

Die alte Ennsschiffahrt

Von Ing. Ernst Neweklowsky (Linz)

Durch das zwischen Admont und Hieflau liegende Gesäuse wird die Enns in zwei Strecken geteilt, die jede für sich der Flößerei dienen. Zwischen Hieflau und der Mündung des Flusses in die Donau gab es einst auch eine bedeutende Ruderschiffahrt, an die sich allerdings nur mehr wenige unserer Zeitgenossen erinnern können, deren Spuren sich aber allenthalben an seinen Ufern erhalten haben.

Ihre Entstehung verdankt die Schiffahrt an der Enns der seit uralter Zeit betriebenen Gewinnung des Eisenerzes am Erzberg in Steiermark. Die Beförderung des Roheisens erfolgte in der ältesten Zeit durch Lohnfuhrwerke nach Hieflau und dann auf der dem Laufe der Enns folgenden Straße nach Kastenreit und Steyr. Der ganze Straßenzug von Leoben über den Präbichl nach Innerberg, Hieflau und Steyr wurde später die Eisenkammerstraße genannt. In der ältesten Zeit setzte man an zwei Stellen über die Enns, und zwar zu Reifling und zu Weißenbach, wo an eigenen Urfahrstätten zur Besorgung des Verkehrs Fahrzeuge mit kundigen Führern vorhanden waren. Da der Verkehr mit Landfuhrwerken kostspielig und zeitraubend war, so wurde das für die flussabwärts gelegenen Hammerwerke bestimmte Eisen schon in alter Zeit auf Flößen stromabwärts geführt. Am Ufer des Flusses bestanden Ladstätten, bei denen das Eisen abgeladen und dann weiter auf Landfuhrwerken zu den Hammerstätten geführt wurde. Solche Ladstätten gab es in Hieflau, Altenmarkt, Kastenreit und Großreifling. Diese Verflößung des Eisens war jedoch sehr unwirtschaftlich, brauchte man doch zu einem Floß eine Menge Holz, dabei aber konnte ein solches Fahrzeug nicht mehr als 60 Zentner Eisen befördern. Die Zahl der Flöße war eine sehr große, außerdem wurde damals viel Holz zu Kohle gebrannt, so dass Holzmangel eintrat. Im Jahre 1498 zwang daher eine landesfürstliche Untersuchungskommission das Stift Admont, zu der Verfügung, dass die Wälder an der Enns unter- und oberhalb Kleinreifling, desgleichen an der Salza nicht weiter zur Verkohlung verhaut, sondern zum Ladstättenholz gehegt und geschont werden sollten. Wenn damals neben der Flößerei auch schon Schiffahrt bestand, so wird sie wohl nicht bedeutend gewesen sein, stellten sich doch einerseits der Talfahrt der Schiffe große Schwierigkeiten entgegen, andererseits war eine Bergfahrt nicht möglich. Die Fahrt mit Flößen ist nicht so gefährlich wie die mit Schiffen und man brauchte auch derartige Hindernisse wie die gefährliche Stromschnelle bei Großreifling nicht zu scheuen. Immerhin gab es für die letztere eigene Strubführer oder Strubfergen.

Insbesondere der Holzangel zwang bereits zu Beginn des 16. Jahrhunderts dazu, dass man sich mit dem Plane beschäftigte, einen „Schiff- oder Rossweg“ von Steyr aufwärts zu erbauen, auf dem die Pferde die Schiffe bergwärts ziehen könnten. Lange Zeit blieb dies bloß Plan, erst in den Sechzigerjahren des 16. Jahrhunderts nahm man die Sache tatkräftig in Angriff. Der tüchtige Werkmeister Hans Gasteiger, ein Tiroler, welcher in dieser Zeit zur technischen Verbesserung des Eisenwesens im Dienste des Erzherzogs Karl stand, führte die Herstellung des Schiffweges und die Fahrbarmachung der Stromschnelle bei Reifling so geschickt durch, dass der Schiffsverkehr zwischen Steyr und dem Kasten bei Weyer bereits im Jahre 1565 möglich war. Im Jahre 1567 war auch der Schiffweg zwischen Kastenreit und Hieflau fertig, dessen Herstellung mit viel größeren Schwierigkeiten verbunden gewesen war. In diesem Jahre verkehrten bereits 2 Schiffe auf der Enns, die nach Art der auf der Traun zum Befördern üblich gewesenen Schiffe erbaut waren und über 250 Zentner fassen konnten. Mit ihrer Beförderung waren 2 Schiffmeister und 20 Knechte beschäftigt, für den Gegentrieb standen 12 Pferde in Verwendung. Der Verkehr war den Schiffmeistern in Pacht gegeben. Sie schlossen mit den am Eisenhandel beteiligten Parteien Verträge, die Frachtpreise würden genau festgesetzt und regelmäßige Fahrten zwischen Hieflau, den einzelnen Ladstätten und Steyr eingerichtet. In jeder Ladstatt befanden sich noch eigene Fertiger, welche die Verladung des Eisens besorgten. Das Ladstattbuch zu Weißenbach weist für die Zeit vom 1. Mai 1568 bis 30. April 1570 aus, dass von Weißenbach 599 Flöße und 78 Schiffe mit insgesamt 35.956 Zentnern Eisen nach Steyr zur Abfuhr gelangten.¹

¹ Vgl. Bittner Ludwig. Das Eisenwesen in Innerberg-Eisenerz bis zur Gründung der Innerberger Hauptgewerkschaft i. J. 1625. Arch. f. öst. Gesch., 89. Bd.; von Muchar Albert. Beiträge zu einer urkundl. Geschichte der alt-norischen Berg- und Salzwerke. Steyermark. Zeitschrift, XI. H., 1833.

Der Schifffahrtsbetrieb änderte sich im Laufe dreier Jahrhunderte nur wenig. In späterer Zeit wurden die erwähnten Schiffmeistergerechtsame von der Innerberger Hauptgewerkschaft aufgekauft und die Schifffahrt von ihr auf eigene Rechnung betrieben.

Die schöne alte Taferne in Kastenreit (Weyer), der „Kasten“, zeigt an der dem Fluss zugekehrten Seite ein Gemälde, welches die Enns in der Umgebung dieses Ortes mit einem berg- und einem talfahrenden Ruderschiff darstellt. Unterhalb des Bildes sieht man die Inschrift „Adam Stainer 1699“, oberhalb die Gestalt des Schutzpatrons der Schiffleute, des heiligen Nikolaus, rechts die Inschrift „1592, den 8. July, glangs Wasser hieran“. Dieses Bild gibt uns einen guten Begriff von der alten Ennsschifffahrt und lässt verschiedene Einzelheiten, wie sie unten geschildert werden, deutlich erkennen.

Die folgenden Mitteilungen verdankt der Verfasser meist alten Schiffleuten, zum Großteil einem Schiffmann aus Weißenbach, der noch selber in jungen Jahren bei der Ennsschifffahrt tätig war.

Die zur Essenbeförderung verwendeten Ruderschiffe liefen vorne und rückwärts spitz zu, dabei gingen die Wände vorne in eine Schneide zusammen. An der Stuhr oder dem Stoir, d. i. am rückwärtigen Ende, waren sie höher als am Kränzel, dem vorderen Teile, damit sie beim Bergfahren nicht hinten Wasser schöpften, wenn sie von dem oft hoch gelegenen Treppelweg aus über reißende Furten gegenwärts gezogen wurden. Die Schiffe nannte man an der Enns „Zillen“ oder „Waldeln“, an der Donau, wo die für die Enns nicht mehr tauglichen noch einige Jahre verwendet wurden, „Waidhofenerzillen“. Die Steuerung erfolgte auf der Talfahrt mit vier Ruderbäumen, wovon zwei vorne und zwei hinten waren, auf der Bergfahrt bloß mit den beiden rückwärtigen. Die vorderen wurden bei der Bergfahrt ins Fahrzeug hineingenommen. Die Ruderbäume waren kurz, viel kürzer als die der Donaufahrzeuge, denn sonst hätte man mit ihnen nicht durch die scharfen Krümmungen des Flusses, die „kurzen Reiben“ durchkommen können. Einen Timon oder eine „Saureiben“, das bei den gegenwärts fahrenden Donaufahrzeugen im 19. Jahrhundert üblich gewordene Steuerruder, hatten die Waldeln nicht. Die zum Gegenziehen nötig gewesenen 4 Pferde wurden bei der Naufahrt im Schiffe selbst mitgeführt. Zu einem Waldel waren 5 bis 7 Schiffleute, 2 Schiffreiter und ein Aufleger nötig, der dem Zugeil über Felsen und sonstige Hindernisse hinweghelfen musste, also insgesamt 8 bis 10 Mann. Außer diesen Waldeln, mit welchen die „herinneren Schiffmeister“ und die Innerberger Hauptgewerkschaft zwischen Steyr und Hieflau fuhren, fuhren auch Steyrer Schiffmeister mit 14 und 16klafterigen Trauern und Siebenerinnen, Fahrzeugen, wie sie von der Traun übernommen worden sind, wo sie der Salzbeförderung dienten, zwischen Steyr und Kastenreit. In der letzten Zeit der Schifffahrt, als der Treppelweg in der obersten Strecke verfiel und nicht wiederinstandgesetzt wurde, fuhr man mit den Waldeln bloß bis zum Frenzgraben unterhalb Altenmarkt, während man in der Strecke Hieflau—Frenzgraben bloß nauwärts fuhr. Hiezu dienten kleinere Waldeln, die bloß 70. Zentner trugen, mit 4 Mann bemannt waren und vom Frenzgraben über Land zurückbefördert wurden.

Bei der Talfahrt führten die Zillen Roheisen, Stahl, Kleineisenzeug, Nägel, wohl auch Gips und Kohlen. Eine volle Zillenladung betrug 240 bis 280 Zentner, wobei die 14 ½ Klafter langen und 9 ½ Schuh breiten Fahrzeuge 28 bis 29 Zoll Tiefgang hatten. Als Rückfracht gab es hauptsächlich Getreide. Bergwärts konnten die Waldeln nicht einmal zur Hälfte beladen werden. Ihre Ladung bei der Bergfahrt wird mit 110 bis 120 Metzen schwerem Getreide, 180 bis 200 Metzen Hafer oder 80 bis 100 Zentner sonstiger Güter angegeben.² Zur Einlagerung dieses Getreides dienten die sogenannten „Fruchtkästen“ der Innerberger Hauptgewerkschaft.

Die Schifffahrt wurde in den Sechzigerjahren des 19. Jahrhunderts von fünf Schiffmeistern, wovon drei in Steyr waren, und von der k. k. Innerberger Hauptgewerkschaft betrieben. Diese besorgte sie bis September 1865 in eigener Verwaltung und hatte stets zwei Waldeln in Verwendung, für die auch immer die Bemannung vorhanden war. Da die Gewerkschaft jährlich zwei Zillen bauen ließ und die Fahrzeuge an der Enns zwei Jahre in Verwendung standen, waren stets zwei Reservezillen zur Verfügung. Die Erbauung der Waldeln besorgten Schoppenmeister, wie es solche auch an allen anderen Flüssen gab, die k. k. hauptgewerkschaftliche Schiffferverwaltung Weyer ließ sie auf eigene Rechnung durch ihre eigenen Schiffbauer Herstellen, die auch Schiffhacker hießen. Bis zum Jahre 1851 erzeugte man die Schiffladen durch Bohren und Keilen aus schlank gewachsenen Fichtenstämmen, was

² Jahresbericht der Handels- und Gewerbekammer für das Kronland Oberösterreich über Industrie, Handel und Verkehr im Jahre 1851. Linz, Wimmer, 1852.

natürlich sehr unwirtschaftlich war. Man begann deshalb in diesem Jahr trotz der Abneigung der Schiffleute gegen geschnittene Laden die Erzeugung der Schiffladen mit Handspaltsägen. Nach zweijähriger Verwendung an der oberen Enns wurden die Zillen in Steyr verkauft und wurden dann noch ein paar Jahre auf der unteren Enns und auf der Donau verwendet. Die von der Hauptgewerkschaft beförderte Warenmenge betrug in den Fünfzigerjahren des 19. Jahrhunderts durchschnittlich jährlich ungefähr 56.090 Zentner Eisen nauwärts und 20.000 Metzen Getreide gegenwärts, wobei gegenwärts noch etwa 1200 Zentner sonstige Güter mitbefördert wurden.

Die Enns ist ein ausgesprochener Gebirgsfluss, der die Kette der nördlichen Kalkalpen und der Voralpen in seinem nahezu senkrecht auf das Gebirge gerichteten Laufe durchbricht. Die landschaftlichen Schönheiten, die ihre Ufer bieten, entschleiern sich nur dem in ihrer vollen Pracht, der sich auf einem Fahrzeug mit der Strömung den Fluss hinabgleiten lässt. Nur kurz sei auf die Höhlenwohnungen, die man an einigen Stellen der Ufer findet, und auf die Überreste einstiger Blüte verwiesen: Alte Eisenhämmer mit prächtigen Herrenhäusern und einst vom regen Verkehr belebte Orte. Besonders sehenswert ist die oben erwähnte Taferne in Kastenreit, ein uraltes Haus, das im Laufe der Zeit eine Menge Zu- und Umbauten erfahren hat und die dazugehörigen, zum Teil aus dem Felsen herausgearbeiteten Stallungen.

Dem Charakter der Enns als Gebirgsfluss entsprechend war die Schifffahrt auf ihr eine schwierige. Wenngleich ihr Gefälle in der Strecke Weißenbach—Steyr nur 2 ‰ beträgt und ebenso wie die von den Fahrzeugen erreichte durchschnittliche Geschwindigkeit von etwa 10 Kilometern in der Stunde nicht übermäßig groß ist, so stellten sich der Schifffahrt doch große Hindernisse entgegen. Auf langen Strecken strömt der Fluss in ganz gleichmäßiger ruhiger Weise dahin, an vielen Stellen aber erreicht er eine sehr bedeutende Geschwindigkeit, mit der er sich über die Felsbarren stürzt, wobei meist der Stromstrich wechselt und der Fluss mit großer Gewalt an das gegenüberliegende Ufer geworfen wird. Diese Stellen heißen Furten oder Schwalle und führen verschiedene Namen: Wagnerfurt, Wendbachfurt, Bäckenfurt, der damische Furt und dergleichen. Auch viele Kugeln führen besondere Namen, vornehmlich jene, welche für die Schifffahrt eine gewisse Bedeutung hatten: Der Bachofen, der Waschkittel, der Has, der Ochs, der Wolf. Man musste sie genau beachten, wollte man Unglück verhüten. Noch heute gilt bei den Flößern die Regel: „Saust der Ochs, so gehts dem Wolfen über d'Höh“, d. h., reicht das Wasser bis zu einer einem Maule nicht unähnlichen Stelle, der „Ochs“ genannten Kugel, so kann man mit dem Fahrzeug über den unterhalb im Flussbett gelegenen „Wolf“ fahren, ist es niedriger, so muss man dieser gefährlichen Kugel ausweichen.

Besondere Erwähnung verdienen die beiden Engstellen der Enns bei Kastenreit (Abb. 2), wo der sonst 60 bis 70 Meter breite Fluss auf die Hälfte und bei Großraming (Abb. 3), wo er gar auf ein Viertel seiner Breite eingeengt wird. Besonders die letztere Stelle ist von überwältigender Schönheit. Unterhalb der Engstelle bei Kastenreit liegt der „Schifferfreithof“, so genannt, weil dort die Enns oft die Leichen der ertrunkenen Schiffleute ans Ufer warf, so wie auch an der Donau eine Stelle gegenüber dem Wirbel unterhalb des berühmten Struden der „Freithof“ hieß. In den Furten und an den Kugeln ist manches Fahrzeug verunglückt und mancher Schiffmann hat dort sein Leben lassen müssen. So erinnerte sich der angeführte Gewährsmann, dass einmal im Frenzfurt zwei Waldeln aneinander fuhren, ein berg- und ein talfahrendes, wobei drei Schiffleute ums Leben kamen. Am gegenwärts fahrenden hatte man das andere Fahrzeug nicht bemerkt. Es hätte unterhalb der Furt warten sollen, denn im Schwall gibt es kein Ausweichen. Der Bericht der oberösterreichischen Handels- und Gewerbekammer vom Jahre 1851 erwähnt, dass im Jahre 1848 ein Unglück dadurch geschah, dass ein Schiff auf einen Felsen auffuhr und scheiterte, dass aber viele Jahre vorher kein Unglücksfall bekannt geworden ist. Hinderlich waren der Schifffahrt die Holzrechen, die bei Kleinreifling und Großreifling bestanden, um das getriftete Holz aufzufangen, sowie auch die Fischwehre, hier Fisch-A genannt, die wie die Rechen geschlagen waren und in der Weise dem Fischfang dienten, dass die Fische dadurch in Körbe getrieben wurden. Holzrechen und Fisch-A gibt es heute nicht mehr.

Die Instandhaltung des Flusses besorgte bis zum Jahre 1854 in der oberen Strecke die Hauptgewerkschaft gegen den Bezug einer Mautgebühr. Von dieser Zeit an bewilligte die Staatsverwaltung für diesen Zweck eine jährliche Pauschalsumme³ während in der Strecke von Steyr abwärts die

³ Jahresbericht der Handels- und Gewerbekammer für das Erzherzogtum Oesterreich ob der Enns für die Jahre 1854, 1855 und 1856. Linz. Feichtinger. 1857.

Instandhaltung des Flusses bereits früher vom Staate besorgt worden war. Die Arbeiten erstreckten sich auf die Erhaltung des Treppelwegs, von dem weiter unten noch die Rede sein wird, sowie auch auf Arbeiten im Fluss selbst. „Durch die Wasserleute wurde alles hergerichtet, wie es sich gehörte“, es mussten die verschönerten Stellen geräumt werden, Kugeln wurden gesprengt und über andere zum Hinüberführen des Zugseils Streifbäume aufgezogen.

Die Bergfahrt erfolgte in anderer Weise, wie sie auf der Donau, dem Inn und der unteren Enns üblich war. Während an diesen Flüssen große Gegenzüge fuhren, die aus mehreren Schiffen bestanden und von zahlreichen Pferden bergwärts gezogen wurden, brachte man an der oberen Enns jedes Schiff für sich allein gegenwärts, und zwar, wie erwähnt, durch die vier auf der Talfahrt im Schiffe selbst mitgeführten Pferde. Diese Pferde hatten „den Schöpfzeug“, wie er an allen alpenländischen Flüssen üblich war, Kummet, Überwurf, Sühl, „hanefane“ (Hanf-) Seile usw. Vom Treppelweg, auf dem die Pferde gingen, sieht man heute noch viele Spuren. An manchen Stellen ist er noch vollständig erhalten, insbesondere an jenen, an denen er ganz in den Felsen eingehauen war. Man nannte ihn Schöfweg, Schiffweg. Unterhalb Reichraming ist ein Felsen am rechten Ufer, um den der Schiffweg in scharfer Krümmung herumführte. Das Zugseil hat an ihm eine tiefe, noch heute sichtbare Rille ausgescheuert. Zum größten Teil bestand der Schiffweg aus Holzbauten, die wie überall in unseren Gegenden Bschlachten oder Schlachten hießen. Die senkrechten Holzwände waren mit Hölzern landeinwärts verankert und mit riesigen Schlachtnägeln zusammengehalten. Der Treppelweg musste in gutem Zustand erhalten werden, dafür ging es auch flott dahin, wenn eingeschlagen war. Einschlagen nannte man das Einspannen der Schiffspferde. Wenn der Schiffweg das Ufer wechselte, was an mehreren Stellen der Fall war, mussten die Pferde in den Waldel „einspringen“ und wurden ans andere Ufer geführt. An der erwähnten engen Durchbruchstelle durch das Konglomerat bei Großreifling mussten die Pferde ausgespannt werden und leer vorgehen, worauf neuerlich eingeschlagen wurde. Der Bergverkehr ging ziemlich rasch vor sich. Fahrzeuge, die am Morgen von Kastenreit nach Steyr fuhren, gingen am selben Tage noch bis Ternberg, am folgenden bis Kastenreit zurück.

Erwähnt seien noch die der Talfahrt sehr förderlichen Klauswässer, die bei kleinem Wasserstand eine Hebung des Ennswasserspiegels bewirken und heute noch der Abfuhr der Flöße auf der Salza dienen, die sich bei Reifling in die Enns ergießt. Nach dem Bericht der Handels- und Gewerbekammer vom Jahre 1852 wurden die Rotwandklaus und die Presenyklaus bei Weichselboden für die Abfuhr des Kohlholzes zum Reiflinger Rechen im Spätherbst geschlagen, also zu einer Zeit, wo der Ennswasserstand häufig so klein war, dass die Zillen nicht mehr die volle Ladung einnehmen konnten. Durch den Klausschlag wurde aber der Wasserspiegel der Enns noch bei Weyer um 6 bis 24 Zoll gehoben, je nachdem eine oder beide Klausen und von diesen wieder ein oder mehrere Tore zu gleicher Zeit geschlagen wurden. Die aus einer Entfernung von 16 Wegstunden mit der größten Höhe in 7 bis 8 Stunden in Weyer eingetroffenen Klauswässer waren natürlich rasch abgeronnen und konnten bei kleinem Wasserstand zur Vermehrung der Zillenladung benützt werden, wenn die Ankunft der Klauswässer von vornherein bekannt war. Es wurde daher die Anordnung getroffen, dass das Schlagen der Klausen mit Angabe des Tages und der Stunde sowie der Anzahl der Tore einige Tage vorher angezeigt werden musste, wodurch eine Benützung des Klauswassers auch für die Schifffahrt möglich war, nachdem es bereits seinen ursprünglichen Zweck am Rechen in Groß-Reifling erfüllt hatte. Die Zillen warteten das Klauswasser bei Weißenbach ab und fuhren mit diesem mit einer um 60 bis 90 Zentner vermehrten Ladung nauwärts.

Die Schifflleute waren wie überall stets durstige, wohl auch etwas rohe, dabei aber fromme Gesellen, die stets in „Gottsnam“ die Fahrt antraten und während der Reise vor besonders gefährlichen Stellen gemeinsame Gebete sprachen. Von den Schifflleuten waren der Nauführer und nach ihm der Steuerer die im Range höchsten. Beim Gegenfahren hieß der erstere stets Kranzelmeister oder Zillenmeister. Die übrigen Schifflleute einschließlich der Aufleger wurden als ordinäre Schifflleute zusammengefasst. Nach dem Jahresbericht der Handels- und Gewerbekammer vom Jahre 1852 bestand die Besatzung einer hauptgewerkschaftlichen Ennszille aus 10 Köpfen, nämlich dem Zillenmeister, 7 ordinären Schifflleuten und 2 Schifflreitern. Nach dem Bericht vom Jahre 1851 waren diese Schifflleute stabil, sie wurden bei Arbeitsunfähigkeit provisioniert und nach 40-jähriger Dienstzeit mit dem ganzen Genuss jubiliert. Die Löhne werden in diesem Jahre für einen Zillenmeister mit 56 Kreuzer, für die anderen Schifflleute mit 48 Kreuzer C.M. für jede einfache Zillenfahrt oder für einen Tag beim Räumen der Enns

angegeben, Nach dem Berichte vom Jahre 1852 bezog für Wasserfahrten der Zillenmeister für eine Schicht 1 Gulden, ein ordinärer Schiffmann 51 Kreuzer C.M., bei Landarbeiten der Zillenmeister 32 Kreuzer, ein Schiffmann 28 Kreuzer C.M.

Die beschriebene Ennsschiffahrt dauerte bis ans Ende der Sechzigerjahre des vergangenen Jahrhunderts. Den Todesstoß gab ihr die Eröffnung der Kronprinz Rudolf-Bahn, welche den Verkehr an sich brachte, ebenso wie auch an anderen Flüssen — ich verweise bloß auf die Salzschiiffahrt der Traun und die Kalkschiiffahrt am Inn — eine gewaltsame, durchaus nicht im Sinne der Volkswirtschaft gelegene Lahmlegung der Schiiffahrt durch die Bahnen erfolgt ist.

Heute gibt es auf der Enns nur mehr Flößerei, die wohl gegen früher zurückgegangen ist, aber noch eine ziemliche Bedeutung hat. Ihre Beschreibung, sowie jene der an der unteren Enns üblich gewesenen Schiiffahrt, die dem Donauverkehr angehörte, liegen außerhalb des Rahmens dieser Zeilen, deren Zweck es ist, die alte Waldelschiiffahrt vor gänzlicher Vergessenheit zu bewahren.