

Oberösterreichische Heimatblätter

Herausgegeben vom Institut für Landeskunde von Oberösterreich

Schriftleiter: Dr. Franz Pfeffer

Jahrgang 11 / Heft 2

April-Juni 1957

Inhalt

	Seite
Engelbert Koller: 350 Jahre Salinenort Ebensee	81
Hermann Kohl: Das Kefermarkter Becken. Eine geologisch-morphologische Untersuchung	97
Otto Lackinger: Die Bevölkerungsentwicklung Oberösterreichs vom 1. Juni 1951 bis 10. Oktober 1955	116
P. Karl Hochhuber: Aus den Matrikenbüchern der Pfarre Pfarrkirchen bei Bad Hall	126

Bausteine zur Heimatkunde

P. Petrus Ortmayr: Der Römerstein an der Stadtpfarrkirche zu Eferding .	143
Ernst Neweklowsky: Ladenkarl und Schifffahren	145
Gustav Brachmann: Die Holzschwemme auf der Maltsch	151

Schrifttum

F. Pfeffer: Ignaz Zibermayr: Noricum, Baiern und Österreich. Lorch als Hauptstadt und die Einführung des Christentums	155
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----

Zuschriften an die Schriftleitung (Manuskripte, Belegstücke):

Dr. Franz Pfeffer, Linz a. d. D., Bahnhofstraße 16, Ruf 26 8 71

Zuschriften an den Kommissionsverlag

(Versand, Abonnement- und Einzelbestellungen):

Oberösterreichischer Landesverlag, Linz a. d. D., Landstraße 41, Ruf 26 7 21

Druck: Oberösterreichischer Landesverlag Linz a. d. D.

auch die Zivilbevölkerung von Eferding dürfte sich für die Göttin mit dem Steuerruder interessiert haben. Da in römischer Zeit ein Donauarm nahe an Eferding vorbeifloß, waren die handeltreibenden Kreise auf die Schifffahrt auf der Donau angewiesen, die damals wegen des Wirbels und Strudels zwischen Grein und St. Nikola noch mit Gefahren verbunden war. So wird es im Heiligtum der Fortuna immer Leute gegeben haben, die Gelübde zur Fortuna Redux um glückliche Heimkehr machten oder gemachte einlösten; gleichgültig, ob Fortuna ein eigenes Tempelchen hatte oder das Heiligtum mit dem Genius loci oder den Kapitolinischen Gottheiten Jupiter, Juno und Minerva teilte.

Doch kehren wir zu unserem erhaltenen Relief zurück! Schon das Material, aus dem das Relief gefertigt ist, „schmutzig weißer Granit“ nennt es Grienberger in seinem angeführten Bericht, verrät deutlich, daß die Skulptur keine Importware ist. Dieser Granit findet sich allenthalben in der Umgebung von Eferding, z. B. in der nur zwei Stunden entfernten Ortschaft Steingrub (Gd. Prambachkirchen), wo der Steinbruch nach der Volksüberlieferung schon seit der Römerzeit im Betrieb stand.

Was die künstlerische Leistung anlangt, so fällt der schwächliche Körperbau der in Vorderansicht dargestellten Figur auf, aber alles in allem muß das Werk als eine recht gute provinziale Arbeit bezeichnet werden. Das Relief dürfte im 2. bis 3. Jahrhundert entstanden sein. Wo war der frühere Standort? Wir haben schon früher bemerkt, daß die Einmauerung des Reliefs in die Kirchenwand deutlich darauf hinweist, daß es auch in der Nähe gefunden wurde. Es geschah dies wohl beim Ausheben der Erde für die Grundmauern des spätgotischen Langhauses. An der Nordwestecke des Stadtbezirkes, wo jetzt die imposante Stadtpfarrkirche hoch zum Himmel aufragt, ebendort muß auch in römischer Zeit das Heiligtum der Fortuna gestanden haben, zu dessen Innenausstattung einst unser Relief als Weihgabe gehörte. Trifft also unsere Deutung der erhaltenen Skulptur auf die römische Glücksgöttin das Richtige, so ist damit für Eferding auch die Kontinuität der Kultstätte von der Römerzeit bis auf den heutigen Tag einwandfrei erwiesen.

P. Petrus Ortmayr (Seitenstetten)

Ladenkarl und Schifffahren

Mit 5 Abbildungen und einer Tafel

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 Steyrflößer sein Floß mit der sogenannten Krucken, eine Beförderungsart, die wir sonst im Raume der oberen Donau nirgends finden und von der wir noch sprechen werden.

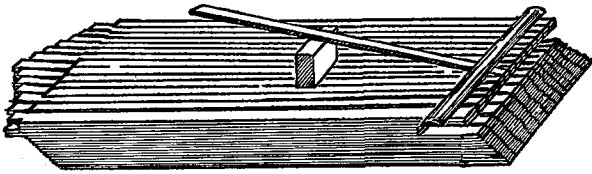
Die Flößerei auf der Steyr hörte mit dem Bau der Steyrtalbahn (1890) auf. Der Verfasser

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 Steyrflößerei 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 84jährigen 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.

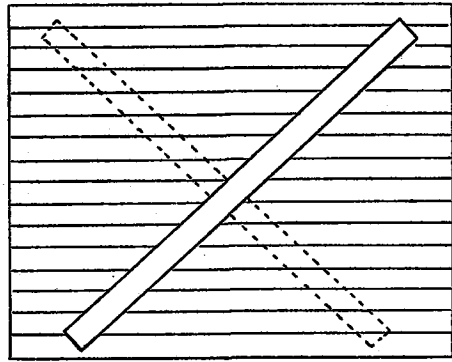
Die Steyrflöße bestanden aus einem einzigen Kar, das, wie oben erwähnt, ganz klein war. Deshalb sprach man von einem Karl (mit hellem a). Es war aus Laden zusammengefügt, die auf den Sägewerken an der Steyr geschnitten worden waren. Aus diesem Grunde hießen diese Flöße also „Ladenkarl“. Die Flößer nannten 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.

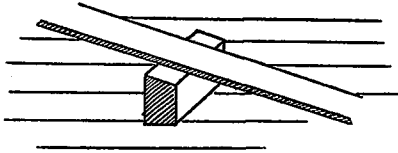
Die Ladenkarl wurden nicht im Wasser, sondern auf dem Lande gebaut. Auf einer zum Fluß führenden Böschung wurde das Floß auf einem untergelegten Riedel, einem Rundholz, zusammengefügt, auf dem es dann ins Wasser gerollt wurde. Auf den Riedel wurden nebeneinander Stöße von 5 bis 6 Laden mit kleinen Zwischenräumen gelegt, die so groß waren, daß man mit einem fingerdicken Leinell zwischen den Stößen durchfahren konnte. Dabei wurden die längeren Laden gegen die Mitte gerückt. Auf diese unterste Lage wurde ein dünner Laden in diagonalen 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 angearbeitet. 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 aufeinander liegenden Laden ein wenig nach rückwärts gezogen und die beiden unter den obersten Laden liegenden Lagen ein Stück hinter die Wegspanne nach rückwärts versetzt.



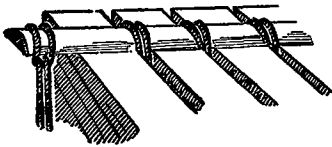
Ladenskarl von der Steyr (schematisch)



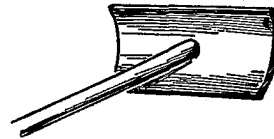
Grundriß des Ladenskarls



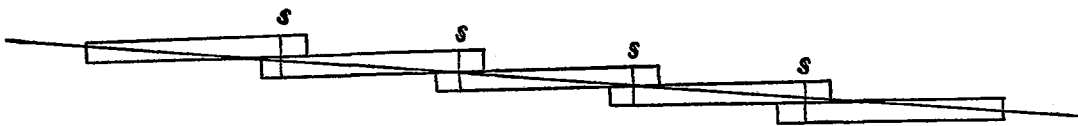
Der Stöllen



Das Einwiedeln

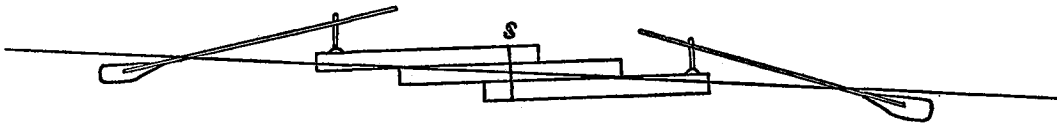


Die Krucken



Schiffuhr auf der Enns, aus 5 Ladenskarln von der Steyr bestehend (wurde mit Krucken geführt)

s = Schiffuhrleim



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

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 Zwecke 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 Hofer 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 vorn 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 Ladenzug 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 Worte schiften, und dieses bedeutet in der Schifffmannssprache 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 Floßbruder, das mit einem Windholz seitlich abgestützt war. Das Sturl war nur in das Oberjoch, nicht aber in die Laden ein-

gelassen. Der Windbolz 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 Schifffuhr 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 Schifffahren 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 Schifffahren.

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 Schifffahren aufzubauen. Das gleiche gilt von dem in den eingangs erwähnten Werke 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 Werke 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 150stündiger Arbeit dieses „Eing'richt“ aus der Flasche herausgenommen, in Ordnung gebracht und wieder eingebaut und damit dieses einzigartige Denkmal der Ladenkarlfahrt gerettet.

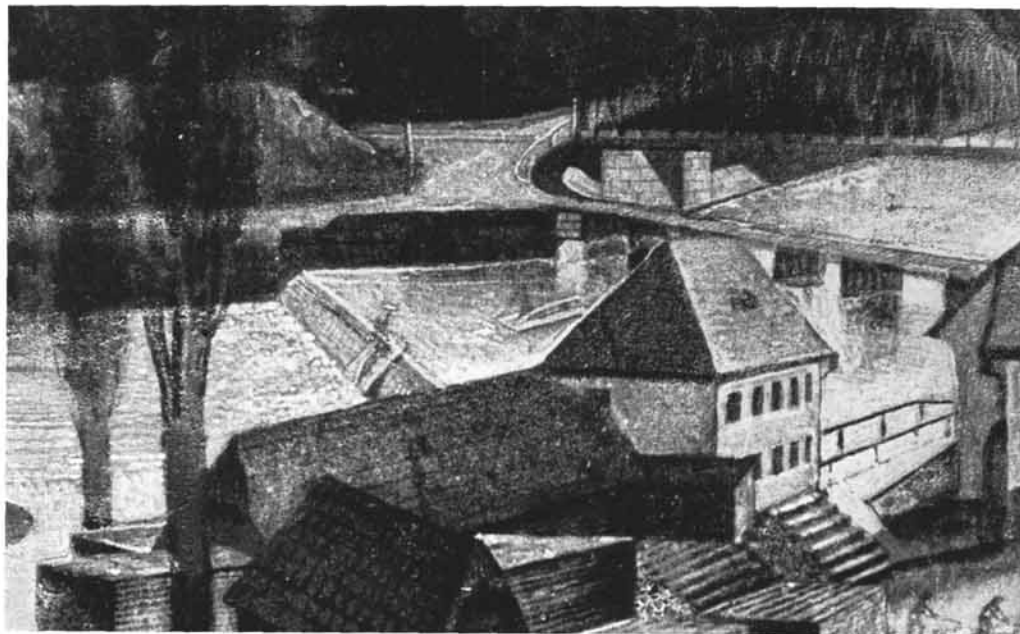
Von den Schifffahren sind dem Verfasser überhaupt keine Bilder bekannt.

Ernst Neweklowsky (Linz)

Zum Aufsatz: Der Römerstein an der Stadtpfarrkirche zu Eferding von P. Petrus Ortmayr



Der Römerstein an der Stadtpfarrkirche zu Eferding



Zum Aufsatz:
Ladenkarl und
Schifffahren von
E. Neweklowsky

Die Steyr bei der
Hörmühl
Ölbild im Besitze
des Herrn Josef
Reder
(Hörmühl)