräuchlichen Zillen oder *Wäldele*, wie man sie auch nannte, in der Maufahrt und im Gegenfahrt zeigt, jene Schiffe, die bis in die Sechzigerjahre des 19. Jahrhunderts für Rechnung der Schiffmeister und der f. f. Innerberger Hauptgewerfschaft den Segen des steirischen Bergbaues bis Steyr verfrachteten. Die Waldeln waren $14\frac{1}{2}$ Elsterl lang, $9\frac{1}{2}$ Schuh weit und hatten 28 bis 29 Zoll Tiefgang. Sie waren am Gransel und an der Stoib spitz zulaufend, wobei sie am rückwärtigen Ende etwas höher waren als vorne, damit sie beim Bergfahren nicht Wasser schöpfen, wenn sie von dem oft hoch gelegenen Treppelweg aus über steilenden Kurven 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 Bils und die Nab sowie die Altmühl in Betracht und zwar die letztere auf der im Anschluße an den Ludwigskanal kanalisierten Flusstrecke. Es verkehren 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 „*Kanallille*“ noch kurze Zeit auf der Donau. Sie haben eine von allen bisher besprochenen Fahrzeugen abwei-

¹²⁵⁾ Vgl. Rewellowsky, Fächerarb. an der Traun. Öst. Wochenschr. f. d. öff. Dienst 1910, S. 22.

¹²⁶⁾ Britz, Gesch. d. Landes o. d. Enns, Linz 1846, I 63.

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

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

¹²⁹⁾ Vgl. Rewellowsky, Enns-Schiffahrt.

¹³⁰⁾ Ebner, Flößerei, S. 58.

wende Form, die sie schon von weitem als Fremdlinge kennzeichnet. Dazu trägt auch ihr dunkler Anstrich bei, denn die RuderSchiffe der Donau und ihrer Alpennebenflüsse sind nie gestrichen, sondern höchstens „gebrannt“, 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 Schiffahrtsordnungen und Urkunden begegnet, 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 Besitzers geendet hat. Es ist die *Fliere* *Stein*¹³¹⁾, ein kleines Botenschiff, das auf einzelnen Strecken der Donau zwischen Vilshofen und Linz verkehrte und nicht nur den von Wien zurückkehrenden Schiffleuten, sondern auch anderen Reisenden ein billiges und verhältnismäßig bequemes Beförderungsmittel bot. Mautwärts 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 herausgesondert, 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 *W a i d z i l l e n*. Der Name weist deutlich auf ihren einstigen Zweck, den Fischfang, die „Fischwaid“¹³³⁾ hin, doch findet man ihn auch zu Weitzille¹³⁴⁾, Waitzille¹³⁵⁾, Weitzille¹³⁶⁾ 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 gibts wieder verschiedene Gattungen, *S p i z g r a n s e l* und *S t ö c k l e z i l l e n*, je nach der Ausbildung des Granjels, und bisher gehörten auch die allerkleinsten Fahrzeuge, die *B a u f e n e r z i l l e n*, 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 *K a l k s t u h l e n*. Auch *L s ch u n i* wurden sie benannt.

Etwas größer und auch zur Beförderung kleiner Warenmengen, Obst, Fässern u. dgl. geeignet sind die von der niederösterreichischen Donau bekannten *G i g z i l l e n*, dann die *M u h e n z i l l e n* und die *G u n g e l n*. Auf der Traun dienen zu diesem Zweck die *U f e r p l ä t t e l*, richtig Ursahrplättel, also eigentlich Überfuhrschiffe, deren Bauart sie für den Verkehr auf dem reizenden Fluß mit seinen Wehren, deren Floßgassen sie durchfahren müssen, geeignet macht. Das Wort Ursahr für Überfuhr, Fähre, ist noch heute gebräuchlich und ist in zahlreichen Ortsnamen längs unserer Flüsse erhalten. Heute noch heißt der Fährmann Ursahrer, Ursahrmann, Ufermann.

Noch einer interessanten Gattung von Fahrzeugen sei gedacht, die es gleichfalls nur auf der Traun gibt, der sogenannten *N ü r s c h e*, die man bei der „Fischerarbeit“, wie man das oben erwähnte Schlagen der Fachel und die dazu gehöri-

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

¹³²⁾ Schmeller, B. Wb. I 582.

¹³³⁾ Ebenda, IV 28.

¹³⁴⁾ Schulz, Donaufahrten I 15.

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

¹³⁶⁾ Marggraff, Schiffzüge, Südb. Baatzg. XX 340.

gen Arbeiten auch nennt, verwendet. Solange die Traun in ihrem Unterlaufe noch ungeregelt, in Hunderte von Armen gespalten, durch den den Schlier bedeckenden Schotter sich ihr Bett bahnte, mußte für jede Salzausfuhr die Fähre eigens hergerichtet werden. Dies geschah durch Scharren und Schlagen von Fischzäunen. Auch im geregelten Traurbett mußten diese Arbeiten noch vorgenommen werden. Die Kürsche sind ganz schmale lange Fahrzeuge, richtige Tröge, wie schon der Name sagt¹³⁷⁾, vollständig gleich breit und mit nach oben zusammenlaufenden Wänden. Man verwendet sie paartweise — Schlagmursch und Handmursch — 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 Hofkriegsrat unterstellt wurde und allmählich ein rein militärisches Gepräge erhielt¹³⁸⁾. Das Oberstschiffmeisteramt kaufte die nach Wien gekommenen Schiffe¹³⁹⁾, deren es besonders während der Türkentriege 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 Plattheisen- und Plotschiffen eigene Streitschiffe bauen, die den Massaren nachgebildet waren, jenen türkischen Kriegsschiffen, die im Jahre 1529 ihre Hauptangriffe gegen den alten Wiener Salzturm unternommen hatten, und nannte sie nach dem türkischen Vorbilde Nassareen oder Nassad isten schiffe, Czakien, Tschekien, Tschekien, Tschakien oder Tschiegen (nach dem türkischen Wort Daik = 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 Doppelschaiken mit 8, ganze Tschaiken mit 6, halbe Tschaiken mit 4 Geschützen und Patrouillentschaiken ohne Geschütze¹⁴²⁾. Die Be-mannung bildete das Tschakistenbataillon¹⁴³⁾.

Neben den genannten Kriegsfahrzeugen wollte man nach dem zweiten Entzette 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 Kollonitsch 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 bemannet waren, jedoch bei ihrer Abfahrt nach Preßburg gleich beim Prater ländsfuhren. Trotzdem man die fremden Matrosen durch einheimische Schiffslute ersetzte, blieb eines der Schiffe neuerlich sitzen. Diese da-

¹³⁷⁾ Schmeller, B. Wb. II 712.

¹³⁸⁾ Brinner, Gesch. d. f. f. Pionnier-Rgts. I 7.

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

¹⁴⁰⁾ Bgl. Nevelkovskij, Tscheiken u. Nassarn, Wiener Zeitschr. f. Volkst. XXXI, 17.

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

¹⁴²⁾ Brinner, Gesch. d. f. f. Pionnier-Rgts. I 134.

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

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

mäßige 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 mehrheitlich wohl etwas umgeschlagenen Formen der Schiffe und insbesonders 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 Zugschiffahrt 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 fischartig und ohne die hohen Schnäbel zu machen u. dgl. Oder man wünschte, daß die Pferde die Fliersteine nicht im Schritt zögen, sondern im kurzen Galopp, wie die Biber an den Schiffen in Frankreich oder wenigstens im Trab, wie die holländischen Hardrabbers an den Treckschuhten¹⁴⁶⁾.

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

Alle diese Vorschläge zur Verbesserung der Donauschiffahrt haben die Flussverhältnisse viel zu wenig berücksichtigt, so daß nichts dabei heraustram und man doch stets bei den altoberlieferten und bewährten Formen blieb.

Aber trotzdem schlug auch der Rudererschiffahrt die Todesstunde. Als das erste Dampfschiff seine Schaufeln in den Wellen der Donau zu drehen begann, da fing der Todeskampf an, der lang gedauert hat. Nachher ging die Rudererschiffahrt 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 zusammengezahmten.

Mit der Anregung zur Schöpfung der ersten Dampfschiffahrts-Unternehmung in Österreich durch die englischen Schiffbauer John Andrews und Josef Brichard, 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 Donauschiffahrt 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 verwirklichtung fand.

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

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

¹⁴⁶⁾ Schulles, Donaufahrten I 20.

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

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

¹⁴⁹⁾ Kurzel-Kuntscheiner, Die ersten Versuche einer Dampfschiffahrt 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. Leon 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. bayerisch-württembergisch-priviliegierten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft befahren.

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

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 Schiffs- und des Schiffsmaschinenbaues bis auf den heutigen Stand entwickelt. Näher darauf einzugehen, insbesonders 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.

