

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

und Schleiffsteine — abgesetzt, so wurden sie als Brennholz verkauft. Eine solche nur für die Talfahrt allein bestimmte Platte kam durchschnittlich nach unserem jetzigen Gelde auf 500 K zu stehen und hatte sie ihren Zweck erfüllt, so mußte man froh sein, für sie als Holzware 200 K zu erhalten. Hier sei gleich bemerkt, daß diese und alle folgenden Zahlenangaben einer in Bayern um 1860 angelegten Aufschreibung entnommen sind. Der Abgang von den Herstellungskosten mußte durch das Frachterträgnis hereingebracht werden, weswegen man auf diesen Schiffen möglichst große Ladungen unterzubringen suchte. Von Passau bis Wien fuhren Plätten mit über 2000 Zentner Belastung und der Frachtsatz für diese Strecke war ungefähr 70 h per Zentner. Die Bedienung solcher bloßer Talfrachtschiffe war ganz klein: Der „Kausführer“ (in Bayern sagte man „Kausörg“) stand am vorderen „Rehruder“, das hintere Ruder führte der „Nachkehrer“ und außer diesen waren nur mehr zwei Schiffsknechte auf der Plätten. Der im Mühlviertel häufig vorkommende Familienname Rehrer bedeutete also, was hier nebenbei bemerkt sei, ursprünglich einen Schiffslenker.

Die zweite Art der Schiffe, nämlich die, welche zur Tal- und Bergfahrt dienen mußten, wurden weit stärker gebaut und waren auch immer vornehmer ausgerüstet. Vorne am Schiffsschnabel dieser Verkehrsplätten stand in der Regel der Name des Schiffsherrn und auch ein Fähnlein in den Landesfarben war da immer angebracht. Diese Art der Schiffe fuhren übrigens für gewöhnlich nicht einzeln, sondern zugsweise und ein solcher „Schiffszug“ bestand: aus dem Hauptschiffe, der „Hohenau“, welche an 23 Meter lang und bei 5½ Meter breit war; bei einer Wassertiefe von wenigstens einen Meter konnte ein solches Schiff mit 1600 Zentner belastet werden, dann kam der „Nebenbeier“, der bei 1400 Zentner aufnahm und noch folgte der „Schwemmer“, welcher ungefähr 1200 Zentner trug. Auch ein Rettungsboot, die „Stoirplätten“, gehörte zum Schiffszug. Die treibende Kraft, welche diese Schiffe mit ihren Lasten aufwärts brachte, waren Pferde — durchschnittlich 30 für einen Schiffszug — für welche auch zwei Rossplätten mitgeführt werden mußten.

Diese zweite Art der Schiffe kam, weil viel stärker gebaut, auch bedeutend höher zu stehen; eine „Hohenau“ kostete bei 1300 K, ein „Nebenbeier“ an 1100 K und ein Schwemmer bei 1000 K; dabei konnten solche Schiffe in der Regel nicht öfter als nur viermal hin und zurück verwendet werden und gehörten zu einem Schiffszuge auch Seile im beiläufigen Werte von 2000 K.

Die Besitzer solcher Schiffe hießen für gewöhnlich Schiffmeister; deren Wohnhäuser, die ja noch in verschiedenen Donauorten zu sehen sind, hatten einen hübschen Fensterausbau, von dem „nauwärts“ und „bergwärts“ Ausschau gehalten werden konnte; es wird erzählt, daß manche Schiffmeister nur des Schwimmens unkundige Schiffsknechte halten wollten, da, wenn eine Platte auffuhr, die schwimmkundigen Arbeiter dieselbe oft vorschnell schwimmend verließen und preisgaben, während die schwimmunkundigen mit dem Fahrzeug auch ihr Leben zu retten suchten.

Was die alte Schifffahrt einträglich machte, war die Bergfahrt, also die Rückfahrt; die Donauländer, die Gegenden um Wien und Buda-Pest, gaben Wein und Getreide zu billigen Preisen ab, so daß sich die mühe- und gefahrvolle Verfrachtung flussaufwärts noch immer auszahlte. Damit diese Schiffe durch Pferde, wie schon erwähnt, aufwärts gezogen werden konnten, war an einem Flußufer — bald rechts, bald links, wo es eben am leichtesten geschehen konnte — ein eigener Weg angelegt, der in verschiedenen Gegenden verschieden benannt wurde: Schiffsweg, Treiberweg, Treppelweg, Reitweg auch Hufschlag; vom letzteren Namen hießen im Mühlviertel in früheren