

Ladenkarl und Schifffahren

Von Ernst Neweklowsky

Die Flöße auf den Nebenflüssen der oberen Donau sahen sehr verschieden aus und waren den jeweiligen geologischen, hydrologischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten des betreffenden Flusses angepasst. Die Flöße bestanden entweder aus einem einzigen Kar (einer einzigen Floßtafel) oder auch aus deren mehreren, die oft kunstvoll gebaut waren. Zu ihrer Beförderung waren gewöhnlich zwei oder auch mehr Flößer nötig. Auf der oberhalb Ulm in die Donau mündenden Iller und auf der Steyr gab es ganz kleine Flöße, die bloß ein einziger Mann führte. Dies geschah aber auf diesen beiden Flüssen in sehr verschiedener Weise. Während auf der Iller, wie Bilder im Museum der Stadt Ulm und im Heimathaus in Kempten zeigen, der in der Mitte stehende Flößer sein Floß mit zwei Rudern lenkte, steuerte der Steyrfloßer sein Floß mit der sogenannten Krucken, eine Beförderungsart, die wir sonst im Raum der oberen Donau nirgends finden und von der wir noch sprechen werden.

Die Flößerei auf der Steyr hörte mit dem Bau der Steyrtalbahn (1890) auf. Der Verfasser hat im 1. Band seines Werkes „Die Schifffahrt und Flößerei im Raume der oberen Donau“, Seite 597, wohl die Fahrt der Steyrflöße und die Geschichte der Steyrfloßerei behandelt, doch fehlt darin eine genaue Beschreibung der Flöße. Der Wunsch, ein Modell dieser Fahrzeuge für die Sammlung der technologischen Abteilung des Oberösterreichischen Landesmuseums bauen zu lassen, bewog den Verfasser, den einzigen noch lebenden einstigen „Ladenkarlfahrer“, den 84-jährigen Herrn Karl Felbinger in Forstau Nr. 75, aufzusuchen und sich mit ihm über seine Erinnerungen an die „Ladenkarlfahrt“ und insbesondere den Bau der „Ladenkarl“ zu unterhalten. Ich danke bei dieser Gelegenheit Herrn Josef Reder, Besitzer der Hörmühle, dass er mir diese Unterredung ermöglicht hat. Herr Felbinger ist am 9. April 1957 gestorben.

Die Steyrflöße bestanden aus einem einzigen Kar, das, wie oben erwähnt, ganz klein war. Deshalb sprach man von einem Karl (mit hellem a). Es war aus Laden zusammengefügt, die auf den Sägewerken an der Steyr geschnitten worden waren. Aus diesem Grunde hießen diese Flöße also „Ladenkarl“. Die Flößer nannten sich auch Ladenführer. Auf ihrem im erwähnten Werke des Verfassers abgebildeten Zunftzeichen aus dem Steyrer Heimatmuseum. (Bild 130) nennen sie sich „Lahnführer“. Bemerkte sei, dass Leute, die offenbar mit unserer Mundart nicht vertraut waren, mit dem Worte „Ladenkarl“ nichts anzufangen wussten und glaubten, es ins Hochdeutsche übertragen zu müssen. Sie machten Ladenkahn, Ladenkahn daraus, ein ganz unsinniges Wort, das leider sogar in gesetzliche Bestimmungen Eingang gefunden hat. Man kann darüber sowie über das Wort Kar oder Kahr im genannten Werke des Verfassers nachlesen.

Gewöhnlich bestand ein Ladenkarl aus 450 „Gemeinladen“ von 15 bis 18 Fuß Länge, 10. Zoll Breite und $\frac{1}{2}$ -1 Zoll Dicke. Doch gab es auch solche Flöße, die aus 600, ja sogar aus 700 dünnen Laden bestanden. Dazu musste natürlich die Steyr genügend Wasser führen. Selbstverständlich waren die Laden verschieden breit, schwankten also in Länge, Breite und Stärke. Man kann die Ladenkarl auf der Steyr im Durchschnitt mit 5 Meter Länge, 4 Meter Breite und 50 Zentimeter Höhe annehmen.

Die Ladenkarl wurden nicht im Wasser, sondern auf dem Land gebaut. Auf einer zum Fluss führenden Böschung wurde das Floß auf einem untergelegten Riedel, einem Rundholz, zusammengefügt, auf dem es dann ins Wasser gerollt wurde. Auf den Riedel wurden nebeneinander Stöße von 5 bis 6 Laden mit kleinen Zwischenräumen gelegt, die so groß waren, dass man mit einem fingerdicken Leinel zwischen den Stößen durchfahren konnte. Dabei wurden die längeren Laden gegen die Mitte gerückt. Auf diese unterste Lage wurde ein dünner Laden in diagonaler Richtung gelegt. Nach einer weiteren Lage von Stößen, aus 5 bis 6 Laden bestehend, legte man wieder diagonal einen Laden, aber nach der anderen Richtung. In dieser Weise wurden 4 bis 6 Lagen übereinander angeordnet. Jedesmal kam ein diagonal liegender Laden dazwischen. Neben diesen wurden mitunter kurze Bretterstückchen seitwärts untergelegt, damit die Laden eben zu liegen kamen. In Steyr wurden, wenn die Ladenkarl auseinandergenommen wurden, diese Bretterstückchen zu Ruderbretteln oder dergleichen verwendet. Wie das erwähnte, technologisch vollkommen einwandfrei gearbeitete Zunftzeichen bei seiner genauen

Untersuchung zeigte, waren die aufeinanderliegenden Laden ein wenig nach rückwärts gezogen und die beiden unter den obersten Laden liegenden Lagen ein Stück hinter die Wegspange nach rückwärts versetzt.

Nun wurden die Ladenstöße untereinander verbunden. Dieses geschah nicht mit Nägeln, sondern es wurde „eing'wiedelt“. Dazu wurden allerdings keine eigentlichen Wieden verwendet, sondern fingerdicke Seile, Leinel, und zwar doppelt. Zu diesem Zweck wurde am Ladenkarl vorne eine die Ränder des Floßes ein Stück überragende Wegspange, ein Überjoch, aus einem Rundholz oder einem Schwartling bestehend, querüber gelegt. An diesem Überjoch wurde an der dem Land zugewendeten Seite das Leinel festgemacht. Von dort ging es nach abwärts, umfasste den ersten Stoß, ging im ersten Zwischenraum in die Höhe, über die Wegspange und im gleichen Zwischenraum wieder nach unten, umfasste den zweiten Stoß, ging wieder über die Wegspange u. s. f., worauf das Ende des Seils wieder über die Wegspange verknotet wurde. Auch in der Mitte des Floßes wurden die Stöße des Ladenkarls „g'wiedelt“, aber hier ohne Überjoch. Das hintere Ende des Ladenkarls war ganz frei. Der mittlere Laden des obersten Stoßes war kürzer als die übrigen, vorne miteingebunden und durch das Überjoch niedergehalten, rückwärts aber mit einem lotrechten Pfostenstück aufgespreizt. Er hieß der Stöllen.

Zum Steuern des Ladenkarls dienten die bereits erwähnten Krucken. Ein Floßhaken trug am Ende seiner 3 bis 4 Meter langen Stange, der Schalten, ein senkrecht dazu angebrachtes 30 mal 50 cm großes Brettchen, das nicht eben, sondern gewölbt war und mit dem man „das Wasser tauchte“.

Wenn die Steyr genügend Wasser führte, dann fuhr man mit dem Ladenkarl über die Wehre. Da stellte sich der Flößer auf den Stöllen oder mit gespreizten Beinen darüber, und mit dem Hakenende der Krucken stützte er sich auf das Floß. War zu wenig Wasser im Fluss, so mussten die Ladenkarl durch die Einläufe der Werke (die Fluder) fahren. Diese mussten zu diesem Zweck geöffnet, es musste „Wasser gegeben werden“. Hierbei musste der Flößer die über die Einläufe angebrachten Stege überspringen. Er schwang sich mit Hilfe der Krucken auf den Steg und sprang auf der anderen Seite des Steges wieder auf das durchschwimmende Ladenkarl hinunter.

Zur Ausrüstung der Ladenkarl diente außer der erwähnten Krucken und den Seilen zum Wiedeln ein weiteres fingerdickes Seil, das vorne beim Stöllen festgemacht war und zum Verheften des Ladenkarls an der Lände diente.

Die Ladenkarlfahrer wurden von einem Meister aufgenommen, der im Dienste eines Holzhändlers stand. Sie fuhren in seinem Auftrage. Der Vater unseres Gewährsmannes, Heinrich Felbinger d. Ä., der 1920 im Alter von 73 Jahren gestorben ist, war der letzte Meister. Unser Gewährsmann konnte noch acht Ladenkarlfahrer aufzählen. Beim Gasthaus Priller in Obergrünburg Nr. 159 steht ein Marterl mit einem durch Restaurierung wertlos gewordenen Bild. Es ist dem Andenken „an die im Jahre 1875 verunglückten Ladenführer und Kameraden Josef Zineder den 20. 5., Barth Neden den 29. 5., Math. Schmidhuber den 1. 8., Josef Schmidhuber den 17. 11. und Ignaz Hafer den 9. 10.“ gewidmet.

Über den weiteren Transport auf der Enns konnte Herr Felbinger keine Angaben machen, da er ausschließlich auf der Steyr fuhr und mit den Ladenkarln weiterhin nichts mehr zu tun hatte. Solche Angaben konnten jedoch bei einem anderen Gewährsmanne, Herrn Kammergraber, Steyr, Ortskai 10, eingeholt werden. Dieser teilte mit, dass die Ladenkarl in Steyr auseinandergenommen wurden. Sie wurden auf leere Floßböden, die Brennholz auf der Enns nach Steyr gebracht hatten, aufgearbeitet. Dies wird sicherlich öfters oder sogar meistens der Fall gewesen sein, aber nicht immer. Jedenfalls wurden auch mitunter aus den Ladenkarln in Steyr sogenannte „Schiffuhren“ zusammengestellt und in die Donau gefloßt, wobei bis zu fünf Ladenkarl dachziegelförmig aufeinandergelegt und durch Leineln miteinander verbunden wurden. Diese Schiffuhren wurden früher auf der Enns mit Krucken geführt, so wie die Ladenkarl auf der Steyr, jedoch durch zwei Flößer, in der letzten Zeit aber mit je einem Ruder vom und hinten. Dies erinnert sich der Verfasser vor fünfzig oder sechzig Jahren von alten Ennsflößern gehört zu haben. Herr Kammergraber war nicht selbst bei der Flößerei tätig, wohl aber sein Vater, dem er als Knabe oft bei der Arbeit zugesehen hat. Seine Angaben bestätigt im Allgemeinen. auch ein noch lebender Ennsflößer, Herr Franz Petrak, Steyr, Eisenstraße 8, heute 82 Jahre alt, der allerdings nicht selbst mit den Schiffuhren gefahren ist. Herr Kammergraber erinnert sich nun, dass nach dem Aufhören der Ladenkarlfahrt auf der Steyr das Ladenzeug mit der am 19. November 1890 eröffneten Steyrtalbahn zur Station Steyr dieser Bahnstrecke und von dort mit Pferdefuhrwerk zum

Ennskai geschafft wurde, wo man „Schiffuhren“ auf der in Zwischenbrücken zur Enns führenden Rampe daraus erbaute.

Das Wort Schiffuhr kommt vom Wort schiften, und dieses bedeutet in der Schiffmannssprache nicht nur, die Ladung eines Fahrzeuges auf zwei oder mehrere Fahrzeuge verteilen, beziehungsweise einen Teil der Ladung auf ein anderes laden, sondern auch die Ladungen zweier oder mehrerer Fahrzeuge auf eines vereinen, wie in unserem Falle, oder einige kleine Flöße zu einem größeren zusammenfügen. Das Wort hat mit „Schiff“ nichts zu tun.

An der Ennslände in Steyr wurden also aus den mit der Bahn von den Sägewerken des Steyrtales zugeführten Laden Flöße ähnlich den Ladenkarln erbaut. Da man auf der Enns keine Wehre zu durchfahren hatte wie auf der Steyr, konnte der Bau der Flöße einfacher erfolgen. Es wurde auf der erwähnten Rampe wieder ein Riedel untergelegt, und auf diesem erfolgte der Floßbau in der Weise, dass man Stöße von je zwei Laden knapp nebeneinander ohne Zwischenräume legte, bis eine Breite von etwa zwei Metern erreicht war. (Herr Petrak meint allerdings, die Breite habe mindestens dreieinhalb Meter betragen.) Darauf wurden wieder Stöße von je zwei Laden in der Weise aufgearbeitet, dass man mit den oberen die Fugen zwischen den unteren deckte. So hat man das Kar ohne jede weitere Verbindung, bloß „Voll auf Fug“ gebaut und dann zwei weitere solche Kare mit ihren vorderen Teilen auf die rückwärtigen Teile der vorausgehenden aufgelegt. Wenn das erste eine Höhe von etwa 40 bis 45 cm erreicht hatte, wurde es auf dem Riedel so weit ins Wasser gerollt, dass es vorne schwamm, der rückwärtige Teil aber noch auf der Rampe lag. Dann wurde das zweite Kar derart auf dem Riedel aufgebaut, dass es das erste bis über die Hälfte bedeckte. Beim Hinabrollen nahm dann das zweite Kar das erste mit. In gleicher Weise wurde mit dem dritten Kar verfahren.

Alle drei Kare wurden dann mit einem fingerdicken Seil, dem Schiffuhrleinel, in der Mitte des ganzen Fuhrwerks „g'wiedelt“. Dieses Leinel wurde einfach um das Fuhrwerk herumgeschlungen. Die Seilenden wurden mit einem einfachen Seilknoten, einem Glang, wie der Flößer sagt, verbunden. Vorne und hinten wurde ein Schwartling, ein „Oberjoch“, aufgenagelt. Dieses Oberjoch trug in der Mitte ein Sturl (Stüdl) für ein Floßruder, das mit einem Windbolz seitlich abgestützt war. Das Sturl war nur in das Oberjoch, nicht aber in die Laden eingelassen. Der Windholz bestand aus einem Schwartling, der ein Loch hatte, mit dem er auf das oben zugespitzte Sturl gesteckt wurde, und der unten angenagelt war. Nach der Abfahrt von der Steyrer Lände, an einer Stelle, an welcher die Flößer die Ruder nicht zu betätigen brauchten, schlangen sie hinter dem Kopf der Schiffuhr noch ein Leinel um den Kopf des ersten Kars. Das „gehende Örtel“ dieses Seiles, also das freie Ende, lag gerollt auf dem Floß und diente am Ziele der Fahrt zum Verheften.

Die von zwei Flößern geführten Schiffuhren wurden in der Donau auseinandergenommen und auf Donauflöße aufgearbeitet. Herr Franz Kammergraber, der Vater unseres Gewährsmannes, der 55 Jahre bei der Firma Reder tätig war, besorgte diese Schiffuhren.

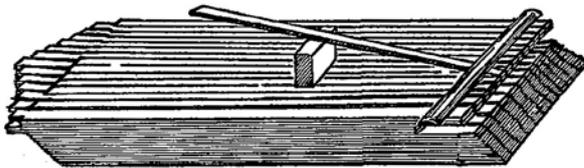
Die durch die Kundmachungen vom Jahre 1889 der Statthalter in Steiermark (LGBl. Nr. 14), Österreich ob der Enns (LGBl. Nr. 14) und Österreich unter der Enns (LGBl. Nr. 36) veröffentlichte „Vorschrift betreffend den Betrieb der Floßfahrt auf dem Ennsfluß in der Strecke von Hieflau bis zu seiner Einmündung in die Donau“ (abgedruckt in der Manz'schen Taschenausgabe der österreichischen Gesetze, 31. Band, Das Binnenschiffahrtswesen in Österreich, 1912, S. 316), sowie die Ländeordnung für den Ennskai in Steyr (ebenda S. 322) sind sehr allgemein gehalten, vermeiden möglichst die von den Flößern gebrauchten volkstümlichen Ausdrücke, sprechen von „Ladenkähnen“ und bieten uns fast nichts, das uns dienlich sein könnte, heute ein Bild von den Ladenkarln und den Schiffuhren aufzubauen. Das gleiche gilt von dem in den eingangs erwähnten Werk des Verfassers (1. Band, S. 600) besprochenen Entwurf einer „Ladenkahn-Floßfahrtsordnung“ aus dem Jahre 1890, die aber nicht mehr Gesetz wurde, denn im gleichen Jahre wurde ja die Steyrtalbahn eröffnet.

Die auf uns gekommenen Bilder von Ladenkarln, die Zeichnungen von Löw und Krackowizer (abgebildet in dem Werk des Verfassers unter den Nummern 129 und 131 bis 133), sowie ein Ölbild aus dem Ende der achtziger Jahre des neunzehnten Jahrhunderts, welches sich im Besitze des Herrn Reder in der Hörmühle befindet und zwei das Hörmühlwehr durchfahrende Ladenkarl darstellt, geben uns wohl wertvolle Hinweise auf den Betrieb der Ladenkarlfahrt, gewähren uns aber keinen Einblick in den Bau der Ladenkarl. In den Bildern von Löw sind übrigens die Sprungladen, die Stöllen, von denen wir

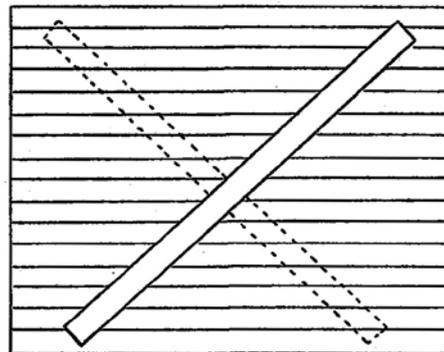
oben gesprochen. haben, unrichtig angedeutet, sie gehen nämlich nach vorne in die Höhe, was natürlich unmöglich ist. Bei den Bildern von Krackowizer (Bild 129 des Werkes des Verfassers) ist die Bindung der Ladenkarl überhaupt nicht richtig.

Das dem Museum in Steyr gehörende Zunftzeichen, von dem bereits die Rede war und das stark beschädigt gewesen ist (Bild 130 im oben genannten Werke des Verfassers), das ein über ein Wehr fahrendes Ladenkarl als „Eing'richt" in einer Glasflasche zeigt, ist technologisch einwandfrei. Herr Dr. Gustav Brachmann, der schon eine Reihe von Floßmodellen für das Oberösterreichische Landesmuseum gebaut hat, hat mit unvorstellbarer Geduld und Mühe in 150-stündiger Arbeit dieses „Eing'richt" aus der Flasche herausgenommen, in Ordnung gebracht und wieder eingebaut und damit dieses einzigartige Denkmal der Ladenkarlfahrt gerettet.

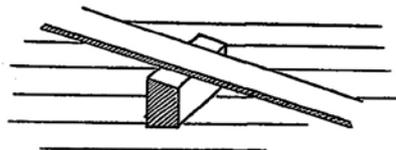
Von den Schifffuhren sind dem Verfasser überhaupt keine Bilder bekannt.



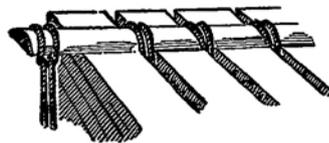
Ladenkarl von der Steyr (schematisch)



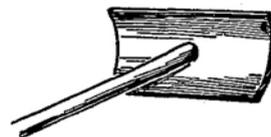
Grundriß des Ladenkarls



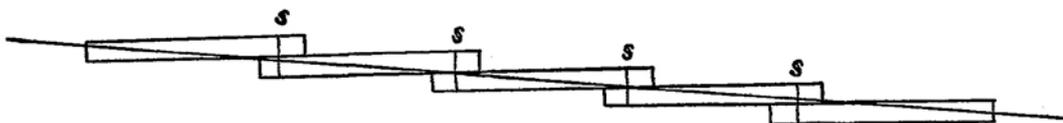
Der Stöllen



Das Einwiedeln

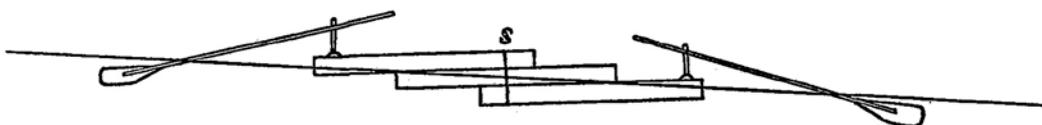


Die Krucken



Schifffuhr auf der Enns, aus 5 Ladenkarln von der Steyr bestehend (wurde mit Krucken geführt)

s = Schifffuhrlein



Schifffuhr auf der Enns, aus zugeführten Laden in Steyr erbaut (mit Rudern gelenkt)