

## **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

Zeiten die Strombauleiter „Huffschlagmeister“. Manche Forstordnungen verlangten, daß auf bewaldeten Ufern ein Streifen von 3 Klafter Breite für den Treppelweg abgeholt bleibe. Uebrigens gab es auch einzelne Strecken, wo wegen Felsen, verschiedener Einbauungen oder Sümpfen weder am rechten noch am linken Ufer ein Huffschlag oder Reitweg angelegt werden konnte; da waren dann eine Reihe starker Holzpfähle, die „Reitstöcke“ ins Wasser geschlagen, an denen sich die Schiffsleute mittels Hakenstangen aufwärts zogen und schoben.

Auf den „Kopflätten“, welche immer auch die vorrätigen Seile trugen, wurden die Pferde über den Fluß geführt, wenn der Reitweg sich auf der anderen Seite fortsetzte; im Einspringen in die Plätten und Auspringen aus derselben mußten natürlich diese Pferde geübt sein. Zu den berittenen Lenkern dieser „Treiberpferde“ eigneten sich nur junge, sehr ausdauernde Leute.

Die ganze Verantwortung für einen Schiffszug trug der „Vorreiter“; hatte dieser den Zustand des Reitweges schon überhaupt zu untersuchen, so insbesondere, ob sich auf vom Wasser überspielten Strecken keine Untiefen gebildet hatten; bei diesen Untersuchungen bediente sich der Vorreiter eines langen Stabes.

Außerst mühsam, gefährlich und langweilig war so eine Bergfahrt; ungünstiger Wasserstand und andere Hindernisse kamen wiederholt inzwischen, so daß manchmal 8—12 Wochen vergingen, bis ein Schiff wieder zurückkam; fürchterlich mußten die Schiffsleute oft ausbleiben, bei der schlechtesten Witterung während des Tages auf dem Wasser und bei Nacht in den Auen unter Erlengestrüpp, wobei nur der Reitsattel als Kopfpolster diente, da die an verschiedenen Punkten errichteten Holzstallungen oder ein Landungsort wiederholt nicht erreicht werden konnte.

Diese Art des Dienstes brachte es mit sich, daß die Schiffsleute sehr gute Böhne erhalten mußten; auch die Zugpferde, welche oft auch von Pferdebesitzern streckenweise beigelegt wurden, kamen auf ein hohes Geld; manche Schiffsmeister berechneten ihre täglichen Auslagen (samt Sachentwertung durch Abnutzung) auf 300 Kronen. Besonders gut mußten die Ortsauführer bezahlt werden; alle Flüsse hatten nämlich besonders gefährliche Strecken, durch die man die Schiffe von einem ortskundigen Schiffmann, der an dieser Strecke wohnte, führen lassen mußte; alle diese Linien hatten ihre eigenen örtlichen „Rauführer“.

Auch verschiedene Zoll- oder Mautauslagen hatten die Schiffsmeister zu bestreiten, sowie nämlich manche Orte an den Saumwegen von den da durchgeführten Waren, wie in einem früheren Beitrag schon erwähnt ist, einen Zoll einheben durften, so hatten auch manche Wasserorte dasselbe Recht hinsichtlich der Schiffs-ladungen. Und sowie es an den Saumwegen „Stappellätze“ gab, wo die Waren abgeladen werden mußten, damit sie genau verzollt werden konnten und auch zum Verkaufe bereitstünden, so hatten das gleiche Recht — hier „Anschütt“ genannt — auch manche Wasserorte auf die Schiffswaren.

Ein sehr alter und großer Landungsplatz an der oberen Donau war Marsbachzell; von dort führten verschiedene Saumwege ins Innere des Mühlviertels und nach Böhmen; für diesen Ort bedeutete es offenbar einen großen Einnahmementgang, als die Neufeldner einen neuen Landungsort, nämlich Obermühl, gründeten (siehe Hasleders Geschichte des Marktes Neufelden). Es ist möglich, daß daraufhin Marsbachzell, um das dortige Anlanden einladender zu machen, auf alle Zoll- oder Anschüttrechte verzichtete und so dann zu dem Namen Freizell gekommen ist.

Bei der alten Ruderschiffahrt haben viele Menschen ihr Leben eingebüßt. Die Totenbücher der Donaupfarreien weisen durch die Jahrhunderte hindurch eine große Menge angeschwemmter Schiffsleuteleichen auf, „unbekannte männliche Leiche, von der