



ENCYCLOPAEDIA CINEMATOGRAPHICA

HANS SIEGFRIED SCHRATTER und JOSEF EISNER

FILM E 3028

Mitteleuropa, Oberösterreich – Floßbau an der Enns

Publikation von HANS SIEGFRIED SCHRATTER

Sonderdruck

Publ. Wiss. Film., Ethnol. 17 (1991), 85–94.

HANS SIEGFRIED SCHRATTER: Mitteleuropa, Oberösterreich –
Floßbau an der Enns. Film E 3028 von HANS SIEGFRIED
SCHRATTER und JOSEF EISNER.

ISSN 0341-5910

GÖTTINGEN 1991

INSTITUT FÜR DEN WISSENSCHAFTLICHEN FILM

HANS SIEGFRIED SCHRATTER

Mitteleuropa, Oberösterreich – Floßbau an der Enns

Film E 3028 von HANS SIEGFRIED SCHRATTER und JOSEF EISNER

Mit 4 Abbildungen

Allgemeine Vorbemerkungen

Wie prähistorische Funde aus dem Strudengau beweisen, ist die Schifffahrt bzw. Flößerei in unseren Breiten sehr alt. Im Gebiet der Eisenwurzn, welches die Enns im Westen, die Salza im Süden und die Traisen im Osten begrenzen, war schon im Mittelalter eine rege Eisenindustrie vorhanden. Dafür wurde vom Erzberg bei Eisenerz (Steiermark) das Roheisen über den Wasserweg angeliefert. Bereits die Römer brachten das norische Eisen für Eisenfarbe in Lauriacum (Lorch bei Enns) auf Holzflößen die Enns flußab. Um 1424 gab es in Weyer (Oberösterreich) und Umgebung 21 Eisenhämmer, 1628 waren es schon 59.

Ein besonderer Umschlagplatz und eine Zentralstelle für Eisen und somit für die Flößerei war der Kasten in Weyer, hier wurde auch das im Film gezeigte Floß gebaut. Dieses Bauwerk ist 1373 erstmals urkundlich erwähnt. Es dürfte jedoch beträchtlich älter sein und gehörte ursprünglich zum Kloster Garsten. Der Kasten in Weyer diente als Lager- und Umschlagplatz, Getreidespeicher für Flößer, Hammerschmiede und Köhler, wie auch als Taverne und Herberge für Schiffsleute und Floßfahrer.

Flößerei

Der genaue Ursprung in Europa ist mit Sicherheit nicht mehr festzustellen, es ist jedoch anzunehmen, daß Holzflöße schon sehr frühzeitig und vor allem ehe es Schiffe gab, zunächst durch Zusammenbinden mehrerer Stämme entstanden sind. Floßähnliche Fahrzeuge sind in Bereichen verschiedenster Kulturstufen zu finden; schon bei Plinius im Buch 6 heißt es „Antea ratibus navigabatur“. Im Buch der Könige wird über die Errichtung eines Tempelgebäudes in Jerusalem

um etwa 1000 v. Chr. berichtet, bei der das Holz aus dem Libanon auf dem Meer transportiert wurde, um von dort bis nach Jaffa auf Flößen weiterbefördert zu werden.

Die Anfänge der Flößerei sind jedoch auch in unserem Gebiet mit hoher Wahrscheinlichkeit sehr viel älter.

Unterschiedlicher Art ist auch die Verbindung, mit der die Holzstämme aneinander befestigt wurden. Sie reicht vom Verbinden der einzelnen Bäume mit Hilfe von Seilen, elastischen Baumrinden und sonstigen pflanzlichen Fasern bis zur Befestigung mit Holzdübeln, die jeweils zwei Stämme miteinander verbunden haben. Floßbau mit größerer Verbreitung dürfte in Europa etwa 8–9 Jahrhunderte zurückreichen. Diese Beförderungsart wurde zunächst wohl dazu verwendet, geschlagenes Holz von einem Ort zum anderen zu transportieren. Sehr bald hat man aber erkannt, daß hier auch eine Möglichkeit gegeben war, andere Materialien mit den Fahrzeugen zu transportieren.

Eine Weiterentwicklung der Flöße aus Baumstämmen ist das berühmte Ladenkahl (Laden = Brett), das für Steyr bekannt ist (Abb. 1). Auf längeren und größeren Floßtouren wie etwa die Donau oder die Isar flußab wurden dann richtiggehend Hütten auf den Flößen erbaut, um der Mannschaft Schutz vor Wind und Wetter auf ihren langen Fahrten zu bieten.

Die Ennsflößerei

Das im Erzberg bei Eisenerz gewonnene Eisen wurde schon zu früher Zeit nach Norden bis Großreifling gebracht, um von dort auf Flößen ennsabwärts befördert zu werden. Hierzu mußte der Abt des Stiftes Admont Holz zur Verfügung stellen. Auf Grund mehrerer gefährlicher Stromschnellen, besonders der bei Großreifling, konnten die Flöße damals nur etwa 60 Zentner Ladung tragen. Aus der Ladstattordnung des Abtes Thomas Rauscher von 1466 geht bereits hervor, welch zentraler Punkt der schon erwähnte Kasten in Weyer für die Ennsflößerei war. Aus dieser Ladstattordnung ist auch zu entnehmen, welch unterschiedliche Arten von Flößen damals auf der Enns fuhren. So gab es z. B. Khräxenflöß, Pnchflöß, Saagflöß, Raiftilln, Scheitertilln usw. je nach Bauart und Ladung.

Was an unterschiedlichen Waren transportiert wurde, ist aus der Ladstattordnung zu entnehmen. So findet sich Eisengeschmeide in Fässern oder Lagln, Stahl oder Zwiezeug in Fässer, Kloben, Knitteln, Stechlingbogen (Armbrüste), Käse, venedische Güter, Salz, Wein, leere Fässer, Ebenholz, Schleifsteine, Umschlitt, Hirschgeweihe, Krämereiwaren, Leder, Ochsenhörner und andere Dinge in Fässern und Säcken verpackt.

Weitere Anhaltspunkte über die Floßgattungen an der Enns finden wir in den Mautsätzen vom 30. November 1386. Hier steht: „Tannstuck dazu Poden, er sei groß und klein mit vier Sturln“. Hier wird einerseits auf das für den

Floßbau verwendete Material (Tannstuck) und andererseits auf die Ausstattung der Flöße (Anzahl der Sturln) Bezug genommen. Weiterhin findet sich die Bezeichnung „Kraxen“ für solche Flöße, die gewöhnlich weniger als 4 Ruder hatten.

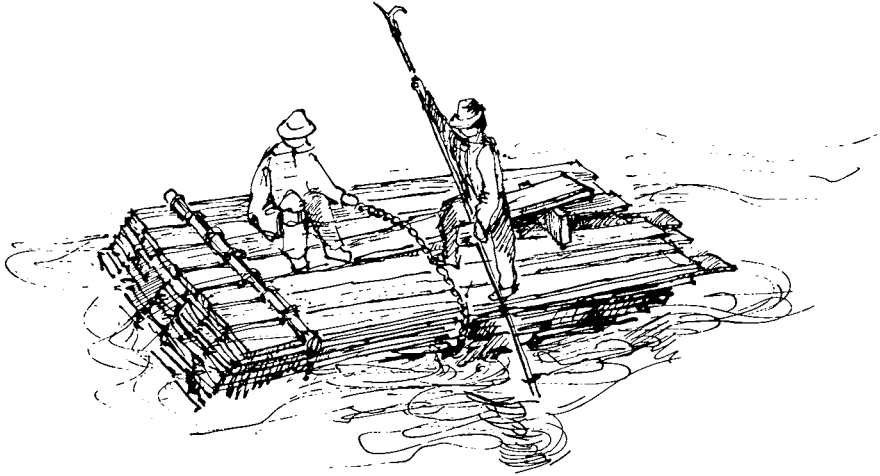


Abb. 1. „Ladenkarl“. Aus Brettern bestehendes Floß wie es in Steyr Verwendung fand
Zeichnung: REINHARD MOSER, Steyr

Um die Wende des 16. Jh.s trat dann Holzangel ein, da sich die Eisenerzeugung verdreifacht hatte. Am 5. Mai 1567 berichtet die niederösterreichische Kammer, daß die Steyrer die Wiener Eisenkammer nicht mit genügend Eisen versehen konnten, weil es ihnen am Floßholz fehlte. Im Ladstattbuch von Weißenbach ist zu finden, daß in der Zeit vom 1. Mai 1568 bis 30. April 1570 nicht weniger als 599 Flöße mit Eisen beladen nach Steyr abfahren. Und dies zu einer Zeit, zu der bereits Schiffe auf der Steyr unterwegs waren. Die Ennsflöße, wie sie noch bis zur Einstellung der Flößerei im Zusammenhang mit dem Kraftwerksbau auf der Enns fuhrten, bestanden aus einem einzigen Kahr (Lage aus Baumstämmen). Diese Stämme wurden durch ein an den beiden Enden des Floßes quer übergelegtes Joch zusammengehalten, an dem die äußeren Stämme mit Nägeln, die dazwischenliegenden gleichfalls mit Nägeln oder aber mit verkeilten Wieden (gewundenen, in sich verdrehten, zumeist aus Haselholz bestehenden Zweigen) zusammengehalten wurden. Je nach Länge des Floßes waren auch im Mittelteil die notwendigste Anzahl Joche vorhanden. Vorne und hinten waren die Ruder ebenfalls mit Wieden festgehalten und an den in die Joche eingelassenen lotrechten Sturln eingehängt. Die unten zweiseitig zugespitzten Sturln wurden in Holzlöcher, die durch mehrfaches nebeneinander Anbohren der Joche entstanden, eingeschlagen.

Die Verbindung Sturln und Ruder erfolgte im wesentlichen durch eine zu einer 8 verdrehten Wiede (Abb. 2). Die Höhenfixierung erfolgte durch einen „Spatzen“, ein Nagel oder Stift, der die Wieden und Sturln fixierte. Um ein Verdrehen der Ruder in ihrer Längsachse zu verhindern, wurde oberseits ein

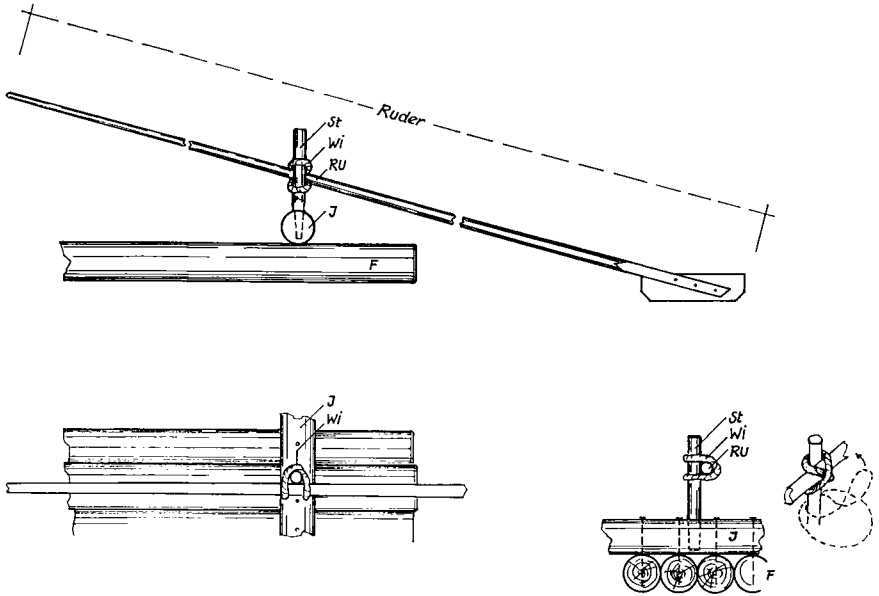


Abb. 2. Befestigung der Ruder (St = Sturl, Wi = Wiede, Ru = Ruder, J = Joch, F = Floß)
 Zeichnung: REINHARD MOSER, Steyr

an einer Seite zugehacktes und dadurch abgeflachtes Holz angenagelt. Auch zur Fixierung der Ruder mit Ruderblatt außerhalb des Wassers wurde eine Fixiermöglichkeit mit Wieden angebracht.

Diese Grundflöße wurden zumeist auch noch mit Blochen beladen, die möglichst weit rückwärts gelagert wurden, damit der vordere Teil etwas aus dem Wasser ragte und so leichter über Hindernisse hinwegfahren konnte. Der Größe entsprechend hatten die Flöße vorne und hinten je ein, zwei oder gar drei Ruder. Die Flöße waren bis etwa 20m lang, vorne bis etwa 5,70m und hinten bis zu 7,20m breit. Vereinzelt gab es auch wesentlich größere. Nach der Flößereiordnung vom Jahre 1889 genügten bei kleinerem Wasserstande und bis zu einer Länge von 26m zwei Flößer. Auch war hier angegeben, daß die Länge von 60m nicht überschritten werden durfte. Der durchschnittliche Rauminhalt eines Floßes betrug 35 Festmeter. Ein mit vier Flößern besetztes Floß hatte folgende Aufgabenverteilung:

Es gab einen Floßmeister, einen Sturer (Steuerer oder Steuerer), einen Stutzenknecht sowie einen Gehilfen (Scheißruderer). Bei fünfflößig gefahrenen Flößen gab es auch noch den Wildbahner hinten rechts. Diese Einteilung wurde jedoch recht flexibel gehandhabt und dürfte auch mit der Erfahrung der einzelnen Flößer in Zusammenhang gestanden haben. In Steyr, einer zentralen Stadt der Flößerei, gab es zu Anfang des 19. Jh.s ein Floßmeisterrecht und auch eine Schiffsmeisterei. Personen in Steyr die mit Schifffahrt und Flößerei zu tun hatten waren in der Genossenschaft der Schiffmeister, Holzgroßhändler und Flößer zusammengefaßt. Diese stand unter Aufsicht des Magistrates Steyr. Hier gab es auch einen für die dortige Lände zuständigen Ländemeister.

Eine Floßfahrt von Weißenbach bis nach Steyr dauerte durchschnittlich sieben Stunden und von Steyr bis an die Donau im Mittel vier Stunden. In Steyr wurden zumeist die Flößer gewechselt. In Markt Au, am linken Donauufer unterhalb der Einmündung, wurden dann die Ennsflöße zu größeren Donauflößen zusammen- oder umgebaut. Das Abbauen der Flöße wurde als Ausstreifen bezeichnet. In Au kamen jährlich bis zu 2 000 Flöße an, diese Zahl sank um die Jahrhundertwende auf etwa 800. Die Flößerei an der Enns und an der Salza, einem Ennszubringer, der bei Großreifling einmündet, bediente sich wie auch anderswo eines Wasserschwalles, einer Welle, die durch sogenannte Klausen erzeugt wurde. Eine Klausen bestand aus einem Holzbauwerk, daß das ankommende Wasser aufstaute und auf Grund eines speziellen Verschlusses mit einem Schlag geöffnet werden konnte. Daher auch der Ausdruck „die Klausen schlagen“.

Eine berühmte Klausen war die Presceny-Klausen, die sich im steiermärkischen Wirtschaftsbezirk Wildalpen befindet. Sie wurde in den Jahren 1840–1842 gebaut; die Klausen hatte eine Kronenlänge von 48 Metern, eine Konstruktionshöhe von 9 m. Hierbei betrug der Fassungsraum etwa 648 000 m³ bei einer Füllzeit von etwa 12–14 Stunden. Die Entleerung hingegen erfolgte in wenigen Stunden. Hier waren Heb- und Schlagtormechanismus an seitlichen Öffnungen kombiniert. Die Flöße wurden unmittelbar unterhalb der Klausen an vorgegebenen Einbindeplätzen gebaut. Salzaflöße waren deutlich kleiner und transportierten im wesentlichen nur Holz aus der Gegend Wildalpen bis nach Großreifling, wo sie in einer Papierfabrik verarbeitet wurden. Hier befand sich der letzte Flößereibetrieb in diesem Landstrich, nachdem den Transport von Gütern im wesentlichen Eisenbahn und Straße übernommen hatten.

Ähnlich dem im Film gezeigten Floß wurde auch hier zuerst aus Lang- und Jochhölzern ein Rahmen erstellt, in den kürzere Bloche eingebaut wurden. Über den Stößen der Bloche wurden Jochhölzer mit Eisennägeln befestigt, so daß die Bloche im Rahmen etwas beweglich blieben, was auch für die teilweise wilde Fahrt über Stromschnellen notwendig war. In ganz besonderen Wildwasserstrecken wurden Flöße zu einem Großteil auch mit Wieden gebunden, die sehr viel mehr Flexibilität gewährleisteten als Eisennägeln.

Für das Einbinden eines mittleren Floßes benötigten die Flößer etwa 4 Stunden. Zur Ergänzung soll auch erwähnt werden, daß auch am linksufrigen Zubringer der Enns, der Steyr, Flößerei betrieben wurde.

Gesetzliche Regelungen in der Flößerei

Im „Handbuch der Landesgesetze und Stadthaltereiverordnungen zum Gebrauche der KK-Gendarmerie in Oberösterreich“ [3] aus dem Jahre 1902 befinden sich entsprechende Regelungen der Floßfahrt auf dem Ennsflusse in der Strecke von Hieflau bis zu seiner Einmündung in die Donau. Hier finden sich auf den Seiten 16–29 unterschiedliche Anweisungen. So unterlagen die Floßfahrer einer Meldepflicht, sollten sich irgendwelche Flußgebreen zeigen, die die Floßfahrt gefährden können. Das Einbinden der Flöße hat nur so zu erfolgen, daß die andere Floßfahrt nicht behindert wird, und Einbindeplätze sind anzeigespflichtig. Beim Einbinden dürfen Uferbauten nicht beschädigt werden, in der Regel darf nur an dafür vorgesehenen Landungsplätzen angelandet werden; auch werden die dafür vorgesehenen und ausgewiesenen Plätze angeführt, z. B. Enns, Gegend Steyr oder der Kasten bei Weyer. Auch sind diverse Wasserstandsmeßstellen aufgeführt und Pegelhöhen angegeben, an denen die Flößerei einzustellen ist.

Im § 6 werden verschiedene Fahrregeln aufgelistet. Hier finden wir, daß das Flößen zur Nachtzeit, eine halbe Stunde nach Sonnenuntergang bis eine halbe Stunde vor Sonnenaufgang, sowie das Langfahren oder Schleifen an Brücken und Uferverbauten strengstens untersagt ist. Über Länge, Breite, Bemannung der Flöße und über das Flößerpatent gibt diese gesetzliche Regelung ebenfalls Auskunft. Es wird auch angeführt, daß bei kleinem Wasserstande für Flöße bis zu 26 m Länge eine Bemannung von 6–9 Flößern notwendig ist. Daß in der Flußstrecke von der Stadt Steyr abwärts nur solche Personen in der Flößerei Verwendung finden dürften, welche ein Flößerpatent besitzen.

Über Konstruktion und Ausrüstung der Flöße gibt § 8 Auskunft. So muß eine angemessene Anzahl von Rudern, Reserverudern, Haken (Abb. 3), Beilen, Seilen, Griesbeilen mitgeführt werden. Zur Floßausrüstung gehört auch eine Tafel, aus welcher Name und Wohnort des Floßeigentümers ersichtlich ist. So gibt es auch Regeln über Fahrdistanzen, die zwischen einzelnen Flößen einzuhalten sind, Vorfahrtsregeln, aber auch Verhaltensmaßregeln über allfällige Strandungen sind hier zu finden. Auch war das Mitführen eines Exemplares der zitierten Vorschriften verbindlich.

Wie schon angeführt, wurde um die Wende des 16. Jahrhunderts der Holzmangel so kraß, daß um einer weiteren Verwüstung der Wälder Einhalt zu gebieten, von der Flößerei abgegangen werden mußte. Der Eisentransport ging nun auf die Schifffahrt über, und um diese zweckentsprechend an der Enns durchführen zu können, wurde die Anlage eines Treppelweges notwendig. Auf

diesem Treppelweg konnten dann mit Hilfe von Pferden die Schiffe wieder flußauf gezogen werden. Um 1559 begann die Errichtung dieses Treppelweges, der 1583 endgültig fertiggestellt wurde. Gleichzeitig erfolgte eine Regulierung

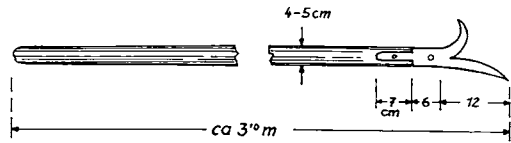


Abb. 3. Flößlerhaken
Zeichnung: REINHARD MOSER, Steyr

der Enns von Steyr bis nach Hieflau (Offner, Oberösterreichische Heimatblätter). Mit Errichtung der Eisenbahn, aber endgültig mit Errichtung der Kraftwerkskette an der Enns verschwand die Flößerei gänzlich aus diesem Gebiet. Nur an kleinen Stauwerken oder natürlichen Hindernissen (Traunfall) wurde mit Hilfe von Floßgassen eine Möglichkeit geschaffen, daß Baumflöße solche überwinden konnten.

Filmbeschreibung

Im ersten Abschnitt des Films wird gezeigt, wie Fichten im Bereich Weyer und Umgebung gefällt werden. Die Stämme werden dann entastet, entrindet und den ersten Teil bis zum Weg einfach durch Abrutschen-Lassen abtransportiert. Der weitere Transport wird dann mit Haflinger Pferden bewerkstelligt, wobei die Stämme an Ketten befestigt und zum Fluß gezogen werden. Anschließend werden die drei außen liegenden Stämme ins Wasser gerollt und am ersten Joch (Querholz) befestigt und hierauf der innere Teil mit kurzen Hölzern ausgefüllt. Dazwischen ist wieder zu sehen, wie weitere Bloche zum Pferdetransport vorbereitet werden und wie das Nageln an den Jochen erfolgt. Die ins Wasser gerollten Stämme werden mit Flößlerhaken an die Stellen transportiert, an denen sie dann am Floß befestigt werden. Dazwischen wird eine Übersicht gezeigt, wie der äußere Rahmen aus sehr langen Blochen und die erste Lage der Stämme bereits fix am Floß befestigt sind. Es ist auch ersichtlich, daß das Nageln im wesentlichen mit Beilen erfolgt, die immer mit zum Handwerkszeug der Flößer gehören.

Sobald das Floß in seiner Grundform fertig ist, werden dünne lange Hölzer vorbereitet, um daraus die Ruder zu fertigen. An den Enden des Ruders werden Flachstellen ausgehackt, um dort das Ruderblatt (aus einem Brett) festzunageln. In weiterer Folge wird gezeigt, wie das Drehen der Wieden erfolgt, wie die sehr flexiblen Verbindungen, welche in diesem gezeigten Fall nur zur Befestigung

stigung der Ruder Verwendung finden, angefertigt werden. In Einzelfällen wurden früher diese Wieden auch zum Auseinanderbinden der einzelnen Floßstämme selbst verwendet. Das hier für die Wieden verwendete Holz ist die Hasel (*Corylus avellana*; Abb. 4 a).

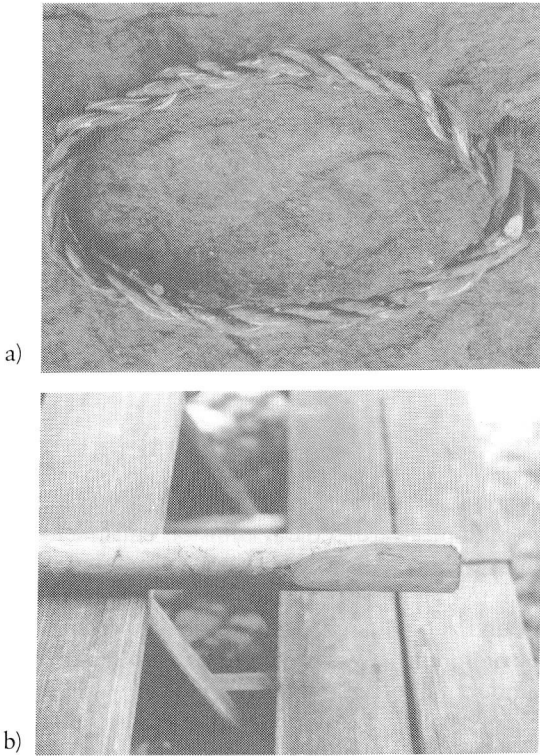


Abb. 4. a) Wieden aus Haselnuß zur Befestigung der Ruder, b) Sturl. Zweiseitig abgeflachtes Ende zum Einschlagen in das Joch

FOTO: HANS SIEGFRIED SCHRATTER

Der nächste Arbeitsgang ist das Ausmessen der Bohrlöcher für die Sturl, die lotrechten Holzsteher, an denen die Ruder befestigt werden. Die Löcher werden mit Handbohrer eingebohrt und dann die zweiseitig abgeflachten Sturl eingeschlagen (Abb. 4 b). Anschließend werden die Ruder angepaßt und durch Verdrehen der Wieden in Form einer Acht befestigt. An der Berührungsstelle zwischen Ruder und Sturl wird dieses oberseitig abgeflacht und daran ein kleines Holzstück angenagelt, damit sich die Ruder nicht um ihre Längsachse drehen können. Abschließend ist ein Ablegemanöver des fertigen Floßes zu sehen, wo die Funktion der Ruder und die Fahrt des Floßes in einer Totalen gezeigt wird.

Das Einbinden erfolgt in unmittelbarer Nähe des Kastens bei Weyer, der auch in einigen Szenen im Hintergrund zu sehen ist. Die Räumlichkeiten im schön restaurierten Haus beherbergen heute das Flößereimuseum Weyer-Kastenreith, wo eine Vielzahl von Exponaten Einblick in das ehemalige Leben und die Arbeit der Flößer gewährt.

Bibliographie

- [1] BAJORAT, A., und C.J. v. SAZENHOFEN: Handwerksfibel Flösserei und Trift. München 1980.
- [2] GRÜLL, G.: Beiträge zur Geschichte des Kastens an der Enns. Heimatland. Feb. Linz 1927.
- [3] Handbuch der Landesgesetze und Statthaltereiverordnungen zum Gebrauche für die K.K. Gendarmerie in Oberösterreich. Verlag des K.K. Landes-Gendarmerie-Commandos Nr. 8. Linz 1902.
- [4] NEWEKLOWSKY, E.: Die Schifffahrt und Flösserei im Raume der oberen Donau. 3 Bde. Linz 1952, 1954, 1964.

Angaben zum Film

Stummfilm, 16 mm, farbig, 254 m, 23 ½ min (24 B/s). Hergestellt 1984, veröffentlicht 1989.

Das Filmdokument ist für die Verwendung in Forschung und Hochschulunterricht bestimmt. Die Aufnahmen wurden von Dr. H.S. SCHRATTER und Dr. J. EISNER, Institut für Angewandte Öko-Ethologie, Staning, der Forschungsgemeinschaft Wilhelminenberg, Wien, hergestellt. Bearbeitet und veröffentlicht durch das Institut für den Wissenschaftlichen Film, Göttingen, Dr. F. SIMON; Schnitt: A. SCHMIED und Dr. D. SCHRATTER.

Inhalt des Films

Mitteleuropa, Oberösterreich – Floßbau an der Enns. Das Flößermuseum in Weyer feiert 1985 seinen zehnjährigen Bestand. Aus diesem Anlaß wird nach herkömmlicher Methode ein Ennsfloß aus Fichtenstämmen gebaut. Ehemalige Flößer und Holzknechte zeigen ein letztesmal ihr Können. Beginnend mit Schlägerung, Entastung und Entrindung, über die Holzbringung ist der Bau des Floßes an der Enns dargestellt.

Film Summary

Central Europe, Upper Austria – Building a raft at the Enns river. In 1985 the Museum of Rafts at Weyer celebrates its tenth anniversary. On this occasion an Enns raft is built by the traditional method from pine trunks. Former raftsmen and woodcutters show for the last time their ability. The film presents all the stages of the work, from the wood-cutting, disbranching, and decorating over the wood haulage to the fastening together of the trunks.

Résumé du Film

Europe centrale, Haute-Autriche – Construction d'un radeau sur l'Enns. En 1985, le Musée de radeaux de Weyer célèbre les dix ans d'existence. À cette occasion un radeau de l'Enns est construit par la méthode traditionnelle avec des troncs de sapin. D'anciens flotteurs et bûcherons font pour la dernière fois preuve de leurs capacités. Le film présente toutes les phases du travail depuis l'abattage du bois, l'ébranchage et le décortillage, le transport du bois jusqu'à l'assemblage du radeau.

Danksagung

Meinen Dank möchte ich den Flößern und Mitarbeitern des Flößermuseum Weyer-Kastenreith für Organisation und Floßbau aussprechen wie auch Herrn R. Moser für die Anfertigung der Darstellungen.

Professor Otto Koenig als maßgeblichem Förderer des wissenschaftlichen Films in Österreich zum 75. Geburtstag gewidmet.