

Dr. Christoph Stöttinger
Kemating 11
4661 Roitham am Traunfall
Archivar Benediktinerstift Lambach

Empfehlungsschreiben zur Aufnahme des Elementes „Naufahrt und Schiffsgegentrieb mittels Pferdezug auf fließendem Gewässer“ in das Verzeichnis des immateriellen Kulturerbes.

Bereits in prähistorischer Zeit erfolgte der Transport des Hallstätter Salzes auf der Traun. Der Traunfall stellte damals ein unüberwindliches Hindernis für die Schifffahrt dar, sodass das Salz vom Traunsee bis Stadl-Paura auf dem Landweg transportiert werden musste und deshalb bereits am Ende der Jungsteinzeit in Stadl-Paura eine Umladestation entstand. Ausgrabungen von 1956 bis 1959 auf dem Paurahügel belegen eine Siedlungstätigkeit bis in die Hallstattzeit und Artefakte beweisen, dass von hier aus der Fluss wieder befahren wurde.

Mit der Machtübernahme der Habsburger in Österreich erfolgte zu Beginn des 14. Jahrhunderts eine grundlegende Erneuerung und Straffung der Organisationsform des Salzwesens in Hallstatt. Königin Elisabeth, Gattin Albrechts I. und Tochter des Grafen Meinhard von Tirol/Görz, übergab die Organisation des Salzhandels einer privilegierten Gruppe, den Salzfertigern, förderte den Ausbau der Transportwege, insbesondere die Beseitigung der Schifffahrtshindernisse in der Traun und schuf eine gewaltige Handelsoffensive für das Hallstätter Salz. Weil sich ab Stadl-Paura die Wasserverhältnisse der Traun durch den Eintritt des Flusses in die Welser Heide völlig veränderten, blieb Stadl auch nach der Errichtung eines fahrbaren Kanales am Traunfall weiterhin ein bedeutender Umschlagplatz für das Salz. Das Stift Lambach als Grundobrigkeit wurde von Königin Elisabeth beauftragt, die gesamte Organisation und Abwicklung des Verkehrs auf der Traun ab Stadl zu übernehmen. So waren aus der Stadlinger Bevölkerung neben dem Stadlschreiber die Leger, Trager, Wechselknechte, Fuderl- und Küfelschifter, die Zillenhüter und vor allem die Schiffsbesatzungen zu rekrutieren. Vermutlich dürfte auch bereits um 1340 eine Schifferzeche in Stadl entstanden sein, die die Berufsinteressen seiner Mitglieder gegenüber Konkurrenz und Obrigkeit schützen sollte, die die Arbeitsbedingungen regulierte und die fachliche Ausbildung der Schifflleute überwachte.

Die Traun war ab Stadl wegen der vielen Nebenarme wesentlich seichter und deshalb mussten die Ladungen der Gmundner Siebener- und Sechserzillen hier entladen werden und täglich etwa 40000 Küfel umgeladen werden. Von hier führten Stadlinger Schifflleute täglich 22 Salzzillen nach Zizlau an der Donau. Ein Verzeichnis des Gmundner Salzoberamtes an die Wiener Hofkammer aus dem Jahr 1787 führt dabei den gesamten Zillenbestand an der Traun für die Salzabfuhr dieses Jahres an. In Stadl waren es 214 Zillen mit einer Länge von 34 m (zum Vergleich: Hofschreiberamt Hallstatt 48 Zillen, Laufen 1 Zille, Salzverwesamt Ischl 28 Zillen, Verwesamt Ebensee 24 Zillen, Großküfenhandelsamt Gmunden 94 Zillen, Zizlaueramt 143 Zillen und Enghagneramt 105 Zillen). Für den Abtransport der riesigen Salzmenge von 41 000 Tonnen dieses Jahres waren 2326 Schiffsloadungen notwendig. Für diese Transporte waren 22 Böden (= Schiffsbesatzungen) mit jeweils 10 Mann eingeteilt. Täglich führten also 220 Schifflleute die etwa je 25 Tonnen schweren Zillen zur Donau. Mit viel Geschick und oft großer Kraftanstrengung mussten dabei die schweren Ruderbäume von den Steuerern betätigt werden und die Ruderknechte mussten die Befehle des Nauförger genau befolgen, um der richtigen Fährte durch das Gewirr von Alt- und Nebenarmen, Sand- und Schotterbänken, zu folgen.

Nach Beendigung der Naufahrt übergaben die Schifflleute in Zizlau die beladenen Zillen den dortigen Zillenhütern und eilten noch am selben Tag zu Fuß die 42 km lange Strecke von Zizlau nach Stadl zurück, um am nächsten Tag die gefährliche Reise erneuert anzutreten und dies oft an 7 Tagen pro Woche. Das Stift Lambach wurde zu Beginn des 17. Jahrhunderts von der Wiener Hofkammer verpflichtet, von Maxlhaid bis Stadl eine Wagenverbindung, die sogenannte

„Haidfuhr“, zu unterhalten. Dabei konnten die jeweils zwanzig ältesten Nauführer und Steuerer auf dem Pferdewagen nach Stadl zurückgeführt werden. Die übrigen 200 Schiffsknechte legten den gesamten Weg zu Fuß zurück.

Bis Anfang des 16. Jahrhunderts wurden nach beendeter Naufahrt auch die Zillen selbst zu Geld gemacht, am Endort der Fahrt zerlegt und als zusätzliche Einnahme der Salzfertiger als Bau- oder Brennholz weiter verkauft. Der gewaltige Holzverbrauch für den Schiffbau gefährdete allerdings zu Beginn des 16. Jahrhunderts den Sudbetrieb in Hallstat und so verfügte Kaiser Maximilian 1509 die Rückführung der Salzschiffe an ihre Ausgangsorte. Gleichzeitig sollten diese Zillen Nahrungsmittel in das Salzkammergut bringen, was in Ermangelung von Straßen ohnehin nur auf dem Wasserweg erfolgen konnte. Diese Gegenzüge wurden von privaten Bauern oder Gastwirten, die diese Gegenzüge im Lizitationsweg ersteigerten konnten, durchgeführt. Nach der Einführung der Gegenzüge gingen die Aufträge im Schiffbaugewerbe stark zurück und viele Schiffwerker und Schopper verloren ihre Arbeitsplätze, fanden jedoch oft als Traunfahrerknecchte bei den Gegenzügen Verwendung.

Anfang des 19. Jahrhunderts übernahm der Staat die Gegenzüge und gründete in Stadl-Paura die ärarische Traunzugsregie. Die ärarischen Gegenzüge wurden allerdings nur kurze Zeit bis 1824 durchgeführt, dem Jahr, in dem der Staat die gesamten Salztransporte privatisierte.

Mit der Umstellung der Salzschiffahrt von der Ärarial- in die Privatregie 1824 begann allmählich der Niedergang des Berufsstandes der Schifflleute, der mit der Errichtung der Pferdeeisenbahn 1835 seine Fortsetzung fand. Mit dem Bau weiterer Bahnlinien ins Salzkammergut fand die Salzschiffahrt schließlich 1911 ihr Ende. Die Gegenzüge waren bereits 1864 eingestellt worden.

Der Schifferverein Stadl-Paura ist auf Grund seiner langen Geschichte ein Bewahrer der Tradition der Schifflleute, die durch viele Jahrhunderte dem Ort seine charakteristische Einzelstellung gaben. Die Bevölkerung bestand zu beinahe 100 Prozent aus Menschen, die im Schiffergewerbe als Nauführer, Steuerer, Schiffsknechten, Traunfahrern (Gegenzugreiter), Seilknechten, Zillenhütern, Wechselknechten, Salzlegern, Zillenschoppnern und dgl. Arbeit fanden. Durch die mündliche und praktische Weitergabe der Kenntnisse über die erforderliche Rudertechnik auf fließendem Gewässer über Generationen hinweg, beherrschen die Mitglieder des Vereines auch heute noch das Fahren auf der fließenden Traun, das sich ganz wesentlich vom Fahren auf einem See unterscheidet. Traditionelle Fahrten auf der Traun, insbesondere die Durchführung der historischen Gegenzüge, wie man sie sonst nirgends mehr erleben kann, begeistern immer wieder die heimische Bevölkerung und fremde Besucher. Darüber hinaus betreibt der Schifferverein ein Museum, das sich speziell mit der Salzschiffahrt auf der Traun beschäftigt und das Wissen um das einstige Schiffergewerbe auch für kommende Generationen aufbewahrt und weitergibt. Mit der Durchführung von Gegenzügen auf der Traun wird Besuchern die Tätigkeit der Salzschiffer und der Gegenzugreiter in praktischer Arbeit eindrucksvoll gezeigt und die Traditionen, die Kultur, die wirtschaftlichen und die sozialpolitischen Entwicklungen der Schifflleute am Stadl durch vertiefende Erklärungen näher gebracht.

Die Alleinstellung dieser regionaltypischen Arbeitsweisen auf der fließenden Traun rechtfertigt die Aufnahme des Elementes „Naufahrt und Schiffsgegentrieb mittels Pferdezug auf fließendem Gewässer“ in das immaterielle Kulturerbe in besonderer Weise.



Dr. Christoph Stöttinger Lambach, 10.5.2022