

## Die Ladenkarlfahrt auf der Steyr.

Von Ing. Ernst Neweklowsky, Linz.

Während sich auf der Enns die Flößerei bis zum heutigen Tag erhalten hat, ist sie auf den übrigen Nebenflüssen der Donau im ehemals österreichischen Gebiet bis auf kaum nennenswerte Reste verschwunden. Einst aber war diese Flößerei von sehr großer Bedeutung. Ihr Verschwinden ist durch das Entstehen der Bahnen verursacht worden.

Unter den Flüssen, auf denen einst Flößerei betrieben wurde, finden wir auch die Steyr, jenen Fluss, welcher von Westen kommend, bei der Stadt Steyr in die Enns mündet und dessen Wasserkräfte in zahlreichen Werken schon seit langer Zeit ausgenutzt werden. Diese Werkanlagen beeinflussten die Flößerei in weitgehendem Maße und waren die Ursache, dass sie in ganz eigenartiger Weise betrieben wurde. Die Flöße bestanden bloß aus Ladenzug, waren ganz klein und jedes Floß war mit einem einzigen Flößer bemannt. Sie hießen Ladenkarl und die Flößer hießen Ladenführer oder Karlführer.

Das Wort Karl ist die Verkleinerungsform des Wortes Kar, das sich nach SCHMELLER<sup>1)</sup> u. a. in den zusammengesetzten Wörtern Beikar, Brunskar, Fischkar, Kaskar, Laugkar, Mehlkar, Milchkar, Nudelkärlein, Traidkar findet und worunter man ein Gefäß, Geschirr, versteht. Auch HÖFER<sup>2)</sup> kennt das Wort nur für ein hohles Gefäß, z.B. Brunskar, Bachkarl. Wir kennen noch das bei uns allgemein gebräuchliche Wort Wasserkar. Jene zur Verführung des Salzes dienenden Traunzillen, welche mit einer Eindachung versehen waren und Kobel hießen, enthielten vier Abteilungen oder gleich große Käre,<sup>3</sup> zwischen denen sich drei Zwischenräume (Seß = Stall) befinden.<sup>4)</sup> In der Flößerei unserer Gegend bezeichnet man endlich mit Kar, das in eine Floßtafel zusammengebundene Holz. Diese Floßtafeln wurden einzeln oder hintereinander zusammengefügt stromab befördert, wobei jeder Fluss seine durch die mannigfaltigsten Umstände bedingte Eigentümlichkeit in der Form und der Art der Flöße hatte. Die Verkleinerungsform des Worts Kar (mit dumpfem a) ist Karl (mit hellem a). Die Flöße auf der Steyr nun, die bloß aus einem kleinen aus Ladenzug zusammengefügt Kar bestanden, führten, wie wir oben gesehen haben, die Bezeichnung Ladenkarl.

Sowohl das Wort Kar wie noch mehr das Wort Karl finden wir mitunter in der ärgsten Weise entstellt. Eine Beschreibung der vorhin geschilderten Abteilungen der Kobel bezeichnet sie als Chor,<sup>5)</sup> ein Aufsatz über die Flößerei an der Traun besagt, dass jedes Floß aus fünf Karree (!) besteht.<sup>6)</sup> Aus unserem Karl aber wurde ein Kahn gemacht.

Ein gewisser JAKOB LÖW, der in den Dreißigerjahren des 19. Jahrhunderts in Steyr als Zeichenlehrer wirkte, schildert in einer handschriftlichen Beschreibung der Stadt Steyr,<sup>7)</sup> dass auf dem Ennsfluss aus den oberen Gegenden der Steyr eine Menge kleine Flöße anlangen (Ladenkangeln), worauf sich vieles Ladenzug befindet. Das Wort „Ladenkangeln“ ist von anderer Hand durchgestrichen und darüber ist das Wort „Ladenkandeln“ geschrieben. Der Jahresbericht der oberösterreichischen Handels- und Gewerbekammer für das Jahr 1851 spricht von Laden = Kähnen und die Bezeichnung Ladenkahn finden wir in der Folgezeit neben dem Wort Ladenkahn sehr häufig. Die Flößer hießen Karlführer und dieses Wort wurde zu Kahnführer oder Kahnführer entstellt. Sogar auf einem im Steyrer Museum befindlichen Innungszeichen der Flößer von der Steyr aus dem Jahre 1875 findet sich in der Aufschrift das Wort „Kahnführer“.

Die Ladenkarl befuhren die Steyr von der sogenannten Sägewiese in Klaus, bis wohin die Steyr-taler Sägewerksbesitzer ihre Bretter auf der Achse lieferten, bis zur Mündung.<sup>8)</sup> Die Flöße waren bis zu 6 m lang und bis zu 3 m breit. Sie hatten die Länge eines Ladens und bestanden aus nebeneinandergelegten Ladenstößen, die zusammengenagelt und mit Seilen verbunden waren. Jedes Floß war, wie bereits erwähnt, mit einem einzigen Flößer bemannt, eben dem Karlführer, der mit einer sogenannten Krucken sein Ladenkarl steuerte. Das war ein 4 m langer Flößerhaken, an dessen oberem Ende ein viereckiges Brett von 1,5 m Länge und 1 m Breite angebracht war. Die Fahrt auf der Steyr war deshalb besonders schwierig, weil die am Steyrfluss gelegenen Zeugstätten zahlreiche Wehre besaßen, deren

Durchfahrung außerordentliche Geschicklichkeit erforderte. Mit seiner Krucken musste sich der Karlführer, während das Floß die Floßgasse durchfuhr, auf die über die Floßgasse führende Brücke schwingen und jenseits rasch auf das durchfahrende Floß hinunterspringen.

Die Ladenkarl wurden am Ausfluss der Steyr in die Enns verheftet, und zwar war nach der Flößereordnung für die Enns vom Jahre 1889<sup>9)</sup> die Strecke von der unteren Ecke des Hauses Nr. 16 am Ennsortskai in Steyr bis zur Ecke des sogenannten Pleckgrabens für die „Ladenkähne“ bestimmt. Auf der Enns wurden die Ladenkarl durch Übereinanderschieben zu einem größeren Floß vereinigt, das dann zwei Flößer nach Au an der Donau weiterführten, wo „zusammengeflößt“ wurde. Auf der Donau war ein solches aus Ladenkarln zusammen gebautes Floß von Au an mit acht Flößern bemannt. Bis in die Achtzigerjahre fuhr man diese Flöße auch auf der Enns mit den Krucken, später verwendete man Ruder.

Für die Steyr gab es keine eigene Flößereordnung, doch liegt ein Entwurf einer solchen aus dem Jahre 1890 vor, der der Hauptsache nachfolgendes besagt: Die „Ladenkahnfahrt“ beginnt am Steyrfluss in der sogenannten Grünau in der Gemeinde Klaus und endet mit der Ausmündung der Steyr in die Enns. Die Benutzung des Steyrflusses zur „Ladenkahnfahrt“ findet in der Zeit vom 19. März bis zum 11. November statt. Bei der Humpelmühlwehr in Steinbach erfolgt die Abfahrt der „Ladenkähne“ nur über die bestehende „Ladenkahnruutsche“. Die Länge der „Ladenkähne“ wird mit höchstens 6 m, ihre Breite mit 3 m festgelegt, ihre Tauchtiefe mit 32 cm bei niedrigem, jedoch mit 63 cm bei hohem Wasserstand. Die Floßtafeln müssen fest gefügt und mit einem Sprungbrett versehen sein. Jedes Floß muss endlich von einer mindestens 18 Jahre alten Person männlichen Geschlechts geleitet werden.

Zu dieser Flößereordnung kam es jedoch nicht mehr, denn mit der Eröffnung der Steyrtalbahn bis Agonitz (19. November 1890) übernahm diese die Beförderung des Holzes aus dem Steyrtal und die Ladenkarlfahrt hörte in den Neunzigerjahren des vergangenen Jahrhunderts auf.

Heute erinnern sich nur mehr wenige der einstigen Ladenkarl auf der Steyr. Hin und wieder ist aber doch noch die Rede davon und da wird dann meistens wieder von den LadenkahnlIn oder den Ladenkähnen gesprochen, obwohl das Wort Kahn unserer Mundart vollkommen fremd ist und in der heimischen Schiffersprache nie gebräuchlich war. Aber das Wort Kar und seine Verkleinerungsform Karl werden eben nicht mehr verstanden. Ich würde wünschen, dass diese Zeilen dazu beitragen mögen, die Erinnerung an die alten Ladenkarl und die Karlführer auf der Steyr wieder wachzurufen.

1. I. A. SCHELLER, Bayrisches Wörterbuch (1827) I 1276.
2. M. HÖFER, Etym. Wörterb. (1815) II 113.
3. Ob.-Österr. Landesarch., Sal. Oberamtsarch. V/5, Großkufenhandelsamtliche Manipulationsbeschreibung über den Fasselerzeug und Salztransport von Gmunden (1815) Bl. 30.
4. F. KRACKOWITZER, Geschichte der Stadt Gmunden (1899) II 271.
5. Ob.-Österr. Landesarch., Sal. Oberamtsarch. V/5, Manipulationsbeschreibung der beim k. k. Salztransport Stadl bestehenden Salzabfuhr auf der Traun von Stadl bis Zizlau (1823) Bl. 5.
6. Tagblatt, Linz, 11. August 1934, Nr. 144, Der Flößer aus der guten alten Zeit.
7. Stadtarchiv Steyr, J. Löw, Topographisch-statistisch-technische Beschreibung von den bei der k. k. Kreis- und Commercialstadt Steyer am Steyerflusse anliegenden Gewerken, Handschr. (1832), 1. H.
8. 100 Jahre J. u. C. REDER, Steyr-Wien, 1831- 1931.
9. L.-G.-Bl. für Ob.-Österr., 1889, Nr. 14; abgedruckt in der Manz'schen Taschenausgabe der österreichischen Gesetze, 31. Bd. (1902) S. 31 2.
10. Ob.-Österr. Statth.-Arch., Aktenzahl 8118 aus 1890.