

Terms and Conditions

The Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept there Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Library

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

Imprint:

Director: Mag. Renate Plöchl

Deputy director: Mag. Julian Sagmeister

Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

Contact:

Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100



Traunfall-Canal, oberer Theil, 1893.

bis drei Schiffe auf einmal beförderten. An diesem Unternehmen war stets auch das Stift Lambach mit mindestens zwei Zügen betheilig.⁸⁵⁾ Die Anzahl der von Stadl nach Gmunden verkehrenden Traunzüge, der „Fallzüge“, belief sich anfänglich stets auf drei, von 1689—1702 auf vier, in weiterer Folge auf fünf bis sieben.⁸⁶⁾ Durch sie wurden die Schiffe aber nicht direct in den See herauf, sondern nur bis unterhalb der Köhlmühle gebracht, und dort die Pferde ausgespannt („ausgeschlagen“). Während man diese durch den Stadtgraben auf einem steilen Pfade, den das Stadtkammeramt herzuhalten verpflichtet war, zum oberen Thore hinauftrieb, wurden die Schiffe mittels der sogenannten „Zillenwinde“ durch die „Durchfahrt“ und nachmals die erste Seeclause in den See hinaufgewunden.⁸⁷⁾ Diese Winde war oberhalb der Brücke nächst der Mauer des Kammerhofgartens im See errichtet, und dieses letzteren Umstandes wegen der Herrschaft Ort „mit aller Gerechtigkeit, Handel- und Verwandlungen unterworfen“. Deshalb mußte auch der jeweilige Eigenthümer, der „Windenmeister“, einen jährlichen Dienst von 24 S dorthin bezahlen, und überdies „die Fischer- und andere Herrschaftsplätten“ unentgeltlich aus der Traun heraufbefördern. Er bekam für das Heraufwinden eines jeden Salzschiffes 6 kr., aus dem Mautamte aber bezog er als „Windenbesserung“

In neuerer Zeit führte man die leeren Schiffe überhaupt nur mehr zu zweien mit neun Pferden von Stadl flußaufwärts, transportirte aber durch den Fallcanal nur je eines davon und vereinigte sie erst oberhalb desselben wieder zu einem Zuge. Hierbei wurde von jenem Orte gewöhnlich um 3 Uhr Morgens abgefahren, nach Passirung des Traunfalles eine Futterpause gehalten und Gmunden dann gegen Mittag erreicht.

Der Zillengegentrieb erforderte von allen dabei Betheiligten, namentlich aber von den Reitern wegen der damit verbundenen Schwierigkeit und Gefahr großen Muth und Gewandtheit. Auf der Strecke Bizlau — Stadl standen um 1660 gewöhnlich vier, um 1720 aber schon neun bis zehn Traunzüge in Verwendung, die ein jeder aus fünf bis sechs „großen, starken und kostbaren Pferden“ zusammengesetzt waren, und zwei