

# Heimatschau



Zeitschrift für oberösterreichische  
Geschichte, Landes- und Volkskunde

Herausgegeben von  
Dr. Adalbert Depiny

Verlag R. Pirngruber, Linz.

9. Jahrgang 1928.

1. u. 2. Heft.

# Heimatgaue.

9. Jahrgang.

1. u. 2. Heft.

## Inhalt:

|                                                                                                       | Seite |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Matthias Puchinger, Von der alten Salzfahrt zu Stadl . . . . .                                        | 1     |
| Dr. Hermann Scharinger, Der Prozeß des Ischler Marktrichters Joachim<br>Schwärgl, 1602—1609 . . . . . | 15    |
| Dr. Hans Comenda, Volkskundliche Streifzüge durch den Linzer Alltag . . . . .                         | 32    |
| Dr. Edmund Haller, Oberösterreichische Passionsspiele . . . . .                                       | 53    |

## Bausteine zur Heimatkunde.

|                                                                                        |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Dr. Cornelius Preiß, Mozart in Linz . . . . .                                          | 68  |
| Dr. G. Eugenbauer, Eine St. Georgs-Statuette zu St. Veit im Mühlkreis . . . . .        | 76  |
| Ing. F. Rosenauer, Die Abflusssmengen der Donau . . . . .                              | 76  |
| Hofrat Schramm, Alte Sudhäuser im Salzkammergut . . . . .                              | 79  |
| Dr. Fr. Morton, Zwei alte Grubenkompassse . . . . .                                    | 84  |
| B. Müller, Herbergsuchen . . . . .                                                     | 85  |
| Agnes Waurich, A landlerische Rodaroas . . . . .                                       | 86  |
| Mois Demelmair, Des Bauers letzte Reise . . . . .                                      | 87  |
| Alexander Reisenbichler, Der Schuster und der Teufel . . . . .                         | 90  |
| Franz Keuner, Alte Zimmerdecken und Kerbschnitzereien in der Pfarre Münzbach . . . . . | 93  |
| P. Sigismund Thöniß, Gatterjulen . . . . .                                             | 103 |
| M. Lindenthaler, Totenbrett in St. Lorenz . . . . .                                    | 103 |
| Dr. Depiny, Martel zu Herrnberg . . . . .                                              | 103 |

## Gedenkblätter.

|                                                     |     |
|-----------------------------------------------------|-----|
| P. Amadeus Reisinger, Josef Ignaz Sattler . . . . . | 104 |
| Dr. Erich Trinkl, Evermod Eduard Fager . . . . .    | 111 |
| Karl Mayer, Anton Matosch . . . . .                 | 114 |

## Kleine Mitteilungen.

|                                                           |     |
|-----------------------------------------------------------|-----|
| Raimund Berndl, Der Kaiserergarten in Bad Ischl . . . . . | 118 |
|-----------------------------------------------------------|-----|

## Bücherbesprechungen. . . . .

10 Tafeln, davon 5 als Beilagen.

## Buchschmuck von Mag. Kisslinger.

Beiträge, Zuschriften über den Inhalt, Tauschhefte und Besprechungsbücher sind zu senden an Dr. A. Depiny, Linz, Wurmstraße 15a; Bestellungen und Zuschriften über den Bezug wollen an den Verlag R. Pirngruber, Linz, Landstraße 34, gerichtet werden.

Alle Rechte vorbehalten



9. Jahrgang.

1. u. 2. Heft.

## Von der alten Salzschiifahrt zu Stadl.

Von Matthias Buchinger.

Vor dem Aufkommen der Eisenbahnen bildet neben dem Schwerfuhrwerk auf der Straße der Zug und Gegenzug der Flußschiffer ein wesentliches Stück im Verkehrsbilde der alten Zeit. Der schwere Beruf und seine Eigenart hat die Schiffeleute zu einem ausgeprägten Volksein mit eigenem Gehaben gestaltet. Vom Beruf her formte sich eine besondere Schiffersprache, die mit den letzten alten Leuten, die in ihrer Jugend noch bei der alten Schiffsahrt mittaten, zu Grabe geht. Derb und treuherzig, berufsmäßig mit einer Stärke gebunden, die an Bauernleben erinnert, tritt uns der Schiffer in all der Überlieferung, in all den Quellen entgegen, aus denen sich uns sein Bild erschließt.

Die Maschine und ihre Anwendung im Verkehrsweisen brachte einen neuen Rhythmus ins Arbeitsleben. An die Stelle der Gemächlichkeit, des Zeithabens trat die hastende Eile. Die Flußschiffsahrt konnte sich in der alten Form nicht mehr halten. Der blühende Traunverkehr wurde durch die Pferdeisenbahn ins Leben getroffen, noch ehe Lokomotive und Dampfschiff ein völlig neues Bild schufen.

Das unheimlich Neue empfand das Volk mit innerem Bangen und unklarem

Ahnen gewaltiger Erschütterungen. Daher bringt die geschäftige Volkslage das Aufkommen des Dampfschiffes wie Dampfroßes mit dem Teufel in Verbindung.

Die Bahnlegung der alten Verkehrsweise ist nicht ein Werk von einem Tag auf den anderen, sondern ein allgemeines Verbluten, das die Menschen, die in der Zeit der aufkommenden neuen Verkehrsmittel noch Schiffer alten Schlages waren, mit ganzer Schicksalshärte traf. Es ist ein Bild tiefer Tragik, wenn die Schiffer zu Stadl in bitterer Not die Schienen der Pferdeisenbahn aufreißen und vermeinen, damit ihren bösen Feind fassen zu können.

Matthias Buchinger, ein alter „Stadlinger“ Schiffmann (1815 bis 1897), hat die Schicksale des niedergehenden Schifferwesens in Stadlbaura selbst mitgemacht und seine Erinnerungen als Greis 1889 aufgezeichnet und der Nachkommenschaft gewidmet. Das Wesentliche daran ist wohl nicht die Aufzählung des äußeren Geschehens, sondern daß die Darstellung von einem erfolgt, der vom Herzen heraus als Schiffer schreibt und die Dinge auch als Schiffer sieht. Herr Fachlehrer Anton Kastenhuber zu

Lambach hat die Handschrift entdeckt und stellt sie im folgenden freundlich zur Verfügung.

Dep in y.

### **Wahrheitsgetreue Darstellung,**

wie sich in Stadl bis 1880 in Schiffsfahrtsfachen alles verhalten hat.

Von Matthias Buchinger.

Die Salzverschiffung bestand seit langem von Stadl bis in die Zizlau, Enghagen und Mauthausen, welche letzteres die Hauptstation war, das Salz wurde dann weiter nach Böhmen und Niederösterreich versendet, auch über Linz, bis an die bairische Grenze befördert. Das Salz ist mit Saumtieren und nur kleinem Fuhrwerk von Gmunden nach Stadl befördert worden. Seit aber der Traunfall durch den Herrn Zimmermeister Seeauer von Ischl gebaut wurde und so gebaut wurde, daß bis gegenwärtig keine Änderung vorgenommen werden darf, bloß Reparatur, so wurde die Schifffahrt von Gmunden aus nach Stadl begonnen. Obwohl die Schifffahrt über diesen Kanal nicht zu den Angenehmsten gehört, so sind doch Unglücksfälle nur wenig vorgekommen, jetziger Zeit aber mehr, weil die Schiffe jetzt größer in Gmunden und Ischl gebaut werden, daher jetzt öfters Schiffbrüche vorkommen.

Der Schiffsgegentrieb von Mauthausen, Enghagen, Zizlau war damals notwendig zum Salzverschiffen, wurde aber gut hergestellt, so wie auch das Leinpfad (Kaufahrt) unter die Aufsicht des k. k. Wasserbauamtes in Wels gestellt wurde. Dieser Schiffsgegentrieb wurde bis ungefähr 1811 von den anliegenden Bauern bewerkstelligt. Weil dann in Stadl bei Lambach eine Pferde stallung gebaut wurde, in welcher über 100 Stück der schwersten Gattung Platz hatten, wurde alles in ärarische Verwaltung übernommen. Dieser Schiffsgegentrieb wurde bis ungefähr 1825 von kaiserlichen Beamten, von denen dazumal Herr Bindermeir als Verwalter, Herr Fröhlich als Kontrollor, Herr Stelle und Herr Gottlieb Radler als Schriftführer angestellt waren, verwaltet. Dort

ist auch das Gegentriebpersonal ärarisch aufgenommen worden. Als aber nach der Auflösung im Jahre 1825 dieser Gegentrieb wie auch die Schifffahrt in Privatsorge übergeben wurde, wurden sie mit einer anständigen Gnadengabe entlassen, welche sie bis zu ihrem Tode bezogen haben.

Vor wieviel hundert Jahren das Salzverschiffen auf der Traun angefangen hat, kann der Verfasser nicht angeben. Gilges Beschreibung von Stadl sagt nur, daß der Stadl den Namen erst bekommen hat, wie die Schiffshütten in das Wasser gebaut wurden; früher soll es Baura-Au geheißen haben und es sollen im ganzen fünf Bauernhäuser bestanden sein. Später soll Abt Griso 50 hölzerne Häuschen zur Unterbringung der Schiffer gebaut haben, ebenso die Salzmagazine, auch einen Turm mit zwei Glocken, mit welchen den Schiffleuten das Zeichen gegeben wurde, welchen Tag sie sich versammeln sollten, um das vorhandene Salz wieder an den bestimmten Ort zu verschiffen<sup>1)</sup>.

Auch eine Kirche zu Ehren des heiligen Nikolaus war nahe am Schiffsanlandeplatz, damit die Schiffer dort ihre Andacht verrichten sollten, weil ihnen die nötigen Schiffsverrichtungen keine Zeit erlaubten, andere Kirchen zu besuchen. Was die Schiffsleute anbelangt, sind diese durch das Stift Lambach zu einer Zunft geschlossen worden, woselbst das Stift Lambach die Rechnung über die Eingänge und Auslagen der Zunftlade geführt hat. Gewisse Zahlen lassen sich nicht angeben, daß es auf diese Art eingerichtet war; daß es über 200 Jahre her ist, kann der Verfasser dieses richtig sagen.

Die Schiffsleute waren eingeteilt als debutierte Kauführer, gemeine Kauführer, Führer, Steuerer, Mehrringer, gemeine Knechte, dann Salzfaßschlepper, dann Salzfüßerlschlepper, Salzhütter, Kobelbeder. Die jüngst aufgenommenen Burschen, die das 15. Lebensjahr überschritten hatten, wurden in die Zunft

<sup>1)</sup> J. S i e l g e, Topographisch-historische Beschreibung. I., 1814, S. 45 f.; III., 1815, S. 114.

eingereiht und mußten für die kranken Schiffer gegen eine kleine Belohnung ihre Dienste verrichten, bis die Reihe zum Vorrücken an sie kam. Jeder Schiffer mußte 40 Jahre Dienst leisten und wurde während dieser Zeit mit genügend Salz wie auch Kornwein für sich und seine Familie belohnt, aber der Lohn der Schifffahrt war so gering von Stadl nach Btklau, daß die Schiffeleute gezwungen waren, diesen Weg, der ungefähr acht Stunden beträgt, zu Fuß zu laufen; so wurde dieses Laufen zur Gewohnheit, daß die meisten in vier bis fünf Stunden diese Strecke zurückgelegt haben, um billig nach Hause zu kommen. Die Kaufleute hatten wohl einen Wagen in Marchtrenk stehen, welchen sie zur Heimreise für einige Kreuzer hätten benützen können, sie taten es aber selten.

In Stadl hatte das Stift Lambach ein Haus, das der Salztransportverwalter bewohnte. Dieser Herr mit Namen M. Vindermeir war ein so guter Herr, voll Religion und Gerechtigkeitsliebe, daß ihn alle Schiffeleute liebten und ihm Gehorsam leisteten.

Wie es damals mit der Schule bestanden hat, kann der Verfasser dieses hier insoweit bekannt geben, daß sein Großvater der Schule vorgestanden ist, ob er der erste Schulmeister war oder ob andere vor seiner waren, läßt sich nicht richtig bestimmen, nur so viel ist gewiß, daß das Schulhaus sein Eigentum war. Zur selben Zeit war der Schulbesuch der Kinder ein freiwilliger, von einer Taxe des Schulgeldes, wie es später geschah, war keine Rede; doch haben die Kinder auch das Lesen und Schreiben gelernt, zwar nicht so wie jetzt, das Rechnen war in Schilling eingeteilt gewesen. Selbst die Schulmeisterin hat den Kindern den Unterricht erteilt, wenn der Schulmeister, der auch zugleich Kaufmann war, nicht zugegen hat sein können. In unschiffbaren Zeiten hat dieser Schulmeister neben dem Schulunterricht auch noch die Spinnrocken repariert, auch neue gemacht, weil sich die Schiffeleute zur selben Zeit besonders im Winter mit Spinnen ernähren mußten. In diesem Schulzimmer wurden im Winter die Christen-

lehren den Alten wie Jungen vorgetragen, selbst von P. Gregor und P. Edmund die Beichte vorgenommen, im Sommer aber wurden sie in der Stadlkirche abgehalten.

Weil nun zur selben Zeit die Schule keinen Nahrungserwerb geliefert hat, so hat dieser Schulmeister Josef Buchinger es vorgezogen, bei der Schifffahrt zu verbleiben, wo er für sich und seine Familie auch in alten Tagen versorgt wurde. Und so ist dann die Schule in die Baura, welche im Jahre 1725 vollendet wurde, verlegt worden. Nun wurde aber zu dieser Baurakirche auch eine Waisenstiftung gegründet, in der vier Knaben von Stadl und drei von Lambach vom sechsten Lebensjahre bis zum Austritte aus der Schule mit Kost und Kleidung und Lehrsachen versorgt werden sollten, um sie dem Studienfach zuzuführen oder sie ein Handwerk unentgeltlich lernen zu lassen. Nach einem Plan, der am Hochaltar der Baurakirche gezeichnet ist, hat Abt Maximilian Paßl den Bau begonnen und nach zwölf Jahren stand die herrliche Kirche vollendet da. Sie wird bis zum heutigen Tag von Wallfahrern besucht<sup>2)</sup>.

So kommen wir wieder auf die Schifffahrt zurück. Als der Salztransportverwalter Vindermeir die Siegesnachricht erhielt, daß General Laudon Belgrad den Türken 1789 wieder genommen hatte, veranstaltete er eine Freudenbezeugung, stellte eine Beleuchtung auf der Traun gegen Wasser an, ließ mehrere leere Salzschiffe befränzen, ließ Segelstangen aufpflanzen und mit Fahnen schmücken, Böller und Gewehrsalben wurden in Masse gegeben, mit Becksackeln alles herrlich beleuchtet und so wurde das bekannte Lied gesungen:

Wer ist denn dem Kaiser sein Ratgeber  
gewest?

Laudon, Laudon, Laudon.

Vindermeir hatte an seinen untergebenen Schiffsleuten eine große Freude; sooft der Kaiser oder die Kaiserin, auch fremde Monarchen durch

<sup>2)</sup> Vgl. Gubh-Rabensteiner, Die Dreifaltigkeitskapelle in Baura bei Lambach. Wien 1922.

Lambach durchgereist sind, hat er mit den Schiffsleuten seine Aufwartung gemacht. Zur selbstigen Zeit waren die Schiffsleute gekleidet mit Schallenschuhen, blauen Strümpfen, schwarzen Leinwandenen oder barchentenen kurzen Hosen, grünem Rock, rotem Leibl, schwarzen Flor am Hals, Hut mit breiter Krempe. Zur Aufwartung wurde noch ein grüner Zweig auf den Hut gesteckt, ein rothweiß angestrichenes Schiffsruder als Gewehr in der Hand präsentiert: Habt acht!

Solche Aufwartungen sind öfters vorgekommen, selbst dem jetzt regierenden Kaiser und dessen Frau, aber nicht in dieser Bekleidung, dies hat sich durch so viele Jahre geändert. Das Merkwürdigste dieser Aufwartung war, daß die Schiffsleute auf den Kaiser gewartet haben, er aber schon gemüthlich durchgefahren war und ihn niemand gekannt hat.

Diese Salztransportverwaltung hat die Schifferinnung so eng miteinander verbunden, daß keiner dem andern vorgehen kann und darf, außer er wird vorgezogen. Das Abancieren der Schiffsleute war gewöhnlich zu Josephi jedes Jahr, auch die Entlassung fand da statt; wer seine vollen 40 Jahre Dienstzeit hatte, wurde in den Pensionsstand gesetzt. Der Bezug von Korn und Salz hörte auf. Der Gehalt wurde je nach den Stufen, in denen einer gestanden ist, theilt, aber sie wurden so betheilt, daß sie in den anliegenden Bauerndörfern um Almosen betteln mußten. Derwegen wurde bei dieser Abancierungskommission mit aufgehobenen Händen gebeten, nicht zu entlassen. Bei dieser Kommission waren auch zwei Ärzte, nämlich Herr Lanspragn von Wimsbach und Herr Fuchs von Lambach, welche nach ihrem Befinden gefragt wurden und auch sagten, diese Ordnung sei ein Altertum. Da aber unser guter Kaiser Franz die schlimme Lage erkannt hatte, hat er ihnen so viel in die Pension zugebessert, daß jeder hat anständig leben können.

Auch die, welche nicht 40 Jahre gedient hatten, wurden für volle 40 Jahre besoldet, selbst die Weiber hatten noch nachträglich eine Unterstützung bezogen.

Wer zum Vorrücken bestimmt war, als Steuer oder Kaufahrer, der mußte, in Gegenwart der anwesenden Kommission, welche in dem Herrn von Zenoble, Herrn von Upburg von Gmund und den hiesigen Salztransportbeamten bestand, den Eid der Treue und des Gehorsams leisten, das ihm anvertraute Salzschiß gewissenhaft dorthin zu führen, wo es ihm angewiesen war. Diese Schiffsfahrtsordnung hat sich bis 1825 und 1826 erstreckt, wo die Schiffsfahrt dann in Privatwege übergegangen ist.

Da nun schon oben bemerkt wurde, daß die Schiffsleute in eine Innung (Zunft) eingereiht waren, daher eine Zunft- oder Bundeslade hatten, wo seit ihrem Entstehen die Auslagsgelder einbezahlt wurden, wurde dieselbe so schwer, daß die zwei Zehnmänner, wie es der Verfasser selbst gesehen hat, mit ganzer Kraft diese so schwer beladene Bundeslade unter Vorantragung eines großen grünen Kranzes und zweier schwarz und gelb angestrichenen Stangen vom Salztransporthause haben mühsam zum Brauhaus (Gasthaus) schleppen müssen. Daß damals das Silber- und Kupfergeld ein Gewicht hatte, ist zwar nicht anzuzweifeln, selbst das Papier war ja auch dazumal größer und stärker auch schwerer. Bei der Feierlichkeit des Umhertragens der Bundeslade am Jahrestag Jakobsonntag war alles in Gala gekleidet, vorher die Spielleute, dann die Bundeslade, dann der Salztransportverwalter (in letzter Zeit Herr von Brenner Freiherr von Felsack), dann Herr Kontrollor Agnesberger und Amtszuseher Leopold Radler, dann 24 Kauführer, dann die Steuer und dann die Knechte, dann die jungen Burschen, im ganzen bei 200 Mitglieder. Der Gottesdienst in der Stadtkirche wurde in der letzten Zeit von Herrn P. Prior Karl Krisermeir abgehalten, nach demselben ging der Zug wieder geschlossen mit der so schweren Bundeslade in das Gastbrauhaus des Herrn Hintermeier zurück, um die Einlagsgelder in Empfang zu nehmen. Es ging aber immer geraume Zeit her, um die drei angebrachten Schlösser zu öffnen, worin so



vieles Papier sich befindet, aber keine Banknoten, nur alte Staatsschuldverschreibungen zu 100 fl.

Nachdem nun, wie schon bemerkt, das Salzverschiffen in Privatwege gekommen war, übernahmen zwei Juden, nämlich Zeml und Goldstein, das ganze Geschäft für sich, hielten den Schiffsgegentrieb her, lieferten das Quantum Salz überall hin, wo es bedürftig war, setzten den früheren Kontrollor Agnesberger zum Verwalter ein, gaben den Schiffleuten guten Lohn und alles ging ganz gut vorstatten.

In diesen Jahren ist eine uralte Sage in Erfüllung gegangen, daß, wenn ein Engel vom Himmel fällt, er in Stadt niederfallen soll, weil dies der beste Teil der Welt wäre.

So ging es einige Jahre fort. Da kamen zwei Herren von Gmunden, namens Josef Holzinger und Johann Forstinger, beide Wirthe, verdrängten die erstgenannte Kompagnie, verschifften eben dasselbe Quantum Salz nach allen Richtungen, hielten auch die so lang bestandene Fahrordnung halbwegs her. Dies dauerte eine geraume Zeit, sie hatten auch die Salzhäuser an sich gekauft, diese brannten aber im Jahre 1831 mit den anderen Wohnhäusern, deren 18 waren, nieder. Selbst die Kirche fiel den Flammen zum Opfer, bloß der Kelch und einige alte Maßgewänder wurden gerettet. Die Hälfte der Salzhäuser sind nicht mehr aufgebaut worden, ebenso die Kirche.

So kam das Jahr 1834, wo die alte Prophezeiung in Erfüllung ging, nämlich die Eisenstraße. Niemand hatte damals einen Begriff davon, aber es kam eine Pferdeeisenbahn von Linz bis Gmunden zustande. Sie vertransportierte Salz, Drechslerwaren, Gips und dergleichen Sachen, wenn sie schon nicht alles an sich zog, aber den Schiffleuten hat sie doch bedeutenden Schaden in ihrem Verdienst zugefügt. Selbst die obgenannten Herren hörten das Salzverschiffen auf; es hatten sich wohl einige in Stadt zusammengeschlossen unter dem Anführer Josef Rößlinger, wa-

ren aber nicht glücklich im Salzverschiffen<sup>3)</sup>.

Dann kam eine andere Gesellschaft in Gmunden zustande unter dem Namen Anton Oberleitner, dauerte aber nur kurze Zeit. Hierauf hielt sich kurze Zeit Fr. Moser (Bachlfranzl) und nach ihm dann Ignaz Moser. Dann kam Herr Zamka aus Böhmen, fing großartig an, führte den Schiffsgegentrieb wieder ein, aber es dauerte auch nicht lang, dann kam Herr Lahner aus Böhmen, betrieb es ebenso, aber nicht lang. Es hätte sich den Stadlinger Schiffleuten eine andere Verdienstquelle geöffnet, nämlich das Verschiffen der Wolfsegger Braunkohle nach Wien und anderen Orten, kam aber auch nicht zustande, weil sie keine Kenntnis hatten, um welchen Preis sie den Zentner Kohle verschiffen konnten.

Nachher kam ein gewisser Stotte, fing einen neuen Schiffsbau an, nämlich zusammengeschraubte Pontons, führte sogar von Gmunden eines über den Traunfall bis Wien, aber es war nicht zweckentsprechend. Auch ein Baron Duttan wollte mit diesen Pontons Wolfsegger Braunkohlen verschiffen, hat es auch getan, aber nicht lang. Johann Krachsberger von Wels fing als Schiffmeister das Salzverschiffen von Gmunden bis Wels an, betrieb es eine Zeit lang, hörte aber auch wieder auf. Dann fing Herr Moser von Gmunden das Salzverschiffen an, und zwar für Herrn Walek in Stoderau und später für Herrn Wachtberger in Tulln; es ging einige Jahre, aber er war nicht glücklich und ist um all sein Vermögen gekommen, selbst die beiden Abnehmer mußten verlieren. Herr Michl Fink aus Braunau, Schiffmeister, hat auch das Salzverschiffen angefangen, wie auch die Herren Kechmeier von Langlebarn, aber sie konnten es nicht lang fortsetzen, weil die Pferdeeisenbahn die Frachtpreise herabgesetzt hatte.

Da nun auf diese Art kein anhaltender Verdienst war und die Zwecklosigkeit

<sup>3)</sup> Die Strecke der Pferdeeisenbahn Linz—Lambach wurde 1835 eröffnet, die ganze Strecke bis Gmunden den 1. Mai 1836. Vgl. J. S a m e s, Budweis—Linz—Gmunden. S. II. Linz 1924, S. 15.

der Traunregulierung auch noch dazu beigetragen hatte, so ist es erklärlich, warum die Schifffahrt so abgenommen hat. Da nun in den Jahren 1840 bis 1848 bloß mehr 2000 bis 3000 Zentner Salz verschifft wurden, während vor dem Jahre 1834 300.000 bis 400.000 Zentner verschifft wurden, kann man leicht begreifen, daß Not einriß, wo doch fast alle Bewohner, deren damals beinahe 1000 Seelen waren, sich durch den Schifffahrtsdienst ernährt hatten. Nun wollte Joseph Möstlinger, Schiffbau-meister von Stadl, den Schiffleuten einen Verdienst zubringen. Er ließ auf der Ager die Schiffe bis nahe Schwanenstadt aufwärtsziehen und dort mit Wolfsegger Braunkohlen beladen, aber es ging nicht, weil der Fluß zu wenig geregelt war, um beladene Schiffe sicher zu führen; folglich mußte es wieder aufhören.

Nun kam das Neujahr 1848. Vielleicht eine Vorbedeutung, daß am selben Tage nachmittags das übliche Neujahrsschießen begonnen hat, was gar nie vorgekommen ist, es war wohl eine Unterhaltung, daß die Schiffleute von dieserseits und jenseits der Traun einander zwar nur mit leeren Schüssen beschossen haben, wobei jede Partei den Vorrang haben wollte. So kam der März dieses Jahres, ein Verdienst war noch nicht da. Der 4. dieses Monates hatte viel Unheil angerichtet, besonders in Handels- und Gewerbesachen. Der Handel ist ins Stotzen geraten und wer davon leben mußte, hat viel leiden müssen, daher auch die Schiffleute in Stadl. Es vergingen einige Monate, noch immer kein Verdienst. Endlich sollten doch einige Schiffe mit Drechslerwaren in Stadl ankommen, wurden aber wieder zurückgehalten, weil schlimme Nachrichten von Wien angekommen waren. Da nun wie gewöhnlich die Schiffleute auf dem Schiffsanländeplatz sich versammelt hatten und sahen, daß ihre Hoffnung zu Wasser wurde und auch von ihrer lang vorher abgeschickten Petition höheren Ortes keine Hilfe zu erwarten war, wurde wie aus einem Mund gesprochen: „Gehen wir zur Eisenbahn, reißen wir

einige Klaster auf, damit sie sehen, daß die Not am höchsten ist!“ In der Meinung, daß diese privilegierte Eisenbahn ihnen den Verdienst genommen hatte, gingen sie in den anliegenden Wald, wo die Bahn durchläuft, versehen mit Krampen und Hacken, und rissen wirklich mehrere Klaster auf, doch so, daß an Material nichts beschädigt wurde; nicht ein Nagel wurde entfremdet. Während dieser Arbeit kam die Nachricht in den dortigen Bahnhof, selbst die Bürger von Lambach wurden alarmiert. Diese waren auch wirklich auf sie ausmarschirt, aber ein gewisser Herr Wöb hieß es nicht für gut, solches zu tun, sondern stellte ihnen vor, daß sie selber Schaden litten, wenn die Schiffleute keinen Verdienst hätten. So ist es unterblieben. Aber in der nahen Beschäftstation waren zufällig mehrere Husaren anwesend, auch Rittmeister Baron Wildburg von den Auerperg-Kürassieren. Diese zogen am Saum des Waldes mit aufgepflanztem Säbel heran. Die Schiffleute sind aber bereits um 50 Klaster früher aus dem Wald herausgekommen. Im selben Augenblick sprang ein Reh aus dem Wald heraus unter die Leute, diese liefen ihm nach, um es zu fangen. Da nun dieser Rittmeister sah, daß es nicht so gefährlich war, ließ er seine Mannschaft zurückmarschieren; er aber ging den Leuten bis ins Gastbrauhaus des Herrn Ignaz Maderleithner nach, um Erkundigung zu holen. Weil ein lauter Wirrwarr war, verlangte er einen Mann, von dem er das Vorgefallene erfahre. So wurde um den Verfasser dieses geschickt. Da er selber dabei war, so hat er auch den ganzen Hergang der Sache vor dem ganzen Volke zergliedert. Eine lautlose Stille hat geherrscht, wie dem Rittmeister alles so richtig und wahr zergliedert wurde. Da er einsah, daß es keine Bosheit war, was geschehen war, so hatte er selbst Mitleid mit ihrem Schicksal gehabt, er werde selbst sobald als möglich nach Linz zum Landespräsidenten (Strebensky<sup>4)</sup>) reisen, um für die erwerbslosen Schiffer zu bitten,

<sup>4)</sup> Philipp Freiherr von Strebensky, seit 1836 Präsident der oberösterreichischen Landesregierung.



daß ihnen recht bald Hilfe erteilt werde. Er hat es auch richtig getan. Aber in diesen Tagen ist von Herrn Stimpl, Pfleger in Wimsbach, dort ein Schreiben eingekommen, worin die Schiffleute als ein rohes, arbeitsscheues Volk bezeichnet wurden<sup>5)</sup>. So mußte dieser gutmeinende Rittmeister ununterrichteter Dinge wieder abziehen, was er alsogleich bekannt gemacht hat.

Nach ungefähr acht Tagen ließ Hofrichter Huber den Matthias Buchinger rufen, um zu erfahren, wer denn eigentlich beim Bahnaufreißen dabei war. Dieser sagte ihm frei heraus, daß er selbst dabei war, daß es ihm aber nicht möglich sei, alle mit Namen zu nennen, denn es sind ja ungefähr bei 100 Mann gewesen; nur einige nahestehende waren ihm bekannt. So vergingen mehrere Tage. Endlich kommt die Weisung an Matthias Buchinger, daß er am künftigen Sonntag um ½9 Uhr im Stifts- extrazimmer sich einfinden solle, wo der Herr Kreishauptmann ihn erwarte und ihn in Verhör nehmen möchte. Dieses wurde also gleich bekannt gemacht. Buchinger ging mit Freunden hin, seine Kameraden stellten sich im Stiftshof auf, was ihm denn geschehen werde. Da waren zugegen Herr Kreishauptmann Weizner von Wels<sup>6)</sup>, der Herr Hofrichter von Lambach und Schriftführer Ditrich-John von Lambach, dann drei beeidete Gerichtsbeisitzer als Georg Dirr, Kaver Wuhrl und Seilermeister Schauer in Lambach.

Bei diesem Verhör wurde von nichts anderem gesprochen als von Strafen wegen des Eisenbahnaufreißens. Da aber Matthias Buchinger nicht verlegen war und auf keine Weise sich schrecken ließ, ja sogar den Behörden die Schuld gab,

daß es soweit gekommen sei, weil ihren Bittgesuchen kein Gehör gegeben worden sei, so stand der Schriftführer auf, warf die Feder weg und sagte, daß es doch das größte Unrecht wäre, wenn solche Leute, welche um Brot bitten, noch gestraft werden. Selbst die beeideten Beisitzer standen auf und erklärten, daß sie selbst Schaden litten, daß die Verdienstlosigkeit der Schiffer nicht früher schon berücksichtigt wurde. Nun wurden andere Seiten aufgezo-gen und der Kreishauptmann klopfte dem Buchinger auf die Achsel und sagte, es werden wohl noch mehrere Verhöre vorgenommen werden, sollte alles sich so bewahrheiten, wie er es jetzt vernommen habe, werde er sich verwenden, daß uns die Strafe vermindert oder ganz nachgelassen werde.

Da er aber sah, daß unten im Hof so viele Schiffer standen, um den Ausgang des Verhöres bald zu erfahren, wird ihm angst geworden sein; er ersuchte daher den Buchinger, daß er die Schiffleute zur Ruhe ermahnen solle, daß für die Zukunft so bald als möglich geholfen werde, was auch befolgt wurde.

Es wurden dann noch einige Verhöre vorgenommen, aber es ging alles so hinaus, wie es Buchinger richtig angegeben hatte. Es waren dann noch einige Verhöre, aber niemand kam nach Lambach in die Kanzlei. Da kam dann der Herr Kreishauptmann selbst in den Stadl. Mit noch einigen Herren verlangte er den Buchinger und die versammelten Schiffer zum letzten Verhör, um zu erfahren, ob nicht doch ein Aufwiegler darunter wäre. Aber umsonst, sie hatten keinen als die liebe Not. Dazumal war auch der Herr Betriebsdirektor der Eisenbahn da mit Namen Neveda, um sich selbst zu überzeugen, wie die Schiffleute sich benähmen. Weil aber alles ruhig vor sich ging und kein Aufwiegler und Anstifter sich vorfand, nahm die Sache jetzt einen anderen Gang. Der Betriebsdirektor erklärte vor allen Schiffen, daß die Betriebsdirektion den Mittellofen, welche am Aufreißen sich nicht beteiligt hatten, fürs erste 100 Mezen Korn, dann für 30 Mann Arbeit im Tag zu 30 fr. Konventionsmünze geben werde. Das

<sup>5)</sup> Josef Stimpl erscheint als Gegenhändler bei der Herrschaft Wimsbach seit 1840, Regierungsrat Josef Weizner, Kreishauptmann des Hausrußkreises, seit 1841.

<sup>6)</sup> Der Kaiser hatte am 17. Mai Wien verlassen, am 8. Juli wurde Willersdorf zum Rücktritt gezwungen. In der Zwischenzeit fand also die Wiener Reise der Abordnung statt. Vgl. S. Meynert, Geschichte der Ereignisse in der österreichischen Monarchie während der Jahre 1848 und 1849. Wien 1853, S. 341.

ging aber nicht durch; die Schiffleute erklärten, daß einer wie alle und alle für einen wären. So ließ er es auch geschehen und mit diesem Versprechen gingen alle guten Mutes auseinander. Damals war von den 20.000 Zentnern Braunkohlen zum Verschiffen noch keine Rede, dies ist erst später versprochen worden. Nach einigen Tagen kam von Wels der Kreisamtssekretär, berief die Schiffleute zusammen, stellte eine Wahl an und erklärte, daß diese für ein Schiedsgericht notwendig sei, um Ruhe und Ordnung herzustellen, was auch so gleich geschehen ist. Dabei wurden Josef Buchinger, damals Gemeindevorstand von Stadl Traunviertel und Matthias Buchinger von Stadl Hausruck gewählt, ersterer zum Schiedsgerichtsvorstand, letzterer zum Vorstandsstellvertreter.

Es vergingen mehrere Wochen. Alle warteten auf baldige Hilfe, aber es zeigten sich wieder nur Versprechen. Es kam kein Korn, von den versprochenen 30 Mann Arbeit wurden nur 15 Mann zu täglich 15 kr. Lohn bezahlt. Darüber wurden die Schiffer sehr erbittert, da sie schon wieder so getäuscht wurden. Sie versammelten sich wie gewöhnlich auf dem Schiffsanlandeplatz. „Gehen wir wieder zur Eisenbahn und reißen wir den ganzen Plunder übereinander! Jetzt ist uns alles gleich. Wo ist der Mesner? Heraus mit ihm! Sturm läuten!“ Da eben Josef und Matthias Buchinger nicht zugegen waren, wurden sie geholt, um diesen Menschenknäuel zu besänftigen. Es wäre aber nicht mehr möglich gewesen, wenn nicht ein anderer Zufall dazwischen gekommen wäre. Während nun diese Aufregung in Stadl vor sich ging, kam die Nachricht in den nahe liegenden Bahnhof, daß in Stadl alles in Aufregung sei und daß sie die Eisenbahn übern Plunder werfen wollten. Da war eben ein reisender Herr dort, hörte dieses an, trug sich als Vermittler an, um hinzugehen und die Schiffleute zu belehren und zu ermahnen, daß sie dieses nicht tun sollten. Er ging richtig dahin; wie er aber sah, daß das Volk auf der Straße sich hin und her bewegte, fragte er, ob er nicht mit dem Vorsteher

sprechen könne. Es kam also gleich die Nachricht in das Gastbrauhaus des Herrn Maderleithner, daß ein fremder Herr mit den Vorstehern sprechen möchte. Da gingen gleich die zwei Buchinger ihm durch die Menge entgegen. Aber was sahen sie da? Einen dickbelebten Herrn mit hohem Zylinderhut, von der Menge umrungen, die ihn als einen Spion betrachtet. Manche Püffe sind schon auf ihn gefallen, der Zylinder hat vieles aushalten müssen. So nahmen ihn die zwei in Schutz, um weitere Unbilden nicht mehr geschehen zu lassen und führten ihn ins Gasthaus, um zu vernehmen, was er eigentlich haben wolle. Er konnte aber lang nicht heraus, denn seine Stimme versagte ihm den Dienst, der Angstschweiß rann ihm über die Stirn, sein Rock war auseinander gerissen. Nur mühsam konnte er die Worte hervorbringen, daß die Schiffleute die Eisenbahn nicht mehr angreifen sollten, sondern eine Wahl anstellen und die nötigen Dokumente denen überreichen müßten, welche gewählt würden. Sie sollten, da Kaiser Ferdinand sich nach Innsbruck geflüchtet habe, nach Wien zum Studenten-Komitee reisen, welches damals das Staatsruder führte. Es wurde dem Herrn gesagt, er solle sich künftig hüten, sich in etwas dreinzumischen, was ihn nichts angehe. So wurde er wieder in Begleitung durch die Menge geführt. Aber dieser Herr war doch ein guter Engel, seine wenigen Worte wurden dann doch überlegt, der Aufruhr wurde still, alle wurden zur Einigkeit ermahnt und die Ruhe wieder hergestellt. Es befand sich zufällig ein Herr Gähhardt von Lambach als Gast dort, der in Schreibsachen Kenntnis hatte. Dieser wurde gebeten, die Wahl einzuleiten; er tat es auch; fast einstimmig wurden Josef und Matthias Buchinger gewählt. Gähhardt verfertigte ihnen auch gleich die notwendigen Schriftstücke, so daß sie des andern Tages gleich mit einer Seelplätte die Reise nach Wien haben antreten können.

Nach zwei Tagen kamen sie in Wien an, es hatte sich ein gewisser Herr Seitzinger dazu gesellt, aber nicht als Gewählter. Des andern Tages wollten sie

auf die Universität gehen, wo das Studentenkomitee fungierte. Um dorthin zu kommen, mußten sie über Steinbarthalden klettern, endlich kamen sie doch hin. Aber was sahen sie dort? Die Stiege der Rednerbühne war so voll gepfropft und glich der Leiter Jakobs, wo die Engel auf und niederstiegen. Die Studenten waren alle in Nationaluniform mit langen Schleppjäheln bewaffnet. Es kamen da Zuzüge von Arbeitsvolk in großer Menge mit Freiheitsfahnen, gekränkte Bürger wie auch gekränkte Dienstboten, um dort Hilfe zu suchen. Nationalgarden erschienen, um Unterstützung zu suchen. Aber für die Stadtfinger Boten hatten sie kein Gehör, verstanden ja gar nicht, was sie wollten, und so mußten diese, um nicht erdrückt zu werden, aus dem Menschentrüdel sich wieder herauswinden. Was sollten sie jetzt machen? Während sie nun in einer Gasse so fort gingen und besprachen, wo sie jetzt hingehen sollten, um ihr Anliegen zu klagen, kam von hinten ein Herr nach, der wohl schon ihr Gespräch gehört hatte, und fragte die zwei, was sie denn jetzt in Wien, in diesem traurigen Wien haben wollten. So gaben sie ihm alles bekannt. Er riet ihnen, mit dieser Angelegenheit ins Finanzministerium zu gehen, um dort ihr Anliegen vorzubringen. Weil sie aber nicht wußten, wo aus oder ein, ersuchten sie ihn, daß er sie möchte hinführen, was er auch gern tat. Finanzminister war damals Baron Brauß. Als sie da vorgelassen worden waren und ihr Anliegen vorgebracht hatten, gab er ihnen die Antwort: Meine lieben Kinder, ich bin nicht in der Lage, ihre Bitte zu bewilligen, weil die privilegierte Pferdeeisenbahngesellschaft das Recht hat, das Salz wie auch andere Waren auf dieser Bahn zu verfrachten. Da wurde ihm gesagt, es werde doch noch die höchste Staatsregierung imstande sein, dieser Gesellschaft zu befehlen, daß doch wenigstens ein Teil des Salzes zu verschiffen überlassen werde, um dadurch einigen Verdienst wieder zu erlangen; sie fügten noch hinzu, daß, wenn ihnen nichts gewährt werde, die Schiffsleute dem Hungertod anheimfallen würden.

Da sagte er ihnen noch, daß diese Sache überhaupt zu seinem Bereiche nicht gehöre und wies sie ins Ministerium des Innern. Adje!

Und so gingen sie mit ihrem Führer zum Minister des Innern, damals Baron Willersdorf. Sie mußten wohl eine Zeitlang warten, bis die Reihe an sie kam, endlich wurden sie vorgelassen und übergaben ihm ihre Dokumente. Er überfah oberflächlich das Dokument, in dem die Lage geschildert war, in der die Schiffsleute sich befanden. Dieser gute Herr war freundlich gegen sie, hörte ihre Bitten mitleidsvoll an und sagte dann: Ich sehe ein, daß Ihr Not leiden müßt und keinen Verdienst habt, weil Euch diese Eisenbahn den Verdienst entzogen hat, ebenso auch die Verwirrung hier in Wien, die auf das Handelsgeschäft sehr Eindruck macht. Ich werde, wenn um 12 Uhr der Ministerrat zusammenkommt, für Euch sprechen. Kommt um 3 Uhr nachmittags hieher, um das Resultat zu erfahren, was der Ministerrat gesprochen hat. Adje!

So gingen sie mit ihrem Führer ins Melker Bierhaus nebst dem Schottentor zum Mittagessen zurück. Punkt 3 Uhr waren sie wieder beim Minister und wurden zum Staatssekretär berufen, der ein himmelhoher, aber äußerst magerer Mann war. Er las ihnen das Ergebnis des Ministerrates vor, worauf er ihnen ein Schriftstück in die Hände gab. Er empfahl sich mit den Worten: Hier habt Ihr das Dokument, worin Euch ein Verdienst zugesichert wird. Bewahrt es sorgfältig, es ist von großem Wert. Behüt Euch Gott!

Es war aber wirklich auch schön, mit einem großen kaiserlichen Siegel versehen, mehr aber waren die Worte, da es hieß, daß uns wenigstens ein Teil des Salzes zum Verschiffen überlassen werde. Die näheren Modalitäten würden noch bekannt gegeben werden. Dieses Schriftstück ist noch gegenwärtig in der Bundeslade als Heiligtum aufbewahrt.

Welche Freude sie empfanden, läßt sich nicht sagen. Weil es nun so gut gegangen war, führte sie ihr Führer noch in das erst errichtete Parlament auf die Galerie. Da war gerade der Herr Wurm

aus Neumarkt vorne am grünen Tisch und hielt seinen Vortrag, daß er als Gewählter des Landes Oberösterreich hieher gekommen sei, um die Glückwünsche zu überbringen wegen der erteilten Freiheit. Sollten sie aber mit Zwangsmaßregeln angefochten werden, so seien die Bewohner Oberösterreichs bereit, ihnen zu Hilfe zu kommen, sollte es auch Blut und Leben kosten<sup>7)</sup>.

Wie dieses der Matthias Buchinger gehört hat, sagte er ihrem Führer, daß er Wurm kenne. So führte sie ihr Führer auch dorthin, wo so viele Herren versammelt waren. Ob es Bürger oder Doktoren waren, hat man nicht wahrgenommen. Da nun dieser Führer vorbrachte, daß die beiden von Oberösterreich, nämlich von Stadl bei Lambach, wären und den Herren Bürgern in Wien dankten, daß sie so vieles für das Wohl des Staates leisteten, da wurde es so, daß diesen beiden mit Liebkosungen beinahe ihre Wangen gegessen wurden. Unbeschreiblich war im ganzen Saale die Freude, alles drängte sich zu diesen beiden, um zu hören, was in Oberösterreich gesprochen werde. Wer der Glücklichsste war, das war der eben besprochene Herr Wurm. Da es schon Abend war, lud er die beiden vor lauter Freude zur Tafel beim Großen Zeisig am alten Fleischmarkt ein, wo viele dieser Herren sich einfanden. Da wurden die Gläser angestoßen zum Wohle des Magens, nicht des Vaterlandes, bis einer nach dem andern sich verlor. Des andern Tags wurde die Rückreise angetreten, um den so hart wartenden Kameraden die Freudenbotschaft zu überbringen.

Unterdessen kam auch die Freudenbotschaft nach Stadl, daß wir von der Eisenbahngesellschaft 20.000 Zentner Braunkohlen, den Zentner zu 10 kr.

<sup>7)</sup> Unter den Abgeordneten der nicht landesfürstlichen Städte und Märkte waren in Oberösterreich für den Hausdruckreis aufgestellt: Georg Hierzenberger, Bürgermeister und Senfensabrikant zu Mondsee; Georg Gnabenbauer, Gutmacher in Eferding, und Anton Wurmb, Bürger zu Neumarkt. Vgl. F. J. Proschko: Geschichtliche Darstellung der Ereignisse des denkwürdigen Jahres 1848 im Lande ob der Enns. Linz 1854, S. 173 f. Dg.

Konventionsmünze, zum Verschiffen nach Zizlau überlassen erhalten, um doch einstweilen einen Verdienst zu genießen. Auch das versprochene Korn kam an, wurde aber durch das Schiedsgericht nicht verteilt, sondern verkauft. Mit dem Erlös, welcher ungefähr 200 fl. betrug, sollten Schiffsbereitungen angeschafft werden, was aber später nicht geschehen ist.

Das Schiedsgericht war im Anfang einig, solange noch kein Verdienst war. Wie aber das Kohlenverschiffen angegangen war, hat man schon sehen können, daß nicht alle für einen oder einen für alle waren, wie es doch früher ausgemacht wurde, daß das, was per Zentner übrig bliebe, zu gleichen Teilen verteilt werde. Dies ist von einigen nicht beachtet worden, woraus dann später soviel Streitigkeit entsprungen ist, wo dann diejenigen, die so partiell gehandelt haben, vom Reingewinn 300 fl. zurückgezahlt haben. Diese 300 fl. sind später unter die Schiffermitglieder zu gleichen Teilen verteilt worden.

Da nun einige Wochen keine Weisung kam, wie das Salzverschiffen beginnen solle, befahl der Schiedsgerichtsvorstand dem Stellvertreter Matthias Buchinger, nach Gmunden zu den Schiffleuten zu reisen, um mit ihnen zu besprechen, ob es nicht angezeigt wäre, nochmals nach Wien zu reisen. Diese Schiffleute waren bescheiden und erklärten, daß dies nicht mehr notwendig sei, denn sie waren schon untereinander einig, um welchen Preis sie den Zentner Salz nach Stadl führen wollten, von wo es dann die Stadlschiffleute die Verfrachtung übernehmen sollten; das wäre auch das Richtigste gewesen, wie es auch dieser Vorstandsstellvertreter für das Richtigste anerkannt hat. So ging er ins Gasthaus in Mühlwang, um dort Mittag zu halten und hernach abzufahren. Es war am Christi Himmelfahrtstag. Viele, viele Menschen waren dort. Es war schon lang die falsche Nachricht verbreitet, daß die Stadler Schiffleute nach Gmunden kämen, um zu rauben und stehlen

und alles über den Haufen zu werfen. Als die Leute in Buchinger einen Stadlinger Schiffmann erkannten, wurde er umringt, von Herrn Müllner in Boglsang als Spion ausgerufen und so gelästert und beschimpft, daß, wenn nicht gerade der Hufschmied von Oberweis, der ihn lang schon gekannt hat, dazugekommen wäre, sie ihn sicher gröblich mißhandelt hätten. Mit genauer Not brachte ihn dieser Schmied in den Hof, vom Wagen wollten sie ihn noch herunterreißen. So kam er nach Stadl zurück, wo er ihnen mitteilte, was die Gmundner Schiffleute gesprochen und getan hatten, und er stimmte auch dafür, daß das Wienerfein unnötig sei. Aber des andern Tags reisten trotzdem der Vorstand und der Kollege Heitzinger, aber umsonst. Diese Wiener Reise war der Anfang der Zwistigkeiten im Ausschuß des Schiedsgerichtes, weil die große Mehrzahl es nicht haben wollte, daß noch mehr Reiseunkosten gemacht würden.

Das Kohlenverschiffen ging gut vor sich, es kam der Herbst. Unterdessen war ja auch eine Nationalgarde errichtet worden und es wurde recht feierlich exerziert; überhaupt dann, wenn die Nationalgardisten von Lambach einen Übungsmarsch nach Stadl machten, um sich zu verbrüdern, wo allemal ein Eimer oder auch zwei geleert wurden. Indessen ließ das Salzoberamt in Gmunden den stark verwahrlosten Treppelweg von Stadl nach Gmunden wieder herrichten, wodurch den Schiffen ein Verdienst zugekommen ist. Wie nun das Kohlenverschiffen zu Ende war, waren die Gmundner Schiffleute schon bereit mit allem, und wollten das Salzverschiffen in Angriff nehmen. Aber in Stadl war keine Einigkeit, selbst das Schiedsgericht hat sich, wie oben bemerkt, entzweit. Es kam soweit, daß der Herr Schiedsgerichtsvorstand mit ein paar selbst Gewählten nach Linz reiste, ohne seinen Stellvertreter oder die Mehrzahl der Ausschüsse in Kenntniß zu setzen, geschweige jemand andern. Beim Herrn Landespräsidenten erklärten sie, das Salzverschiffen

nicht zu übernehmen, sondern baten nochmals um 10.000 Zentner Braunkohlen zum Verschiffen. Dieselbe Mittheilung machten sie kurz darauf auch im Kreisamte Wels.

In den folgenden Tagen gingen die zwei Brüder Fischer, Bauern in Horsching, zum Landespräsidenten und fragten, ob denn nicht bald das Salzverschiffen angefangen werde. Da bekamen sie zur Antwort: „Meine lieben Herren Fischer, die Stadler Schiffleute waren hier und verlangten noch einmal 10.000 Zentner Braunkohlen zum Verschiffen und auf das Salzverschiffen leisteten sie Verzicht.“ Das war traurig! Da man nun im Reinen war, das Geschäft anzufangen, wurde es nicht angenommen!

Als nun diese Sache offenbar wurde, ging zwar der Vorstandstellvertreter mit mehreren Ausschüssen nach Wels ins Kreisamt, es war aber nichts mehr auszurichten.

Der Winter kam und ging. Das Jahr 1849 war ruhig. Es hob sich der Bauholzhandel, der Aufstand in Ungarn wurde gedämpft. Nach der Übergabe der Komorner Festung waren wieder die Stadler Schiffleute die ersten, welche nach Pest ihre mit Holz und Kinderpielerei beladenen Schiffe führten. Selbst nach Wien und Preßburg hat der Handel des Bauholzes einen Aufschwung genommen. Auch die um Wien gebauten Eisenbahnen brachten den Stadlinger Schiffen einen Verdienst. Später fing Herr Holzinger aus Gmunden das Salzverschiffen wieder an, hernach Herr Schrögmeier das Braunkohlenverschiffen nach Hasenauer. Da es aber zu wenig Gewinn abwarf, hat er wieder aufgehört. Dann fing Herr Schrögmeier das Salzverschiffen nach Stein zum Herrn Salomon an und brachte es soweit, daß er auch noch den Schiffsgegentrieb errichtete, auch den Schiffsbau hat er wieder errichtet. Es kam noch Herr Schilder und Herr Ragerer von Gmunden zu ihm in die Kompagnie. Dann fing Herr Fischel, Fischhändler in Gmunden, das Salzverschiffen im Kleinen an, hernach grö-

ßer, selbst der nachher gebauten Elisabeth-Westbahn hat er mehrere tausend Zentner Salz verschifft; er betrieb es bis zu seinem Lebensende und ist als reicher Herr auch gestorben. Zur selben Zeit fing auch Herr Wolfgang Humer von Lambach das Salzverschiffen an, ließ das Salz auf der Pferdeeisenbahn von Gmunden bis Lambach führen, lud es dort in die Schiffe und führte es dorthin, wo es ihm von der Elisabeth-Westbahn angewiesen war. Dieses Geschäft betrieb er mehrere Jahre, war immer glücklich und auch klug dazu, so daß es kein Wunder war, daß er einer der reichsten Bürger in Lambach geworden ist.

In Lambach stand unterhalb der Brücke der Braunkohlensattel, wo die von Wolfsegg kommenden Braunkohlen untergebracht waren, bis sie in die Schiffe gebracht und verschifft wurden. Als dieses Geschäft aufgehört hatte, wurde der Sattel zum Kälberhandel nach Wien verwendet. Da aber das Geplär der Kälber für die nahestehende Kirche unschädlich befunden wurde, kam nun der Kälberhandlungsplatz zum sogenannten Fischer im Bad, wo ein gewisser Herr Schropp von Böcklamarkt den Kälberhandel nach Wien betrieb. Selbst Kühe und fetten Ochsen wurden da eingeschifft. Das Kälberverschiffen fand jeden Samstag des ganzen Jahres statt, sofern die Donau nicht zugefroren war. Da kamen auch noch die mit Drechslerwaren beladenen Schiffe aus der Uger an, um weiter nach Wien zu fahren, da auch noch die Ugerflöße dort landeten, wurde dieser Platz zu einer Geldschniede.

Später fungierte Josef Hager von Stadl als Schiffmann, er übernahm die Verschiffung der Kälber und aller anderen Waren, die ihm übergeben wurden. Als aber die Elisabeth-Westbahn fertig war, hörte das ganze Geschäft auf. Hager hatte durch Fleiß und Sparsamkeit ein bedeutendes Vermögen zusammengebracht, daß er einer der bemitteltesten Bürger Lambachs war, er fing den Salzhandel an und betrieb ihn mehrere Jahre. Da ihn aber Gott zu

früh von der Erde hinwegnahm, hatten viele Schiffleute im Verdienst Schaden gelitten. Später betrieb Kaspar Hager auf eigene Rechnung das Salzverschiffen eine Zeitlang. Das Glück war ihm aber nicht günstig.

Hernach vereinigten sich die Salzhandler Leopold Fischill, Johann Ragerer aus Gmunden, Franz Hager (Schrögmeier), Jos. Schilcher von Stadl, Kaspar Hager von Stadl, Jos. Hager und Wolfgang Humer von Lambach zu einer Gesellschaft.

Diese führte nun ihr Salz nach allen Richtungen, wo sie nur Absatz finden konnte, selbst auf Rechnung der Elisabeth-Westbahn mehrere tausend Zentner im Jahr.

Schon 1848 hatte Matthias Buchinger einen Verein der Schiffer zustande gebracht; wegen der schon angezeigten Zwistigkeiten wurde er aber noch im selben Jahre aufgelöst.

Ein paar Jahre später wurde eben von Buchinger wieder ein Verein begonnen, er dauerte auch nur ein Jahr, es gingen 195 fl. ein, die Summe wurde nicht mehr zurückbezahlt, sondern in die so verarmte Bundeslade gelegt. So vergingen wieder einige Jahre. Da wurde von Herrn Schrögmeier neuerdings ein Verein angeregt und da Buchinger mit half und auch Josef Bühringer sein Möglichstes leistete, kam er richtig zustande. Jedes Mitglied der Schiffer mußte von jeder Fahrt, sei es Floß oder Schiff, 10 kr. zur Vereinskassa erlegen. Das dauerte ungefähr fünf Jahre. Weil aber Buchinger sah, daß dies nicht das Richtige sei, bewog er den Vereinsauschuß zur Bestimmung, daß künftig jedes Vereinsmitglied im Jahr in zwei Raten jedesmal 1 fl. 50 kr., also zusammen 3 fl. beitragen sollte. Es ist gegangen, aber hart. Die Widerspenstigen wollten sich durchaus nicht fügen, bis sie einige Prüffe bekamen und die Rädelshörer sogar aus der Schifferinnung ausgewiesen wurden. Wie nun die Mehrzahl den Ernst sah, verlangten sie eine behördliche Bestätigung. So ging wieder Buchinger mit Herrn Ladkomj- für Holzinger nach Linz in die Stadt-

halterei und sie bekamen auch richtig die Bescheinigung.

Und so besteht nun dieser Verein im gegenwärtigen Jahr 1881 mit nahezu 10.000 fl. ö. R. W. im Vermögen. Schon mehrere Jahre wurden beinahe 30 Mitglieder, welche das 62. Jahr erreicht hatten, täglich mit 3 kr., die Witwen mit dem vollendeten 60. Jahr mit 2 kr. betheilt. Außerdem wurden noch für Unglücksfälle mehrere Gulden verausgabt.

Außer den Beiträgen der Mitglieder erhielt der Verein von unserem guten Kaiser Franz Josef 80 fl., von Sr. königlichen Hoheit dem König von Hannover 30 fl. und erst im Jahre 1880 hat die obenangeführte Salzhandelsgesellschaft 50 fl. dazu gespendet.

Wenn dieser Verein so redlich wie bisher weitergeführt wird, weil eben alles bis auf ein kleines umsonst geschehen muß, und noch so viele Jahre, wie er jetzt bestanden hat, vorausgesetzt, so kann die Beteiligung um die Hälfte vergrößert werden, was den jungen Mitgliedern gewiß zum größten Nutzen sein wird.

Da nun gegenwärtig Junft und Verein unter einem besteht, so soll an der Schiffsfahrtsordnung nicht gerüttelt und gezwinkt werden, weil immer der Verein erschüttert wird und in die Gefahr kommt, aufgelöst zu werden, was das größte Unheil wäre<sup>9)</sup>.

Und so bittet der Verfasser dieses den lieben Gott, daß dem Herrn Schrögmeier doch in jener Welt das zugute kommt, was er in diesem Verein gewirkt hat. Er hat ja selbst ein schönes Leichentuch samt Aufsatze dazu gespendet, vielen saumseligen Mitgliedern, ja böswilligen noch geholfen, um keinen zurückzulassen. Der Dank ist bis dato so selten und wird oft und oft mit Undank bezahlt.

Da nun die Mehrzahl der Vereinsmitglieder lieber Böses als Gutes über ihn sprachen, so ist es erklärlich, warum

<sup>9)</sup> Die Flößervereinigung besteht heute noch in der Stärke von 40 Mitgliedern. Das Haus in Waschenberg wurde vor fünf Jahren verkauft und der Erlös als Pensionsfonds angelegt. Rastenhuber.

man einen solchen Mann nicht höheren Orts rekommandierte, da gegenwärtig mehrere deforziert werden, die weniger Verdienste haben als er. Denn es ist keine Kleinigkeit, ungefähr 12 Jahre über 10.000 fl. zu verwalten, richtig zu verrechnen und fruchtbringend anzulegen. Matthias und Josef Bühringer (Papst) haben in diesem Fache am meisten mitgeholfen. So hat er das alles durchsetzen können, denn es ist nicht so leicht, Schiffleute, die das freie Leben gewohnt sind, zur Einsicht zu bringen, daß fürs Alter doch etwas sollte erspart werden.

1880 bis 1887 stellten sich im Vereinsausschuß Zwistigkeiten ein, wodurch der bestehende Ausschuß mit dem Obmann Schrögmeier seine Stelle niederlegte. Es wurde ein neuer Ausschuß mit Josef Hager, vulgo Balidor, als Obmann gewählt. Hager hatte als eifriger und sparsamer Mann das Vertrauen der Vereinsmitglieder. Er hatte mit Asche angefangen, betrieb später mit Herrn Aufschier von Linz den Salzhandel, es ging ihm einige Zeit gut. Da traf ihn aber das Unglück, daß in Stoderau sein salzbeladenes Schiff sank, wodurch er um seine Ersparnisse kam. Weil er aber mit seinem Geschäftsgeist nicht ruhen konnte, so fanden sich Freunde, halfen ihm wieder auf, so daß er nach einigen Jahren wieder auf eigenen Füßen stand und als Aktionär bei der Salzhandelsgesellschaft eintrat. Auch einen regen Bauholzhandel begann er.

Weil er aber sah, daß der Bauholzhandel auf der Alger so stark im Abnehmen begriffen war und die Schiffleute im Verein durch das Floßfahren zu wenig Verdienst hatten, so kaufte er mit seinem Ausschuß das Waschenbergerhaus um 17.900 fl. an, um dadurch, weil dort die Almflöße anlegen, den Stadlinger Schiffleuten durch Flößen ein Verdienst zukommen zu lassen. Da nun zu diesem Kauf das Vereinsvermögen verwendet wurde, welches im Jahre 1887 nahezu 13.000 fl. betrug, wird die Zukunft zeigen, ob es die Prozente abwerfen wird oder nicht. Dieses Haus besteht mit einer Floßanlands und einem Grundkomplex von 62 Joch Aekern,



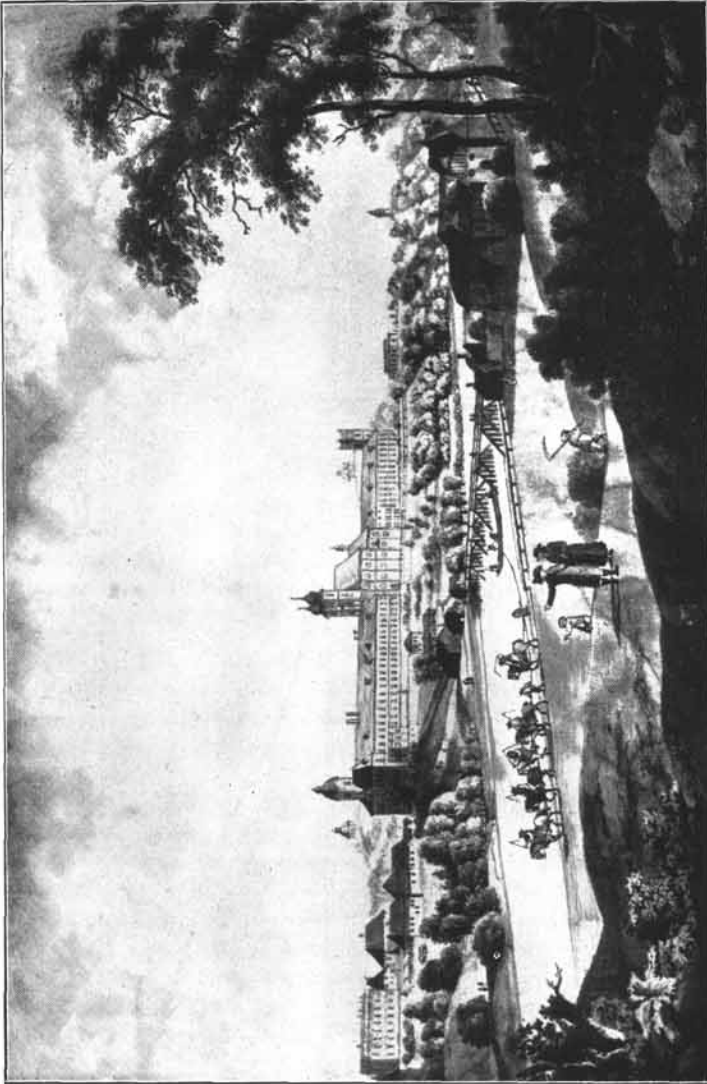
Wiesen und Auen und Waldung, dazu kommt noch Vieh, Zimmereinrichtung, Wirtshausgeräte, Tabakverschleiß und Heu- und Strohvorräte. Da nun Sachverständige das ganze Objekt gesehen und geschätzt haben und den Kaufpreis nicht zu hoch befunden haben, so dürfen die Vereinsmitglieder ihrem Obmann

Josef Hager, vulgo Balidor, und dessen Ausschuh für ihre Umsicht und Uneigennützigkeit danken. Aber es wird ihnen ebenso gehen, wie es bei Errichtung des Vereines dem Franz Hager und dessen Ausschuh gegangen ist.

Undank ist der Welt Lohn!



Schifferzeichen als Wirtshauschild in St. Nikola am Struden.



Von der alten Salzschiffahrt:  
Stich mit Schiffszug: „Erste Ansicht des Stiffes Lambach“ von Bunk und Ziegler. Wien. B. K. Stöckl.