

## Die alte Schifffahrt auf der Enns.

Von Gregor Goldbacher

Gar oft, wenn ich mit der Bahn von Steyr aus, ennsaufwärts, das liebliche Ennstal durcheilte, suchten meine Blicke am rechten Flussufer einen teilweise noch erhaltenen, teilweise durch die Hochwässer zerstörten, oft auch pflanzenumwucherten, versteckten Weg, den einstigen, sogenannten „Treppelweg“, der meine Gedanken in eine seltsame, uns schon ganz fremd gewordene Zeit zurücklenkte. Oder es huschten während der raschen Fahrt enge, bachdurchzogene Seitentäler vorüber, in denen man bei einiger Aufmerksamkeit hohe, gemauerte Schlote, seltsam geformt, aus größtenteils zerfallenen, ehemaligen „Hammerwerken“, „Zerrennhämmern“ und anderen, emporstarren sieht, gleich traurigen Wegweisern aus einem längst entschwundenen, eigenartigen Kulturabschnitt.

Versonnen presse ich das Gesicht an die Scheiben und in meiner Erinnerung werden Erzählungen lebendig, die meine längst verstorbene Mutter an so manchem Feierabend, als ich noch ein Kind war, aus ihrer Jugendzeit, die sich in der Umwelt jener Hammerwerkszeit abspielte, zum Besten gab.

Freilich habe ich damals den Wert dieser Worte nicht verstehen und erfassen können, aber jetzt, nach so vielen Jahren, bin ich wieder auf diese alte Schifffahrt gekommen, bin auf dem alten „Treppelwege“ gewandert, am Flosse die Enns abwärts gefahren, und will nun versuchen, ein wenig den Schleier von jenen alten Bildern zu heben.<sup>1</sup>

Der steirische 'Erzberg, früher „Innerberg“ genannt, stand seit alter Zeit in den engsten Beziehungen zur Eisenstadt Steyr, welche selbst wertvolle Anteile an dem berühmten Eisenberge hatte und von mehreren Deutschen Kaisern mit großen Privilegien für den Eisenverkauf ausgestattet war.

Vor der Eröffnung der Rudolfsbahn spielte sich nun der ganze Verkehr ennsab- und -aufwärts teils auf der Eisenstraße, teils auf der Enns selbst ab.

Vor vielen Jahren wurden von der k. k. Hauptgewerkschaft Versuche gemacht, den Ennsfluss von Hieflau an zur Verfrachtung ihrer Erzeugnisse zu verwenden. Die sehr ungünstige Gestaltung des Flussbettes und die Schwierigkeit, am Ufer einen Treppelweg anzulegen, ließen dieses Vorhaben bald einschlafen und man begnügte sich, die Schifffahrt nach Steyr von Weißenbach-Altenmarkt an zu betreiben. Bis gegen das Ende der 1850er Jahre führte die Hauptgewerkschaft den Schiffsbetrieb in eigener Verwaltung.

Zu dieser Zeit wurde die Erzgewinnung und der Betrieb sämtlicher ärarischer Eisenwerke zwischen Eisenerz und Reichraming einer neu gebildeten Gesellschaft der „Stahlwerks-gesellschaft“ verpachtet und diese übernahm daher den Schifffahrtsbetrieb, allerdings aber mit hauptgewerkschaftlichen Zillen und der Schiffsmannschaft. Im Jahre 1863 ging diese Pachtung zu Ende und die k. k. Hauptgewerkschaft betrieb wieder die Schifffahrt wie früher, bis zum Kaufe der k. k. Hauptgewerkschaft im Jahre 1868 an die „Aktiengesellschaft der Innerberger Hauptgewerkschaft“. Diese führte die Schifffahrt durch einen Frächter und Schiffmeister, namens Anton Aigner, Besitzer des Hausbauergutes in Kleinreifling. Diese, ein verständiger und unternehmender Mann, nahm den Plan, den Ennsfluss von Hieflau aus für die Verfrachtung nutzbar zu machen, wieder auf, ließ nach seinen Angaben eigens gebaute Zillen und einen, für deren Beförderung geeigneten Wagen bauen und betrieb nun die Schifffahrt von Hieflau aus.

Bis Weißenbach führte von Steyr aus der Treppelweg, auf dem die Pferde gingen, welche die Zillen stromaufwärts zogen und von Weißenbach stromaufwärts wurde die Zille auf dem obgenannten Wagen auf der Straße nach Hieflau geführt.

Dieser Betrieb blieb bis zur Umwandlung der „Aktiengesellschaft der Innerberger Hauptgewerkschaft“ in die „Alpine Montan-Gesellschaft“. Da diese den Betrieb der Eisenwerke in großen Zentralwerken vereinigte, wurde der Hammerbetrieb in den ehemals ärarischen Werken längs des Ennsflusses und seiner Seitentäler aufgelassen und da mittlerweile die Rudolfsbahn gebaut und für die Eisen- und Lebensmittelbeförderung benützt wurde, so wurde die Schifffahrt gänzlich, eingestellt.

Außer der „Hauptgewerkschaftlichen Zille“, welche wöchentlich nur einmal die Fahrt nach Steyr unternahm, verkehrte Montag, Donnerstag und Samstag von Kūpfern (Kastenreith) aus das „Weyerschiff“ welches in verschiedenen Ortschaften, wie Reichraming, Ternberg anlegte, während die erstgenannte Zille

---

<sup>1</sup> Für wertvolle, einschlägige Mitteilungen bin ich zu Dank verpflichtet den Herren Notar Friedrich Schmeidl in Weyer, Franz Steinleitner, Historienmaler Stern und Familie Wolfratsberger in Steyr.

von Kùpfèrn an bis Steyr nicht mehr hielt, sodass man das „Weyerschiff“ sozusagen als „Lokalschiff“ bezeichnen kùnnte, welches auch, tatsùchlich, oft als Reisegelegenheit stromabwùrts benutzt wurde.

Der Beginn und das Ende des Schiffsbetriebes waren hauptsùchlich vom Wasserstand beeinflusst. War dieser gùnstig, so wurde im Sommer und Winter gefahren, freilich verhinderte Eistreiben und Wassermangel in dieser Jahreszeit hùufig die Fahrten, sodass oft ein lùngeres Aussetzen notwendig wurde.

Die Schiffe<sup>2</sup> waren ziemlich groÙ, hatten vier Ruder und vier bis sechs Mann (Schiffleut', Schiffknecht' genannt) als Bedienung. Die Ladung war vorne und rùckwùrts im Schiffe verstaut, der Mittelraum war fùr die Pferde bestimmt, die bei der Rùckfahrt ennsaufwùrts das Schiff ziehen mussten. Nach den Aussagen der wenigen, welche diese Schifffahrt sahen, war es ein herzerfreuendes schùnes Bild, wenn das Schiff die grùne Enns hinabfuhr, gelenkt von den stattlichen Schiffleuten, vollbepackt mit einer groÙen wertvollen Ladung von „Flossen“ (Roheisen), Schmiede-, Streckeisen und „Mog“ (?) wie der feinste und hùrteste Stahl genannt wurde. Inmitten dieser Last, die talwùrts oft 300 bis 400 Zentner schwer war, standen die groÙen, ùberaus krùftigen „Pinzgauer“ die den Schifffzug bewùltigen mussten.

Auch das „Weyerschiff“ fùhrte stromabwùrts stets Eisen und Stahl, welche Produkte auf der EisenstraÙe bis Kùpfèrn mit Wùgen gefùhrt wurden. Hatten die Schiffe Steyr erreicht, so landeten sie stets am Ende der „Eisengasse“, neben der Dominikanerkirche am linken Ennsufer, wo das sogenannte „EisenfloÙ“, ein groÙes, aus dicken, starken Bùumen, mit eisernen Ketten an der ehemaligen Stadtmauer angehùngtes FloÙ aus Lùrchenholz verankert war. Dies war der Hafenplatz sùmtlicher Schiffe, welche die verschiedenen Frachten brachten oder wegfuhrten. Hier legten alle, flussauf- oder abwùrts fahrenden Schiffe an, um entweder ein- oder auszuladen.

Hier war auch ein Mann, welcher diese Eisengattungen in Empfang nahm und „Eisenheber“ hieÙ. Auch ein Schreiber war da, der darùber Buch fùhrte und seine Kanzlei in dem kleinen „Stùckel“ hatte, das an die Kirche angebaut ist. Dieser Schreiber hatte auch das Wùchteramt auszuùben.

Jenes Eisen nun, welches fùr die Weiterbefùrderung nach Wien und Ungarn bestimmt war, wurde in zwei groÙen, gemauerten Magazinen (eines hat eine wuchtige Steinsùule) in unmittelbarer Nùhe des „EisenfloÙes“ im Hause, Ennskai 34 eingelagert.

Dieses interessante Haus, mit prachtvollem, sùulengeziertem Hof, heute J. Wolfartsbergers Eisenhandlung, stand zum „Eisen“ stets in inniger Beziehung. In dem Gùsschen (Eisengasse) zwischen dem Haus und der Dominikanerkirche wurden durch eine Seitentùre die Eisenfùsser hereingebracht: im Hof sieht man heute noch die Offnungen fùr den Balken, um welchen das Seil zum Aufziehen gelegt wurde. Das Haus besitzt heute noch ein sogenanntes „Eisenbenefizium“ von der Alpine Montangesellschaft, das aus jener Zeit herrùhrt. Die innige Beziehung zum Eisen ist seltsamerweise diesem Hause auch darin treu geblieben, dass hier der Begrùnder der Maschinenbaukunde, Professor Redtenbacher, geboren wurde.

Dasjenige Eisen, welches fùr Steyr bestimmt war, wurde in dem berùhmten, mit herrlichen Sgraffitozeichnungen geschmùckten „Innerberger Getreide-Kasten“ (jetzt Museum der Stadt Steyr) ebenerdig eingelagert. Auch in dem Gewùlbe des H. Steinleitner, GroÙrùchter am Grùnmarkt, waren oft „Flossen“ eingelagert worden.

Nachdem das Schiff ausgeladen war, wurde es durch Pferde stromaufwùrts zum „Schiffweg“ (heute ein beliebter, schattiger Spazierweg am linken Ennsufer) gefùhrt, wo beim letzten Hause (Nr. 8) eine Art „Lùnde“, eine Holzbrùcke in den Fluss gebaut war, um das Schiff fùr die Bergfahrt neuerdings befrachten zu kùnnen.

Die Schiffleute stellten ihre Pferde im Gasthaus „zum goldenen Schiff“ am Grùnmarkt ein, welches zur damaligen Zeit die grùÙte Rolle spielte und weit und breit berùhmt war. Die „Schùfleut“ hielten dort Mittag bei einer guten alten Halben Wein und krùftiger Kost, wie es sich eben fùr Leute gehùrt, die stark arbeiten mùssen. In diesem Gasthaus fanden auch die sogenannten „Jahrtage“ statt, die mit groÙen Festlichkeiten, Gesang und Tanz verbunden waren. Seit dem Jahre 1868 nach dem Bau der Rudolfsbahn hat dieser Verkehr aufgehùrt. Seit dieser Zeit hat auch das alte Schifffwirthshaus den Krebsgang eingeschlagen, da viele auswùrtige Boten ausblieben, welche mit dem „Weyerschiff“ Verkehr hatten. (Heute ist das ehemalige Schifffwirthshaus ùberhaupt kein Gasthaus mehr.) Da viele Leute aus dem Ennstal die Schiffe als Reisemittel benutzten, blùhten auch die alten hùbschen Gasthùuser am Grùnmarkt („Elefant“, „3 Hufeisen“, „Greif“, „Grùner Kranz“, „Bùr“ und andere) mùchtig empor.

---

<sup>2</sup> Die Gestalt dieser Schiffe zeigt das ehemalige Wirtsschild des Gasthofes „Zum goldenen Schiff“ in Steyr, das leider von da entfernt und gegenwùrtig am Hotel gleichen Namens in Linz, LandstraÙe angebracht ist.

Bergwärts wurde Schmalz, Gemüse, Obst und andere Gegenstände, welche in Steyr gemacht, oder gekauft wurden, verladen, insbesondere aber Getreide, welches in den sogenannten „Traidkasten“ eingelagert war. Diese Gebäude waren von ganz besonderer Größe und Bauart. In Steyr sind noch die beiden erhalten, der „Innerbergerstadel“ von dem oben schon die Rede war und der „Traidkasten“ in der Schönau, wo seinerzeit oft 40 bis 50 Tausend Zentner Getreide eingelagert waren. Solche ehemalige Getreidespeicher stehen noch: in Weyer (heute Schöntalers Möbelfabrik) Großreifling, Weißenbach und Hieflau.

Da der „Kaiserlichen Innerberger Hauptgewerkschaft“ außer der Schifffahrt und den Eisenwerken auch viele große Waldberge in Weyer, Weißenbach, steirische Lausa, Großreifling, Hieflau, Eisenerz, Trofaiach und Radmer besaß, (alles dies samt Waldbesitz wurde um 18 Millionen Gulden an die Alpine Montangesellschaft verschleudert) so besaß die Gewerkschaft viele Angestellte, Berg-, Eisen- und Holzarbeiter, welche außer der Löhnung das Recht der sogenannten „Naturalfassung“ hatten und ihre Lebensmittel, auf die sie Anspruch hatten, durch die bergwärts fahrenden Schiffe erhielten. Das Getreide wurde meist in den kleineren Mühlen Steiermarks, die oft auch Bäckereibetrieb hatten, vermahlen und verbacken.

Ein eigenartiges, fesselndes Bild muss es gewesen sein, wenn nachmittags vom Eisenfloß aus der „Schiffszug“ ennsaufwärts begann. Zum Aufwärtsführen des Schiffes dienten sehr schwere, starke Pferde mit breiter Brust und hohem Körper. Das Schiff wurde an starken Seilen gezogen. Es waren meistens vier Pferde hintereinander gespannt, auf deren erstem ein Reiter als Lenker saß. Am noch heute bestehenden Schiffweg gingen sie am linken Ennsufer stromaufwärts bis an die sogenannte „Poig“, wo sie in das Schiff stiegen, mit diesem überfuhren und dann am selben Tage noch bis Ternberg zogen, wo übernachtet wurde. Am nächsten Tag wurde in Großraming Mittag gemacht und dann nach Kūpfern gefahren, wo wieder übernachtet wurde. In Kūpfern wurden die Pferde in dem heute noch bestehenden langen Stall beim „Schweinwirt“ einem hochinteressant gebauten alten Einkehrghasthof untergebracht. Am nächsten Tag gelangte das Schiff ans Ziel. Es wurde zwar oberhalb der „Poig“ noch einige Male das Ufer gewechselt, (wo, konnte ich leider nicht erfahren) meist aber ging der „Treppelweg“ am rechten Ennsufer. Die Ladung betrug ennsaufwärts nicht viel über Hundert Zentner. Zu eben dieser Zeit wurde im Auftrag privater Hammerwerksbesitzer oder von Spekulanten, welche die ersteren mit dem Bedarf an Roheisen versorgten — jedoch stets nur ausnahmsweise — auch auf gewöhnlichen Holzflößen („Eisenführer“) Eisen ennsabwärts geführt.

In jene hochbewegten Tage fällt auch die Blütezeit des Verkehres auf der alten Eisenstraße von Steyr bis Hieflau und Eisenerz. Zahlreiche zwei-, vier- ja sechsspännige Frachtwagen brachten auf dieser, an landschaftlichen Schönheiten so reichen Straße Eisen aller Art von Eisenerz nach Steyr und führten als Rückfracht wieder Lebensmittel und andere Gegenstände hinein in die einsamen Gebirgstäler an der Enns.

Da die Fahrt auf der Eisenstraße von Steyr nach Eisenerz und zurück volle sechs Tage dauerte, so ist es erklärlich, dass die vielen, schönen und meist alten Einkehrwirthshäuser an der Straße zur Einstellung der Pferde und Wagen, zur Verköstigung und Übernachtung der Fuhrleute sehr in Anspruch genommen waren. Solche, meist auch baulich ungemein schöne, alte Einkehrghasthöfe waren: Derfler und Mandl in Ternberg, Brandstetter und Taverne in Losenstein, Schwaiger in Großraming, Schweinwirt (besonders interessant gebaut) in Kūpfern, Im Moos bei Kleinreifling und mehrere andere ennsaufwärts dieses Ortes.

Heute aber braust der Zug durch das Ennstal, die Eisenstraße ist leer geworden, die schönen Einkehrghasthöfe haben wenig Gäste in ihren großen, gemüthlichen Stuben, keine Pferde in ihren großen Ställen, kein lustiges Peitschenknallen ruft die Wirtsleute vor das große Tor, kein Schlitten klingelt mehr vorüber und die grünen Wellen der Enns tragen nur mehr Holzflöße auf ihrem Rücken.

Wer weiß, in welcher gottverlassenen Hütte das liebe, alte Weyerschiff vermorscht und verfault ist?! Nur am schier verträumt aussehenden Schiffweg beim alten Kloster Garsten wandelt hie und da einer und sieht zu wie nach jedem Hochwasser ein Stück nach dem andern vom alten Treppelweg abbröckelt und auf Nimmerwiederkehr in der zornigen Enns verschwindet, gleich alten Erinnerungen an jene Tage, von denen ein lieber, hochbetagter Steyrer, der die längst entschwundene Schifffahrt auf der Enns mit ansah, mit feuchtem Auge meinte: „War eine schöne Zeit!“