

KÄRNTEN

LANDSCHAFT, VOLK, KULTUR

2. JAHR

GELEITET VON JOSEF FRIEDRICH PERKONIG

HEFT 8

Die Anfänge der Wörthersee-Schiffahrt

Von Dr. Martin Wutte

I.

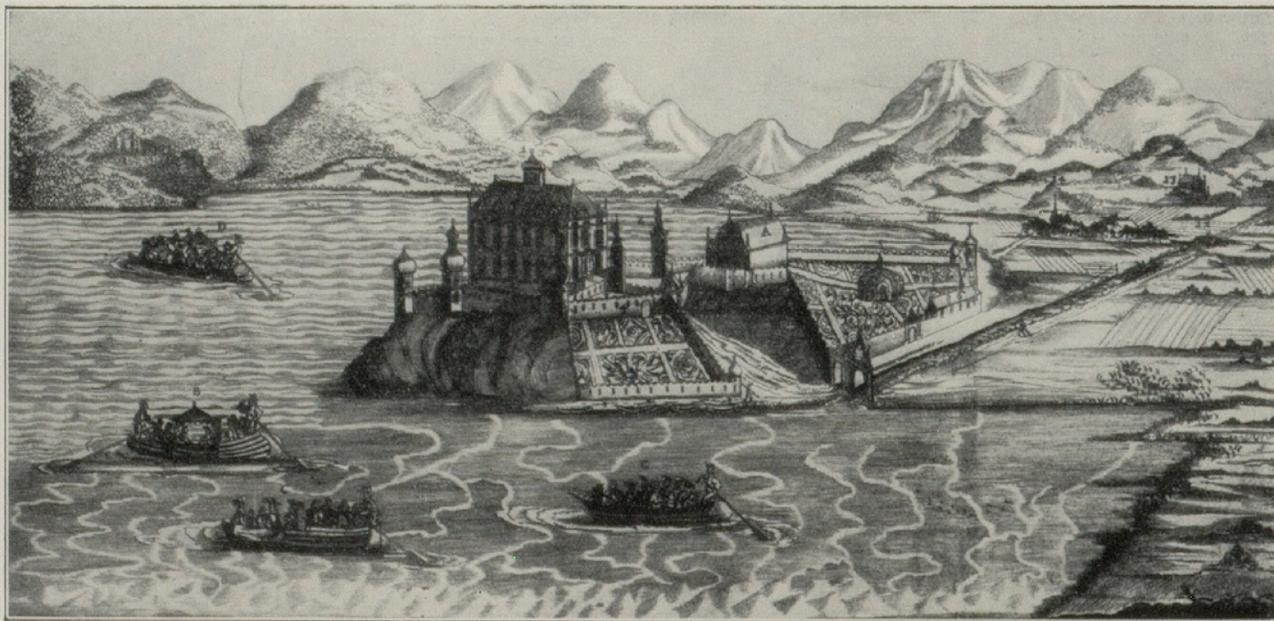
Das Verdienst, die Wörthersee-Schiffahrt emporgebracht zu haben, gebührt der Kärntner Landschaft, dem Verordneten-Ausschuß der alten Landstände. Sie hat die Bedeutung des Sees als Wasserstraße erkannt, hat die neue Landeshauptstadt schon im 16. Jahrhundert durch den Kanal mit dem See verbinden und nach dessen Vollendung die ersten größeren Frachtschiffe erbauen lassen. Lange Zeit besaß sie das unbestrittene Monopol in der Frachtschiffahrt auf See und Kanal, so daß außer den landschaftlichen Schiffen und den wenigen kleinen Fischerkähnen kein Schiff den See befuhr. Eine Ausnahme machte nur das 1638 von den Jesuiten mit Genehmigung der Landschaft erbaute Lastschiff, auf dem das für die Jesuiten nötige Holz aus der ihnen gehörigen Herrschaft Leonstein nach Klagenfurt gebracht wurde.

Die landschaftliche Schiffahrt wurde anfangs verpachtet. Der erste Bestandinhaber scheint Benedikt Görtschacher gewesen zu sein. Von ihm wird berichtet, daß er 1555 für die Schiffahrt am Wörthersee 620 fl. schuldig geblieben sei. 1580 hören wir von einem landschaftlichen Schiffmeister und seinem Gegenschreiber. 1583–1593 war die Schiffahrt gegen einen jährlichen Zins von 100 Gulden der Stadtgemeinde verpachtet. Um diese Zeit wurden am Anfang des Kanals bei der Halbinsel, auf der sich heute das Schloß Loretto erhebt, eine Hütte zur Aufbewahrung der Schiffe in der Winterzeit erbaut. Eine zweite Hütte für die Unterbringung von Waren stand in Velden.

Im Jahre 1594 wurde die Schiffahrt dem Bauzahlmeister als Schiffmeister übertragen. Nur einmal noch, 1622–1623, war sie in Bestand gegeben, und zwar dem Münzmei-

ster Melchior Putz. Er zahlte jährlich 1000 fl. (!) Pacht, wovon die Schiffe wie bisher erhalten und „noch etwas mehr darauf spendiert“ werden sollte. 1625 wurde die Schiffahrt wieder dem Bauzahlmeister überlassen. Später bestellte man eigene Schiffmeister, die dem Bauzahlmeister unterstanden. Nach den Instruktionen, die ihnen erteilt wurden, hatten sie zuerst die Frachten der Landschaft, der landschaftlichen Würdenträger und der Stände, in zweiter Linie die der Kaufleute und dann erst die der Stadt und ihrer Bewohner zu besorgen. Auch mußten sie den Kanal und die Lend sauber halten.

Die Schiffe wurden zumeist von heimischen Zimmermeistern erbaut. Nur ausnahmsweise holte man italienische Schiffsarbeiter herbei. So wurde 1580 mit einem Gondoliere ein Vertrag abgeschlossen, wonach dieser um den Preis von 300 fl. ein großes Schiff aus Eichenholz mit drei Rudern und vorne mit einer Schneide bauen sollte. Der landschaftliche Schiffmeister sollte ihm bei der Arbeit behilflich sein und sich von ihm unterweisen lassen. Man hatte jedoch, wie wir noch sehen werden, mit den Gondeln kein Glück und blieb bei den heimischen Schiffen. Im Jahre 1583 richtete ein gewisser Johann B. Gundalier (vielleicht der Gondoliere von 1580) ein Ansuchen an die Verordneten um „Passierung seines Handels und Wandels“. Er erhielt jedoch den Bescheid, daß seinem Begehren nicht stattgegeben werden könne, er sich vielmehr, wenn er handeln und wandeln wolle, nach der Polizeiordnung richten möge und wie andere Insassen zu handeln und wandeln wissen werde. 1594 wurde Paul von Portuquaro als Schifffarbeiter aufgenommen, das Jahr darauf Josef Donaio, der



Seefest bei Loretto, 1660

Nach der Beschreibung über den Einzug und Erbhuldigungsakt Kaiser Leopolds. B) Das kaiserliche Schiff. C) Die Hof- und Landherrenschiffe
D) Das Trompeterschiff

noch 1604 und wahrscheinlich noch 1614 als Schiffmeister tätig war, der letzte Italiener — wenn er überhaupt einer war —, den wir in der landschaftlichen Schifffahrt finden.

Für Lustfahrten der Stände war ein eigenes „Spazierschiff“ eingestellt. Zur Beförderung einer größeren Zahl von Personen wurden Lastschiffe verwendet. Für diesen Fall stellte man auf dem Schiffe eigens dazu hergerichtete „Kobel“ auf, das sind Hütten, und in diesen Tische und Bänke für die Fahrgäste. Der Name Kobel ist heute vergessen, doch lebte er bis in unsere Zeit in dem heute auch schon verschwundenen Namen „Kobelwagen“ (= Kutsche, geschlossener Wagen) fort. Auf so zugeordneten Schiffen fuhr 1588 Bischof Ernst von Bamberg, der zum Besuche seiner Herrschaften nach Kärnten gekommen war, und sein Gefolge von Klagenfurt nach Velden. Zu Ehren des Gastes war geplant, abends „Feuerkugeln“ auf den See zu werfen. Es ist das erstmal, daß wir von einem See-
feuerwerk hören.

Um 1630 gab es ein eigenes Eilschiff, das sogenannte „Veldnerschiff“, für eilfertige Reisen. Es war 1638 baufällig, weshalb die Landschaft den Auftrag gab, ein neues zu bauen.

Bei der Uebernahme der Schifffahrt durch die Stadt erhielt diese von der Landschaft drei große — offenbar von Einheimischen erbaute — Schiffe, ein großes „wälisches“ Schiff, ein Spazierschiff und ein „wälisches Gondule“, ferner zwei Kobel, vier grüne Tücher als Decken für Kobel und Tische, zwei lange Tafeln (Tische), mehrere

lange Bänke und verschiedenes Gerät. Als die Schifffahrt 1594 von der Landschaft wieder eingezogen wurde, fehlten das Spazierschiff und die Gondel. Diese war unbrauchbar und zerhackt worden. Die Landschaft ließ daher 1594 durch Dionys Palbierer und den Zimmermann August Has ein neues Spazierschiff bauen. Von einer Gondel hören wir nichts mehr bis in die Zeit des Burggrafen Johann Friedrich Grafen von Rosenberg (1695—1723). Dieser ließ mit großen Kosten eine Gondel von Venedig kommen, dazu auch zwei Schiffer. Doch konnte die Gondel, wie ein Bericht des Franz Freih. v. Schluga, Besitzers der Herrschaft Krumpondorf, von 1787 erzählt, wegen ihres Tiefganges weder im Kanal noch auf dem See — hier wegen der vielen Klippen am Ufer — gebraucht werden. Die welschen Schiffer wurden daher wieder entlassen, die Gondel aber stand mehrere Jahre in Loretto, bis sie zusammenfiel und verfaulte.

Ungefähr zur selben Zeit baute sich, wie Schluga weiter berichtet, ein am Wörthersee hausender Einsiedler namens Didacus Corina aus Zengg in Dalmatien ein kleines Boot mit einem Segel. Allein er wäre bei der ersten Probefahrt beinahe ein Opfer des Sees geworden, da sich der Wind im Segel verfang und das Schiff so ins Drehen brachte, daß der Einsiedler sofort den Segelbaum niederlegen mußte, um sich mit schwerer Not zu retten.

Diese Erfahrungen bestärkten die Abneigung, die man gegen tiefgehende Schiffe — sogenannte „Rückenschiffe“ (Kielschiffe) — und gegen Segel hatte. Es brauchte —



Loretto um 1800

Nach einem Aquarell im Geschichtsverein (auf dem See Fischerboote)

zum Schaden der Schifffahrt — lange, bis man sie überwand.

Ein anderes Hemmnis der Schifffahrt war der schwere Nebel, der zur Herbstzeit über dem See lagert. Um den Schiffen die Richtung zu geben, wurden zu solchen Zeiten in Maria Wörth zeitweise alle Glocken geläutet. Auch pflegten die Schiffer Schreie auszustoßen, um andere zu warnen und so Zusammenstöße zu vermeiden.

Die Gebühr für die Frachten betrug um 1600: für 1 Meiler Eisen (10 Zentner) 1 Schilling, für 1 Faß Nägel 2 Schilling, für 1 Wagen Getreide (10 Vierling) 1 Schilling, für 1 Klafter Holz 12 Pfennig, für 1 Faß Unschlitt oder Schmalz 2 Schilling, für 1 Mühlstein 3 Schilling, für 1 Fuder Steine 4 Pfennig, für 1 Schiff Hausteine 2 Schilling, für 1 Faß Wein 2 Schilling. Wir ersehen daraus auch, was für Güter verfrachtet wurden. In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts kam noch Blei für die Bleiweißfabrik in Klagenfurt hinzu.

Bekannt ist das Seefest bei Loretto, das am 1. September 1660 vor der Huldigung Kaiser Leopolds veranstaltet wurde. Der Kaiser und seine Kavaliere fuhren auf mehreren festlich hergerichteten Schiffen auf dem Kanal zu dem neuerbauten Schlosse Loretto und nahmen hier das Mahl ein. Den ganzen Nachmittag über ließ sich der Kai-

ser auf dem See herumfahren, wobei sich Trompeter und Heerpauker hören ließen. Erst spät abends fuhr man nach Klagenfurt zurück. Die Schifflente und Fischer erhielten vom Kaiser ein Trinkgeld von 24 Dukaten.

In der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts wurde das Schifffahrtsmonopol der Landschaft durchbrochen. Noch 1727 verbot die Landschaft den Bauern strenge, Holz auf Schiffen nach Klagenfurt zu bringen. Wenn ein fremdes Holzschiff in den Lendhafen kam, wurde es vom Bauzahlmeister verarrestiert und das Holz weggenommen. Dieses Verbot schädigte nicht bloß die Bauern, sondern auch die Stadt Klagenfurt, wo ein empfindlicher Holzangel entstand und der Holzpreis stieg. Daher wurde 1728 auf Ansuchen der Herrschaft Keutschach vier Keutschacher Untertanen erlaubt, ihr eigenes Holz, aber nur dieses, auf kleinen, höchstens 2—3 Klafter fassenden Schiffen nach Klagenfurt zu schaffen. Da der Holzpreis trotzdem nicht sank, gab die Landschaft 1735 die Holzschifffahrt frei. Bald begannen jedoch Bauern und ledige Burschen Holz aufzukaufen und damit Handel zu treiben. Dadurch wurden die landschaftlichen Schiffmeister in ihrem Erwerb beeinträchtigt und auch das landschaftliche Schiffsgefälle geschmälert, da für jede Fuhr der landschaft-



Vertatscha in den Karawanken

lichen Schiffe 30 Kreuzer an die Landschaft abgeführt werden mußten, die Bauernfuhren aber frei waren. Obwohl auf Drängen der Schiffmeister die Erlaubnis, Holz zu führen, wieder dahin eingeschränkt wurde, daß die Bauern nur eigenes Holz führen durften, vermehrten sich die Bauernschiffe zum großen Verdrusse der Schiffmeister immer mehr. Um 1750 standen täglich bei 10 Bauernholzschnitten im Lendhafen. Die Größe der Bauernschiffe stieg bis auf einen Laderaum von 10 Klaftern. 1755 wurden 23 Bauern gezählt, 8 aus dem Landgericht Keutschach, 15 aus der Maria Wörther Pfarre, die alle mehr oder minder mit Holzhandel sich befaßten. Sie besaßen insgesamt 16 Schiffe, während die Landschaft nur über 3, allerdings größere Schiffe, verfügte. Wiederholte Beschwerden der landschaftlichen Schiffmeister hatten keinen Erfolg. Es lag auch nicht im Interesse der Stadt, die Bauernschiffahrt zu beseitigen, da die landschaftlichen Schiffe nicht in der Lage waren, genügend Holz nach Klagenfurt zu bringen. Schließlich wurde der Streit 1774 durch ein Hofdekret zugunsten der Bauern entschieden und die Landschaft an-

gewiesen, auf andere Art ihr Schiffahrtsgewinn zu vermehren. Damit war das landschaftliche Schiffahrtsmopol beseitigt.

Im Jahre 1779 wurden 3401 Klafter Holz mit landschaftlichen und 6850 Klafter mit Bauernschiffen nach Klagenfurt gebracht.

Wollte nun die Landschaft dem im Hofdekret ausgesprochenen Rate nachkommen, so gab es, da an eine Erhöhung der Gebühren nicht zu denken war, nur zwei Mittel: Vermehrung des Schiffparkes und Verbesserung der Schiffe. Die Landschaft kaufte daher 1777 das erst kurz vorher erbaute Schiff des 1773 aufgehobenen Jesuitenklosters und beratschlagte, wie man die Schiffe besser ausstatten könnte. Ein ausgezeichnete Bergmann, der k. k. Bergrichter Karl v. Ployer, der Verfasser der „Fragmente von dem Zustand der Bergwerke in Kärnten im 16. Jahrhundert“, gab 1787 auf Ersuchen der Landschaft ein vortreffliches Gutachten ab, wie man durch Aenderung der Schiffstruktur und durch Erhöhung der Geschwindigkeit Ersparungen erzielen könne. Ployer, ein geborener Oberösterreicher, kannte die Schiffahrt auf dem Gmundnersee, wo sie wegen der Salzfracht blühte, und auf der



Der Karner in Maria Wörth

Phot. Dr. Defner



Am Faakersee

Phot. Pommerhantz

Donau und zieht in seinem Gutachten einen interessanten Vergleich zwischen der Schifffahrt auf dem Gmundnersee und der Donau einerseits, dem Wörthersee anderseits.

II.

Nach dem Gutachten Ployers waren die größten Schiffe am Wörthersee vom Hinterteil der Schiffe bis zur Spitze 44 Schuh, samt der Spitze 61 Schuh lang, rückwärts und in der Mitte 13 Schuh, bei der Spitze 8 Schuh breit. Dagegen maßen die Schiffe auf dem Gmundnersee 16 Klafter in der Länge und in der Mitte 10 Klafter in der Breite (1 Klafter = 6 Schuh = 1.9 m). Die sogenannten Kelhamerschiffe auf der Donau hatten eine Länge von 22 bis 23 Klaftern und eine Breite von 15 bis 16 Schuh. Die Wörtherseeschiffe trugen 500 Zentner, die Gmundner 600, die Donauschiffe bis zu 2000 (1 Zentner = 56 kg). Ein Schiff am Wörthersee kostete 300 fl., am Gmundnersee infolge des niedrigen Tagwerkerlohnes, das Holz nicht gerechnet, 70 fl., ein Kelhamerschiff je nach der Größe 150 bis

450 fl. Bedient wurden die Schiffe am Wörthersee von je einem Schiffmeister, zwei Knechten und einem Tagwerker, die am Gmundnersee von sechs Schiffleuten. Bei widrigem Wind wurden hier noch ein oder zwei Schiffknechte aufgenommen, bei gutem aber Segel aufgespannt. Von der Lend bis Loretto brauchte ein Schiff 3 Stunden, von da bis Velden bei günstigem Wind 10 Stunden. Dagegen brauchte man auf dem Gmundnersee bei widrigem Wind 4—5½ Stunden, bei gutem Wind mit Segel 3—3½ Stunden, auf einer „Kobel- oder Kammerplatte“, die für Reisende oder zu Lustfahrten diente, mit vier Schiffleuten 2 Stunden, bei vorteilhaftem Wind mit Segel gar nur 1½ Stunden.

An Löhnung erhielten der Schiffmeister und die zwei Knechte am Wörthersee für einen Meiler Eisen 8 Kreuzer, für einen Sack Getreide 1 Kreuzer. Davon war auch der Tagwerker zu bezahlen. Am Gmundnersee bekam jeder Schiffmann bei Tag 15 Kreuzer, bei Nacht 30 Kreuzer. Bei Gegenwind wurde das Schiff von Traunstein bis Gmunden von einem Pferd gezogen, für das 24 Kreuzer gezahlt wurden. (Schluß folgt)