

Schifffahrt und Flößerei auf der Drau

Von FRANZ LESKOSCHEK

I. Von der römischen Zeit bis zum Zeitalter des Frühkapitalismus.

Unter allen Flüssen der Steiermark besitzt ohne Zweifel die Drau die älteste Schifffahrtstradition. Dies ist vor allem der römischen Siedlung Poetovio (Pettau, slowenisch Ptuj) zuzuschreiben, die damals nicht nur ein wichtiger Straßenknotenpunkt, sondern auch Stützpunkt der römischen pannonischen Flottille war. Kaiser Tiberius verlegte, nachdem er Pannonien mindestens bis an die Drau unterworfen hatte, die pannonischen Lager an diesen Fluß, und eines der Hauptquartiere befand sich seither in Poetovio an der norischen Grenze, während die beiden anderen pannonischen Legionen in Siscia (Sissek) und Sirmium (Mitrowitz) standen. In der Zeit Vespasians erscheint die römische Flotte als Classis Flavia Pannonica und Classis Flavia Moesiaca. Ein Teil der erstgenannten Flottille hatte ihren Standort an der Save mit den Stationen Siscia (Sissek), Servitium (Gradiska) und Sirmium (Mitrowitz), der andere Teil in Poetovio und Mursa (Esseg) an der Drau. Diese Flottille bildete nicht nur ein wichtiges Glied der Grenzverteidigung, sondern sie diente auch für den Transport von Truppen, Proviant und anderem Material. Wie nun diese Fahrzeuge ausgesehen haben, wissen wir nicht. Es ist jedoch anzunehmen, daß sich die römischen Flußschiffe aus den landesüblichen Fahrzeugen entwickelt haben.¹ Es liegt die Vermutung nahe, daß der mit vielen Muscheln durchsetzte Sandstein, der in Poetovio gefunden wurde und der seiner Struktur nach mit dem des Steinbruches in Reberca bei Untertäubling (Spondni Duplek) identisch ist, bereits in römischer Zeit von dort auf der Drau nach Poetovio befördert wurde.²

Bei der Einfachheit des Transportmittels, der Flüsse, der natürlich vorgezeichneten Verkehrswege, gegenüber den teuren, schwerfälligen

¹ E. Nischer, Die Römer im Gebiet des ehemaligen Österreich-Ungarn. Wien 1923, S. 67, 87; C. Patsch, Die Savaeschifffahrt in der Kaiserzeit. Jahreshefte des österr. archäologischen Instituts in Wien, Bd. VIII (1905), S. 139 ff.; O. Kaemmel, Die Anfänge deutschen Lebens in Österreich bis zum Ausgang der Karolingerzeit. Leipzig 1879, S. 89; E. Newklo wski, Donauschiffe. Heimatgaue, Zeitschrift für oberösterreichische Geschichte, Landes- und Volkskunde, Jg. 10 (1929), S. 153.

² Freundliche Mitteilung des Herrn Mirko Šoštarič in Maribor, dem der Verfasser für verschiedene Hinweise zu Dank verpflichtet ist.

Warentransporten auf den beschwerlichen Straßen läßt sich immerhin ein höheres Alter der Flößerei vermuten als die ersten Nachrichten veraten. Man wird wohl kaum fehlgehen, wenn man die Anfänge der Flößerei auf der Drau mit dem Holzhandel in Verbindung bringt, verband doch dieser Fluß seit jeher die holzreichen Waldgebiete des Bachergebietes an seinem Südufer mit dem holzarmen pannonischen Wirtschaftsraum. Auf den festen Boden der Tatsachen kommt man allerdings erst am Beginn des 13. Jahrhunderts. Der früheste urkundlich gesicherte Nachweis eines Güterverkehrs auf der Drau stammt aus dem Jahre 1209, in welchem König Andreas II. der Stadt Varaždin die Freiheit gewährte. In dieser Urkunde wird bereits der Drauhafen der Stadt erwähnt („... in portu Draue de quodlibet curu vnum denarium...“). Dieser Drauhafen, der einen Güterverkehr voraussetzt, wird auch in der Burgfriedbeschreibung von Varaždin aus demselben Jahre neuerdings erwähnt („... deinde uadit ad portum Draue...“), wie auch in den Urkunden aus den Jahren 1272 und 1372.³ Daß nun dieser Drauhafen vor allem für den Holzhandel bedeutsam war, beweist eine Urkunde aus dem Jahre 1468, worin König Matthias Corvinus die Einhebung von Zoll für Hartholzstämme und Bretter, die auf der Drau nach Varaždin gebracht wurden, verbietet („Ex relatione fidelis nostri magnifici Gregorii filii condam Jan comitis Zagorie intelleximus satis displicenter, quod vos ab hominibus, qui pro necessitate ciuitatis Warasdiensis robora et asseres per fluuium Draue ducerent, vectigal corone exigeretis“).⁴ Dieser Varaždiner Drauhafen („portus Draue iuxta insulam Zrepychar“) erscheint auch in den Urkunden der Jahre 1470, 1472 und 1479.⁵ Über die auf der Drau beförderten Güter sind wir im Mittelalter nicht genau unterrichtet; doch man kann mit Sicherheit annehmen, daß damals hauptsächlich Holz drauabwärts befördert wurde. Erst Jahrhunderte später traten auch andere Waren hinzu.

Das früheste Zeugnis für die Flößerei im ehemals steirischen Draugebiet ist eine mit dem Stadtsiegel von Völkermarkt versehene Urkunde aus der Zeit um 1280, laut welcher der Ritter Otto von Völkermarkt dem Viktringer Konvent die von ihm an der Völkermarkter Brücke erhobene Maut von den leeren Weinfässern schenkte, welche dieser auf der Drau auf Flößen nach Marburg führte, um dort die Erzeugnisse seines Eigenbaues zu holen. Die Weine des Konvents wurden allerdings durch den

³ Zlatko Tonadi, Poviestni Spomenici Slobodnoga Kraljevskoga Grada Varaždin (Codex Diplomaticus civitatis Varasdini 1209—1526), Bd. I, Varaždin 1942, S. 1, 2, 14, 19.

⁴ Ebenda, S. 215.

⁵ Ebenda, S. 218, 221, 226, 229, 254.

Drauwald auf Wagen herangeführt. Diese Weinfuhren des Stiftes aus der Untersteiermark nach Kärnten besorgte im späteren 14. Jahrhundert der Völkermarkter Bürger Mauriz von Oberndorf. Die Drauwaldstraße ist nach Balduin Saria sicher römisch und war die Weinstraße des Mittelalters. Ein Verladen auf das rechte Draufer ist wenig wahrscheinlich, außerdem ist westlich von Faal (Fala) keine Brücke oder Fähre bis Mahrenberg (Radlje) bezeugt.⁶

Bis zum 13. Jahrhundert haben sich keine weiteren Nachrichten über einen Güterverkehr durch das Drautal erhalten. Zwischen Zellnitz (Selnica) und Fresen (Bresno) lag auf beiden Seiten der Drau ein undurchdringlicher Urwald, der „Trauwald“, ausgebreitet, der jede Ansiedlung verhinderte. Keinerlei alte Nachrichten liegen auch über das Gebiet unterhalb der Mündung der Lavant auf beiden Seiten der Drau vor. Der größte Teil dieses Gebietes dürfte Spannheimer Besitz gewesen sein und kam von ihnen in die Hand des Stiftes St. Paul.⁷ Aus dem Urbar dieses Stiftes vom Jahre 1289/90 ist lediglich zu entnehmen, daß die Untertanen Holz und Holzprodukte zu dienen hatten, die das Stift für seine zahlreichen Weingärten in der Untersteiermark benötigte.⁸ So hatte im Amte „Bresen“ jeder Holde zur Weinlese eine Fuhre „Hölzer“, wohl Weingartstecken, zu dienen. Nach dem jüngeren Urbar von 1371/72 mußten im Amte St. Lorenzen am Bacher (Sv. Lovrenc na Pohorju) viele Bewohner je vier Hölzer (ligna), und zwar ein rundes (rotundum), eine behauen (sectum), eines als Balken (tignum) und eines als Latte (die lateinische Form fehlt!), zu liefern. Im Lavanttale wurden in Andersdorf (nordöstlich von St. Paul) je 40 Bretter (asserres) und ebenso auch teilweise im Amt St. Lorenzen gefordert. Im Amte Walz hatten die coloni dem Prokurator ein Floß (strues) Hölzer zu geben, statt dessen sie ihm aber ein halbes Pfund in Geld zahlten. Im Amte Wurmat zahlten alle zusammen fünf Schilling für Stöcke (fustes), und in der Vogtei Remschnigg (Remšnik) mußten die Untertanen 100 bis 200 Weingartstecken liefern. Im Amte St. Lorenzen dienten diejenigen Untertanen, die ein Pferd besaßen, für die Erhaltung der „Schiffe“ drei Denar; die jedoch nur einen Wohnsitz besaßen, einen Pfennig.⁹ Mit diesen „Schiffen“ dürfte wohl die Überfuhr an der Drau gemeint sein, die 1565 urkundlich er-

⁶ Kärntens gewerbliche Wirtschaft von der Vorzeit bis zur Gegenwart. Klagenfurt 1953, S. 53, 75, 79.

⁷ W. Fresacher, Die mittelalterlichen Urbare des Benediktinerstiftes St. Paul in Kärnten, in: Österreichische Urbare: Die mittelalterlichen Stiftsurbare Kärntens, II. Teil, Wien 1968, S. XXII; dazu vergleiche: O. Lamprecht, Der älteste Besitz des Stiftes St. Paul im steirischen Drauland, Zeitschrift des Historischen Vereines für Steiermark, Jg. 46 (1955).

⁸ F. Leskoschek, Geschichte des Weinbaues in Steiermark. Graz 1934, S. 31 ff.

⁹ W. Fresacher, a. a. O., S. XCII f.

wähnt wird („an der Vall ein vrfar mit einen großen Schöff“).¹⁰ Man wird wohl kaum fehlgehen anzunehmen, daß die Beförderung des Bau- und Weingartenholzes zu den zahlreichen Besitzungen des Stiftes im steirischen Unterland auf kleinen Flößen erfolgte.

Auch von Oberkärnten wurde bereits im Mittelalter Nutzholz auf Flößen drauabwärts verfrachtet. Davon erhob der Landesfürst mindestens seit 1460 oberhalb Villachs, außerhalb des bambergischen Hoheitsbereiches, eine Maut.¹¹ Niemandem war es erlaubt, Holz unmittelbar von den Draußößern zu kaufen oder kaufen zu lassen, höchstens weggeworfenes und abgelegtes Streuholz.¹² Aus dem Oberland wurden vor allem von den Spittaler Bürgern, die das Recht der Flößerei besaßen, Holz, Holzprodukte und Eisen drauabwärts verflößt. Sie kamen dabei mit den Gmündern in Konflikt. Hinsichtlich der Verführung des Eisens und anderer Kaufmannsgüter war es vor 1400 alte Gewohnheit, daß die Gmünder und alle anderen Untertanen des Erzbischofs von Salzburg mit ihren Waren ohne Entrichtung einer Gebühr den Markt Spittal durchfahren konnten. Die Spittaler forderten, man solle das Eisen dort niederlegen, um es mit ihren eigenen Fuhrwerken weiterführen zu können. Graf Friedrich von Ortenburg erklärte sich jedoch auf Bitten der Gmünder bereit, ihnen die Eisenfuhren durch Spittal wenigstens zu den nach Villach fahrenden Draußößern, die freilich von den Spittalern bedient wurden, gegen einen Agleier Pfennig für einen Buschen Eisen zu gestatten.¹³

Vom ausgehenden Mittelalter bis in die Zeit des Frühkapitalismus waren die beiden Draustädte Pettau und Villach im Gegensatz zu Marburg, das mit seinen Bauweinen Lokalhandel trieb, als Fernhandelsplätze für den Güterverkehr auf der Drau von besonderer Wichtigkeit. Noch 1539 nannte Hans Dernschwam, Faktor der Fugger in Ungarn, P e t t a u „ein Schlüssel und Pforte in Kärnten, Steiermark und Welschland“.¹⁴ Es ist auch erwiesen, daß Nürnberger Kaufleute im 15. Jahrhundert auf ihren Reisen Pettau berührten. Interessante Nachrichten über den Handel im Südosten Mitteleuropas, auch über Pettau, enthält der Briefwechsel der Nürnberger Behaimgesellschaft aus den Jahren 1441 bis 1443 und 1455 bis 1457. Daraus ist zu ersehen, daß im Winter Tonnenheringe das wichtigste Handelsgut waren, im Sommer dagegen Tuche aus Aachen, Frankfurt am Main, Kreuznach, Nürnberg und Speyer als Handelsgüter

¹⁰ LRA Graz, Meiller-Akten IV-i-4.

¹¹ Kärntens Gewerbliche Wirtschaft, S. 79.

¹² Ebenda, S. 66.

¹³ Ebenda, S. 53; Wolfram H a l l e r, Geschütze gleiten auf der Drau. Tageszeitung „Kärntner Volkszeitung“ (Klagenfurt) vom 31. Mai 1969.

¹⁴ B. S a r i a, Die wirtschaftliche Bedeutung Pettaus im 15. Jahrhundert. Südostdeutsches Archiv (München), Bd. 10 (1967), S. 106.

vorherrschten. Die genannten Waren wurden auf Jahrmärkten in Villach, St. Veit, Völkermarkt, Pettau, Radkersburg und Cilli zum Verkauf angeboten. Die Gesellschaft hatte ihren Faktor in Völkermarkt.¹⁵

Das Tuch, das von Pettau nach Ungarn ausgeführt wurde, wurde, soweit es nicht von oberdeutschen Kaufleuten auf den Jahrmärkten angeboten wurde, von Pettauer Kaufleuten auf den Frankfurter Messen gekauft und über Salzburg und über den Katschberg zur Drau gebracht und auf Flößen, vielleicht um das Jahr 1500 schon auf Schiffen, nach Pettau gebracht. Neben den oberdeutschen wurden aber auch venezianische Waren von Kärnten auf Flößen drauabwärts geführt. In Pettau bezahlten die ungarischen Kaufleute um 1498 für ein Floß venezianische Waren zwei Gulden Maut.¹⁶ Obwohl der Wasserweg der Drau durch die vielen Hindernisse nicht ganz ungefährlich war, wurde er, wie Othmar Pickl ausführt, um 1500 dennoch eifrig frequentiert.¹⁷ Überaus aufschlußreich ist in diesem Zusammenhang ein Schreiben Martin Behaims aus Völkermarkt vom 26. Juni 1455 an seinen Bruder Linhard in Nürnberg, worin es heißt: „Item wiss, das yeczunt ein großer schat ist geschehen hy unter der prucken von eins flos wegen, der ist zuprochen und sint etwan vil menschen dertrunken und wer gar leicht, das M(oichel) Fischer (Faktor der Behaimgesellschaft in Völkermarkt) auch drauf wer gefarn, also schigt er sein knecht auf dem flos, der ist darfon kumen, aber im ist ein großer schad geschechen von gebant (Gewand = Tuch), das ist dertrunken, got derparms . . .“¹⁸ Welche Bedeutung Pettau als Handelsstadt in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts hatte, beweist die Tatsache, daß die Fugger hier ein eigenes Gewölbe unterhielten.¹⁹ Und Pettau behielt diese Stellung in diesem Jahrhundert, obwohl mit der endgültigen Eroberung Ungarns durch die Türken 1526 der Handel mit Ungarn bedeutend beeinträchtigt wurde. Mit dem Näherrücken der türkischen Grenze gewann die Draustadt an militärischer Bedeutung.²⁰

Eine noch bedeutendere Rolle im Transithandel spielte seit dem Mittelalter V i l l a c h, wo die uralte Hauptstraße von Friaul zur mittleren Donau die Drau überquerte. Zur Zeit des Frühkapitalismus erreichte der Handelsverkehr auf der Drau seine Blütezeit. Von Villach wurden Blei, Quecksilber, Eisen und Eisenwaren auf dem Wasserweg nach Marburg,

¹⁵ R. K l i e r, Beziehungen Pettaus zu Nürnberg im 15. Jahrhundert. Südostdeutsches Archiv (München), Bd. 10 (1967), S. 85 f.

¹⁶ O. P i c k l, Die Memminger Handelsgesellschaft Funk und ihr Handel im Südosten. Südostdeutsches Archiv (München), Bd. 10 (1967), S. 121.

¹⁷ Ebenda, S. 121, Anmerkung 64.

¹⁸ R. K l i e r, a. a. O., S. 84, Anmerkung 6. Freundlicher Hinweis von Herrn Univ.-Professor Dr. P i c k l.

¹⁹ O. P i c k l, a. a. O., S. 121.

²⁰ B. S a r i a, a. a. O., S. 106.

Pettau, Ungarn und in die Türkei gebracht. Ein Teil der aus Venedig bezogenen Waren, wie Öl, Reis, Gewürze, Wein, Glas und feines Tuch, wurden hier umgeladen und drauabwärts verfrachtet. Villach wurde zu einem bedeutenden Umschlagplatz, und der Reichtum seiner Bürger wuchs.²¹ Der Holzhandel, dem wir bereits im späten Mittelalter begegneten, spielte jedoch weder in dieser Zeit noch in der frühen Neuzeit eine wesentliche Rolle im Export Kärntens, weil Kohlholz und Brennholz allenthalben für die Hämmer und Pocher, die Stuckhütten und Floßöfen, die Stollen und Glashütten des Landes gebraucht wurden.²²

Seit dem Jahre 1495 seigerte das bekannte Augsburger Unternehmergeschlecht Fugger nächst Arnoldstein das silberhältige Kupfererz der Gailtaler, Finkensteiner und ungarischen Bergwerke. Als König Maximilian 1498 den Betrieb der Fugger in Arnoldstein aus verschiedenen Gründen verbot, gingen die Fugger daran, das Blei auf der Drau nach Ungarn auszuführen, um es dort zu seigern, was jedoch auch verboten wurde.²³ Ebenso wie die Fugger bezog auch Anton de Lantheri am Beginn des 16. Jahrhunderts große Mengen Kupfer aus Oberungarn, das über Pettau nach Krain und weiter nach Italien ausgeführt wurde.²⁴ Die Handelsgesellschaft Lantheri-Praunsperger, die zu Beginn des 16. Jahrhunderts in Villach bestand, handelte mit Viehhäuten, Tuch, Eisen, Öl und Südfrüchten. Ihr Geschäft reichte nicht nur nach Italien, sondern auch nach Pettau und Ungarn, wobei als Transportmittel Flöße oder Schiffe eine große Rolle gespielt haben dürften.²⁵ Auch das 1599 gegründete Messingwerk Möllbrücke bezog um 1675 Kupfer aus Ungarn. Das Messing, das dort in Stangen- oder Drahtform hergestellt wurde, ging auf der Drau nach Villach und von da nach Venedig.²⁶

Ein anderer wichtiger Handelsplatz war im 16. Jahrhundert der etwas abgelegene Markt Saldenhofen (Vuzenica) im Drautal, dessen Bürger nicht nur Holzhandel betrieben, sondern auch als Hersteller von Scheiken einen guten Ruf besaßen. Im Mittelalter war der Wald Bannwald, also im Besitz der Grundherrschaft, und die Untertanen hatten nur Nutzungsrechte darin. Neben der Jagd wurde der Wald schon damals

²¹ W. Haller, wie Anmerkung 13.

²² Kärntens gewerbliche Wirtschaft, S. 79, 176.

²³ Ebenda, S. 125, 149. Dazu vergleiche: F. Döbel, Über den Bergbau und Handel des Jakob und Anton Fugger in Kärnten und Tirol (1495—1560). Zeitschrift des Historischen Vereines für Schwaben und Neuburg (Augsburg), Jg. 9 (1882), und L. Scheuermann, Die Fugger als Montanindustrielle in Tirol und Kärnten. München—Leipzig 1929.

²⁴ J. Žontar, Villach—Nürnberg und der Südosten. Erstes Jahrbuch der Stadt Villach. Villach 1964, S. 89 ff.

²⁵ J. Žontar, Villach und der Südosten. In: W. Neumann, 900 Jahre Villach. Neue Beiträge zur Stadtgeschichte. Villach 1960, S. 481.

²⁶ Kärntens gewerbliche Wirtschaft, S. 149.

vielseitig ausgenützt. Dieser Zustand hatte sich im 16. Jahrhundert, in welchem der Holzhandel blühte, eher noch verschlechtert. 1586 bestanden in „Reiffnig“ am Bachern (Ribnica) bereits 17 Sägen.²⁷ In diesem Amt dienten die zwölf Untertanen der Herrschaft Saldenhofen je ein Viertel Laden. Andere Abgaben waren Bodenladen, Faßdauben, Zaunspelten und Zaunringe, vor allem aber Weingartenstecken.²⁸ Diese waren nicht nur für die herrschaftlichen Weingärten, sondern auch für den Handel bestimmt. Nach dem Rapular der Herrschaft Saldenhofen von 1553 hatte jede Säge jährlich ein halbes Viertel Laden zu dienen. Im Ladendienst „im Reifnigh“ wurden, wie es in diesem Rapular weiter heißt, „jährlich ain zimblische Anzall Schintl, Weingartsteckhen auch latten vnd tauffn gemacht. Item Stubbölzer (Dippelbäume), Prösskhar (kufenartiger Teil der Weinpresse), Streyhölzer (Kloben für Streubogen) geschlagen vnd auf der Traa nach Marchpurg, Pettaw . . . verfür, von denen die Herrschaft bisher gleichwohl khain sonder einkumben gehabt“.²⁹ Aus dem letzten Satz geht ganz deutlich hervor, daß zu dieser Zeit der Holzhandel nicht mehr ganz fest in den Händen der Grundherrschaft lag. Dies wird in der „Relation über die Bereuthung der Herrschaft Saldenhofen“ vom Jahre 1584 bestätigt, worin über einen Herrn von Kholniz und dessen Sohn Klage geführt wird, da „dieselben jürlich mit ainer anzahl holz, fless vnd dergleichen nach der Traa hinab handlen, dieselben oberhalb (der Maut) erkhauffen, durchfürn vnd von den Wein vnd annderen Pfennwerten, so sy vnnten herauf entgegen erhandeln vnd eintauschen, aber khain mauth dauon geben wollen“. Sodann heißt es weiter, daß „nit allein der Herrschaft Saldenhofen zuegehörige sondern auch anndere herrn vnd Landtleuth vnnderthanen, so im Landtgericht gesessen vnd in vnd durchs Landtgericht an die vrfar zu der Traa vill tausend Weinsteckhen, Laden, Zimer- vnd flöss hollz, auch hülzen Wein- vnd anndere Assach (Fässer) führen, welches sy alles auf Marchpurg vnd Pettau verkhauffen. Die vermainen alda bey den gewenlichen vrnfarn, weyll sy nit in den Markht an die Mautt khumben, khain Mautt zu geben.“³⁰

Der Holzhandel befand sich bereits im 16. Jahrhundert vereinzelt auch in den Händen verschiedener Unternehmer. Der größte und bekannteste unter ihnen war damals der reiche Kaufmann Lorenz Mutzki aus Hohenmauthen (Muta), der alle Flöße in der Umgebung und in Kärnten aufkaufte und auf eigene Faust begann, Holz und auch andere Waren,

²⁷ Stmk. LA, Urbar der Herrschaft Saldenhofen 1586. Stockurbare, Faszikel 63, Nr. 146, fol. 64—66.

²⁸ LRA Graz, Sachabteilung der inneröstr. Hofkammer, Faszikel 32 (Saldenhofen).

²⁹ Ebenda, U 31/3, fol. 92', 93'.

³⁰ Ebenda, U 31/4, fol. 14, 16.

die er aus Kärnten bezog, auf der Drau nach dem Osten zu verfrachten.³¹ Dieser Großkaufmann, der in Hohenmauthen eine große Hammer- schmiede besaß, erscheint in den Relationen und Urbaren immer nur als „Lorenz“. So lesen wir in einer „Relation über Mängel vnd Schmel- lung der Mauth Gefell“ aus dem Jahre 1584, daß es „sich oft begibt, daß die flößer aus Khörnden schintl, laden vnd Floß holz dahin bringen, wel- liches derselb Lorenz von Innen kauft vnd füerts weitter auf seinen Floßen nach der Traa geen Marchburg vnd Pethau. Geschweiget was anhero auch auf solchen flößen von Eysen nagel vnd anderer gemachter arbeit mit verfürd wirdt.“³² Ein ähnlicher Bericht findet sich auch im Urbar der Herrschaft Saldenhofen aus dem Jahre 1570, worin es heißt: „Nun füren sie (die Bürger) und fürnemblich ainer, Lorenz an der Maut, durch das ganze Jar viel tausend Weinsteckhen, eine große Anzahl Kloben, Schintl, allerley gemachte Arbeit von Holz Assach, Zimmer- und Floßholz an beiden Seiten des Wasserstromes in die Herrschaft Salden- hofen und das Amt an der Maut, Gericht und Purgfried.“ Der Lorenz nimmt oft auch den Flößern, die aus Kärnten kommen, ihr Holz und ihre Waren ab und führt sie nach Marburg und Pettau, wobei auch „ge- schweiget war (Schmuggelware) mhero auch auf solchen Flößen von Eysen, Nagel und anderer gemachter Arbeit mitverfürd wird.“³³ Demnach unternahm der Großkaufmann Lorenz Mutzki den Versuch, eine Art Monopolstellung im Handel mit Holz anzustreben, der einen großen Ge- winn eintrug. Man verfrachtete damals außer dem Holz auch schon Eisen und Eisenwaren aus Kärnten.

In der Steiermark waren die Flüsse und mit ihnen auch der Fluß- verkehr landesfürstliches Regal. Die Erlaubnis zur Befahrung des Flusses erteilte demzufolge der Landesfürst. Die Regelung der Flußfahrt ging auf die Grundherrschaft über. Hinzu kamen noch die Zünfte. Da sich jedoch die Grundherrschaften nicht weiter um die Jurisdiktion der ihnen unter- stehenden Schiffer und Flößer kümmerten, wurden von den letztgenannten Stellen bis in die zweite Hälfte des 17. Jahrhunderts Richtlinien ausge- arbeitet, Taxen und Löhne bestimmt und Übergriffe geahndet. Der Staat beziehungsweise der Landesfürst kümmerte sich nur insoweit, als man ihn ausdrücklich anrief. Die Floßordnungsentwürfe, die lediglich für die Mur- schiffahrt Geltung hatten, können nicht dagegen eingewendet werden, da

³¹ J. Baukart, Stoletja ob Dravi (Jahrhunderte an der Drau). Tageszeitung „Večer“ (Maribor) vom 5. Juli 1968.

³² LRA Graz, Sachabteilung der innerösterr. Hofkammer, Karton 103, U 31/2, fol. 418, 418'.

³³ D. Kraft, Das untersteirische Drauland. Veröffentlichungen des Instituts zur Erforschung deutschen Volkstums im Süden und Südosten Nr. 10. München 1935, S. 91.

sie nicht die Flößerei als solche, sondern den Holzbezug zu regeln hat- ten.³⁴

2. Die strategische Drauschiffahrt im 16. und 17. Jahrhundert

Auch auf der Drau diente die Schifffahrt und Flößerei schon früh- zeitig nicht nur friedlichen Zwecken, sondern sie wurde auch wiederholt in den Dienst des Krieges gestellt, besonders in der Zeit der Türken- kriege. Für die Beförderung der Truppen und zum Nachschub von Ver- pflegung und Munition verwendete man auf den Flüssen die landesübli- chen Fahrzeuge, weshalb in Wien eine eigene Behörde bestand, das Oberstschiffmeisteramt, das 1557 dem Hofkriegsrate unterstellt wurde und allmählich rein militärisches Gepräge erhielt. Man ließ aber auch eigene Kampfschiffe bauen, die den Nassaren nachgebildet waren, jenen türki- schen Kriegsschiffen, die im Jahre 1529 ihre Hauptangriffe gegen den Wiener Salzturm unternommen hatten, und nannte sie nach dem türki- schen Vorbild Nassaren, Nassaden, Tscheiken, Czeiken oder Tscheiggen nach dem türkischen Wort „kaik“, das Schiff bedeutet.³⁵

Der Zufall fügte es, daß sich eine Abrechnung vom 1. Juni 1537 („Be- willigung von den Ländern“) erhalten hat, aus der hervorgeht, daß be- reits damals die Stärke des „Scheikenkorps“ eine sehr beachtliche war. Die Scheiken wurden nicht nur zum Transport von Truppen und Kriegs- material verwendet, sondern sie dienten vor allem als Kampfverbände. die flußabwärts rasch beweglich waren. In dem genannten Abrechnungs- bogen findet sich nachstehende Eintragung: „Auff die streitt schiff vnd derselben personen auf zway tausent sollt (Sold) angeschlagen; kan nicht pefunden werden das die selbenn ain manat vnd zwelff Tausent guldin zue vnderhalten; facit vier manat achtundviertzig Tausent gul- din.“³⁶ Leider ist die Zahl der Streitschiffe nicht angegeben. Nach der Summe der Besatzung (2000) ist jedoch zu schließen, daß es sich um einen Kriegsscheikenverband von mindestens 200 Schiffen handelte. Diese Annahme wird durch einen Brief des Agramer Bischofs Johannes Katzia- ner vom 9. April 1537 bestätigt, worin „150 schiff nazad genendt“ Er- wähnung finden.³⁷ Für die Bedeutung und den Umfang des „Scheiken- korps“ spricht schließlich noch eine Eintragung in der Ausgabenrech- nung „für das Kriegsvolkh in Hungern“ aus dem Jahre 1541, die unter

³⁴ F. Tremel, Schifffahrt und Flößerei auf der Mur. Jahresbericht des Akade- mischen Gymnasiums in Graz 1945/46, S. 37.

³⁵ Dazu vergleiche: E. Newekłowski, Donauschiffe. Heimatgaue. Zeitschrift für oberösterr. Geschichte, Landes- und Volkskunde, Jg. 10 (1929), S. 169; derselbe, Tscheiken und Nassarn. Wiener Zeitschrift für Volkskunde, Jg. 28 (1923), S. 17 ff.

³⁶ Stmk. LA, Militaria (1535—1539).

³⁷ Stmk. LA, Militaria (1537—1539).

dem Titel „Schiffung“ erfolgte: „auf zurichtung der Armada vnd Schiffung ist aufgeloffen 14.648 fl.“³⁸ Die Bemannung der Kriegsscheiken wurde offenbar im kroatisch-ungarischen Raum durchgeführt. Dafür sprechen eine Reihe von Musterungsberichten aus dem Jahre 1542, die über die Anwerbung von „Nassadisten“ genaue Angaben liefern. Aus einem dieser Berichte erfahren wir, daß „466 Nassadisten person auff den Musterplatz“ erschienen. In einem anderen Bericht dieses Jahres werden sogar „894 Nassadisten“ und „12 Gallioten“ (Ruderer) erwähnt. Auch in einem Schreiben des Hofzahlmeisters desselben Jahres wird auf die „Bestellung der Galliothen vnd Nassadisten“ wie auch auf die „Zurrichtung der Armada“ hingewiesen.³⁹

Bereits im Jahre 1538 wurde von den Vizedomenen in der Steiermark, Kärnten und Krain zur Lieferung des Proviantes, der Munition und Artillerie der Bau von Nassarn- und Proviantsschiffen, Plätten und Zillen anbefohlen und ernstlich betrieben.⁴⁰ Als Baustelle dieser Nassarnschiffe wurde neben Laibach (Ljubljana) Saldenhofen (Vuzenica) im Drautal auserschen, „in Erwägung — wie es hieß — daß die Stadt Marburg in einer Weite und Ebene gelegen, auch in derselben Stadt viel Unversehenheit gepflegt wird, dadurch sie oft ausbrunnen, auch von allerlei Orten und Nationen viel unbekannt Volk hin und wieder reisen thut; dadurch dieselben unsere Schiffungen von unseren Widerwärtigen (Feinden) desto eher erkundiget und Schaden leiden mögen“ (Wien, 2. November 1538).⁴¹ Die Draustadt Marburg, die an erster Stelle als Stützpunkt in Betracht gekommen wäre, war eben in ihrer Lage zu offen und für Spione leichter erreichbar. Für die Wahl Saldenhofens als Stützpunkt und Baustelle trug nicht allein seine abgeschlossene Lage, sondern vor allem die Tatsache bei, daß dieser Ort an der Mündung des Kirchbaches (Crkvenica) einen vorzüglichen Hafen besaß und daß dort vor allem hinreichend Holz für den Schiffbau zur Verfügung stand.

Mit dem Bau der Schiffe wurde bereits 1538 begonnen. Im Sommer des Jahres 1539 kam von Wien der Befehl, so schnell wie möglich 40 Nassarnschiffe (Kampfscheiken) für die slawonischen Bane zur Verfügung zu stellen. Alexander Steindorfer erhielt den Auftrag, beim Waffenfabrikanten Hofkircher in Mürrzuslag die für die Armierung der Scheiken nötigen Hakenbüchsen zu besorgen und ihre Montage vorzunehmen. Der Segelmeister Paskutin Neutzer, ein Marinefachmann, hatte die Arbeit zu beaufsichtigen. Als er im Frühjahr 1539 in Saldenhofen eintraf, fand er

³⁸ Stmk. LA, Militaria (1541).

³⁹ Stmk. LA, Militaria (1542).

⁴⁰ A. M u c h a r, Geschichte des Herzogthums Steiermark. Grätz 1844—74, Bd. VIII, S. 435.

⁴¹ Ebenda, S. 436.

die Schiffe in schlechtem Zustand und in der Drau eingefroren. Sie wurden jedoch bald instand gesetzt und der Verwendung zugeführt. Der Schiffbau wurde das ganze Jahr hindurch weitergeführt. Als dann im Winter 1539 eine Stagnation in der Arbeit eintrat, erhielt der Verwalter des Schlosses Saldenhofen den Befehl, die bereitgestellten Schiffe durch die Bürger des Ortes bewachen zu lassen.⁴²

Als im Jahre 1541 neuerdings ein Türkeneinfall drohte, bewilligten die Landstände für die Schifffahrt auf der Save und Drau zur Sicherung der Landesgrenzen 2000 Gulden. Der schiffahrtskundige Leopold Heiberger hatte die Bereitstellung und Armierung der Nassarnschiffe in Saldenhofen und an der Save durchzuführen.⁴³ Als dann im September desselben Jahres im Landtag über die Lieferung von Proviant auf der Save und Drau nach Ungarn verhandelt wurde, erhielt Leopold Heiberger neuerdings besondere Aufträge zur raschen Erbauung von Transportschiffen und Plätten in Saldenhofen.⁴⁴ Im Jahre 1542 mußten aus dem Grazer Zeughaus zu Lande und mit 16 Nassarnschiffen auf der Drau Munition und Waffen aller Art teils nach Pettau (Ptuj), teils an den Freiherrn Lukas Zackl in Friedau (Ormož) zur Verteilung in den kroatischen und slawonischen Ortschaften gesendet werden. Aus der Krems an der Katschbergstraße in Kärnten wurden Falkonetten und Zeugeisen zur Herstellung von Geschützen auf der Drau nach Pettau geliefert.⁴⁵ Zur Grenzsicherung unterhielt die damalige Regierung kleinere Kriegsschiffe, die mit Rudern und Segeln ausgerüstet und mit Geschützen bewaffnet waren. Man nannte diese Schiffe auch „Tscheiken“. Sie wurden nicht nur auf der Drau, sondern auch auf der Save, Donau und Theiß eingesetzt. Im Jahre 1556 waren Marburg und Pettau Hauptniederlagen für die ungarisch-windische Grenze, die vom Obersten Proviantmeister mit Vorräten für Menschen und Tiere versorgt wurden.⁴⁶ Aus einem Brief des Proviantmeisters an die „Ehrsame Landschaft des Fürstenthums Steyer“ geht hervor, daß in diesem Jahr „200 Vass auf dem Wasser der Traa“ von Marburg ins Grenzgebiet gingen, wobei es sich um „melbfasser“ handelte.⁴⁷ Im selben Jahr wurden in Pettau „4 oder 5 floss mit habern“ verladen.⁴⁸ 1556 erging ein ernstlicher Befehl an den Abt von St. Paul in Kärnten, Flöße aufzutreiben, denn „wir haben in zwaiien Tagen khaumb

⁴² Ebenda, S. 440; J. Mrawljak, Vuzenica II. Daljši Okoliš v Srednjem Veku. Trg in Grad (die weitere Umgebung im Mittelalter, Markt und Burg 1457—1663). Maribor 1929, S. 32 f.

⁴³ A. M u c h a r, a. a. O., Bd. VIII, S. 458.

⁴⁴ Ebenda, S. 460.

⁴⁵ Ebenda, S. 469.

⁴⁶ Ebenda, S. 550.

⁴⁷ Stmk. LA, Militaria (1526—1536).

⁴⁸ Stmk. LA, Militaria (1526—1536).

acht Flößer (Flöße) aufpracht . . . und den 30. Augusti abermals ainen floß auf Worasdin geschickht, darauf 10 Startin Wein“.⁴⁹

Seitdem Kroatien zum Kriegsschauplatz geworden war, wurde es üblich, Kriegsmaterial aller Art, einschließlich des für die Verpflegung der Truppen notwendigen Provianten, auf dem Wasserweg nach Kroatien zu schaffen. Zum Transport dieses Kriegsmaterials wurden auf der Mur wie auch auf der Drau überwiegend Plätten verwendet, weil diese, da sie gedeckt waren, die Fracht besser schützten als die offenen Flöße. Eine Platte konnte mit 150 bis 160 Zentnern Proviant beladen werden, dagegen nur mit 100 Zentnern Pulver, weil dieses, um trocken zu bleiben, sehr hoch gelagert werden mußte. Um genügend Plätten zu bekommen, erließ der Landesfürst wiederholt Aufrufe an die einzelnen Magistrate, Flöße und Plätten bereitzuhalten, damit die „Proviantnotdurft“ für das Heer befriedigt werden könne. Solche Aufrufe ergingen vor allem in Zeiten größerer kriegerischer Handlungen. Die Auslieferung solcher Plätten, die auch zur Aufstellung von Schiffsbrücken verwendet wurden, war jedoch nicht befriedigend, vor allem deshalb, weil geschulte Arbeitskräfte nicht vorhanden waren.⁵⁰ Bereits am 28. März des Jahres 1601 erging der Antrag an den Hofkriegsrat, daß „in Anbetracht der bevorstehenden Kriegsexpedition zur Fortbringung des notwendigen Provianten und Viktualien auf der Mur und Drau eine Anzahl von Plätten und Flößen notwendig sei. Auch sei ein erfahrener Schiffmeister, der solches alles in Bereitschaft bringe, zu bestellen“.⁵¹

Im Draugebiet, wo offenbar kein Mangel an geschulten Arbeitskräften herrschte, wurden solche Plätten oder Versorgungsscheiken nicht nur im bereits erwähnten „Kriegshafen“ Saldenhofen (Vuzenica), sondern auch in Unterdrauburg (Dravograd) und Lavamünd gebaut. Aus einem Bericht des Vizedoms von Kärnten, Hartmann Zingl, an Erzherzog Ferdinand vom 5. Juni 1601 ist von der Beförderung des Provianten und von der Zurichtung von Flößen und Schiffen die Rede. Zingl berichtete, daß Flöße „zu Lauamündt gemacht vnnnd dann auf der Traa fortgebracht werden“. Einige wurden bereits „gen Warasin“ (Varaždin) geführt. In diesem Bericht wird sogar eine Beschreibung gegeben, wie die Schiffe gemacht werden sollen. Das Holz dazu sollte in den Pfandschaftswäldern geschlagen und Zimmerleute für die Arbeit gewonnen und Klampfen und Nägel beschafft werden. Zingl schrieb, er hoffe, „daß die bemelten Schiff in diesem Landt, weiln erfarnen Werkhsleuth befundten, auch gemacht

werden mögen“. Die Verrechnung der aufgelaufenen Kosten erfolgte mit dem „Obristen Prouiantmaister“.⁵²

Aus einem Brief des Richters von Lavamünd an Hartmann Zingl vom 18. Juli 1601 geht weiter hervor, daß er an der Herstellung von Flößen arbeiten ließ. Er spricht von „10 oder 20 Schiff“. Obwohl das Holz hierfür vorhanden war, konnten jedoch die Schiffe — es handelte sich offenbar um Scheiken — wegen „mangel an gelt“ nicht hergestellt werden, das für die „Zuerkhauffung von Clampfen vnd Nägel“ und für die Bezahlung des Schmieds nötig war. Der Richter wies darauf hin, daß ein Schiff unter 30 Gulden „nit wol erzeugt werden könne“. Interessant sind die Angaben über die Löhne der Schiffbauer. Der „maister“ erhielt eine monatliche Besoldung von 14 Gulden und „al tag ain viertl Wein“ oder einen Taglohn von 36 Kreuzern. Die „Knechte“ erhielten, so sie „wol arbeiten khönen“, 15 Kreuzer, „geringere“, also weniger qualifizierte Arbeiter, 12 Kreuzer Taglohn.⁵³

Da für den Provianttransport auf der Drau ein großer Bedarf an Flößen herrschte, wurden solche auch in Unterdrauburg (Dravograd) gebaut. Aus einem Schreiben des Richters und Rates dieses Marktes an den Vizedom von Kärnten vom 17. Juli 1601 ist zu ersehen, daß dem Markt die Bereitstellung von 80 Flößen vorgeschrieben war, wovon allerdings nur „bey sechzig flosser hinab befördert“ wurden. Als „Profiannds Contribution“ wurden „bey 100 Vierling Meel vnd Siben hundert Vierling habern“ geliefert. Der Schreiber berichtete, daß man „von hir aus bis auff Pethau von ainem floss zween Gulden flosserlohn“ gab.⁵⁴ Auf die Dringlichkeit des Floßbaues im Drautal weist ein anderes Schreiben an Erzherzog Ferdinand vom 28. Juli 1601 hin, worin „ymb schickung etlich flossmaister vnd knecht zu jetzt vorstehendem Feldzug“ gebeten wird.⁵⁵

Noch vor dem Jahre 1642 bewilligte die steirische Landschaft „zu widerstand des Türkhen auf Zuerichtung der Schiffungen an der Saw zwey Tausennd Gulden Reinisch“. Davon wurde auch „ain Summa gelts zu beraitung der Schiffung zu Saldenhofen an der Traa“ verwendet mit dem Hinweis, „Schiffungen an der Saw vnnnd Traa in Bereitschaft zu bringen“.⁵⁶ In einem Patent vom 2. Mai 1664 wurde „den Stötten, Markhten vnd Fleckhen vnsers Herzogthumbs Steier“ neuerdings die Lieferung von „Plötten vnd flössen“ für Kriegszwecke anbefohlen.⁵⁷ In der zweiten

⁴⁹ Stmk. LA, Militaria (1526—1536).

⁵⁰ F. Tremel, a. a. O., S. 22 f.

⁵¹ LRA Graz, Meiller-Akten IX-e-27.

⁵² LRA Graz, Meiller-Akten A-XIII-C-20.

⁵³ LRA Graz, Meiller-Akten XIII-c-21.

⁵⁴ LRA Graz, Meiller-Akten XIII-c-21.

⁵⁵ LRA Graz, Meiller-Akten XIII-c-21.

⁵⁶ LRA Graz, Meiller-Akten XIII-a-2.

⁵⁷ LRA Graz, Meiller-Akten XIII-f-15.

Hälfte des 17. Jahrhunderts wurde auch durch Villacher Faktoren Mehl, in Fässern verpackt, mittels der Villacher und Völkermarkter Flößer-gemeinschaft drauabwärts an die kaiserliche Armee verfrachtet.⁵⁸

Große Bedeutung fiel der Draußlöberei im Türkenkrieg Prinz Eugens (1716—1718) zu. Für diesen Krieg lieferte in Kärnten die Gmünder Eisenindustrie Munition, ebenso das Eisenwerk Treibach. Besonders genau sind wir über die Munitionslieferungen des Fürsten Hannibal Alfons von Portia, der das Eisenerz seiner Bergwerke in den Hochöfen zu Dellach im Gailtal und Jadersdorf im Gitschtal verarbeiten ließ, unterrichtet. Durch einen Vertrag vom 30. Oktober 1760 verpflichtete sich der Fürst, je 1000 zehnpfündige und dreißigpfündige sowie 3000 sechzigpfündige Eisenbomben, 10.000 „Handgranaten“, ferner 5000 vierundzwanzigpfündige, 4000 zwölfpfündige, 2000 sechspfündige und 5000 dreipfündige eiserne Kanonenkugeln nach den vom Kaiserlichen Obersten Land- und Hauszeugamt vorgelegten Mustern, Rissen und Formen zu liefern und dieses ganze Material von den beiden Herstellungsorten nach Oberdrauburg, Steinfeld, Spittal oder Villach zu schaffen, um es dann auf der Drau auf Flößen in Richtung Ungarn zu transportieren. Die gesamte Munition kostete 29.965 Gulden. Eine weitere Munitionslieferung im Werte von 11.919 Gulden, die auch auf dem Wasserweg befördert wurde, wurde durch einen Vertrag vom 8. Jänner 1718 vereinbart.⁵⁹

Daß die Drau auch nach dem 3. Türkenkrieg für Truppentransporte an die Donau benützt wurde, geht aus einem „Attest“ des k. k. Weinaufschlagers Ruschenitz in Pettau hervor, der berichtet, daß er „den 25. April 1739 als Proffiant und Transport Commissar zu Laybach mit 400 Mann Maltheser Mariners mit Victualien auf den Flössen von Mahrburg biss Belgrad biss zu den k. k. Kriegsschiffen“ geschickt worden sei.⁶⁰ Noch in der Franzosenzeit wurde die Drau in Kärnten vielfach für kriegerische Zwecke benützt. So beförderte Ferlach, das in der Regierungszeit der Kaiserin Maria Theresia das ganze österreichische Heer mit Waffen versorgte, während der Besetzung des Rosentals durch die Franzosen (1804—1813) das Waffenmaterial auf Draußlößen unter Lebensgefahr nach Marburg.⁶¹ Als am 23. August 1813 österreichische Truppen Villach, das seit dem Schönbrunner Frieden zu den illyrischen Provinzen gehörte, wieder besetzten und am 24. August durch einen Überfall der Franzosen schwere Kämpfe um den Besitz der Stadt entbrannten, leistete der Vil-

⁵⁸ W. H a l l e r, wie Anmerkung 13 im Kapitel 1.

⁵⁹ Kärntens gewerbliche Wirtschaft, S. 156.

⁶⁰ Stmk. LA, Stadtarchiv Pettau, Sch. 18, Heft 36.

⁶¹ St. S i n g e r, Kultur- und Kirchengeschichte des unteren Rosentales. Dekanat Ferlach. Kappel 1934, S. 170.

lacher Floßmeister Matthias Proy der österreichischen Armee Hilfe, indem er mit drei Plätten die in der Burg aufgestapelten Munitionsvorräte im feindlichen Feuer drauabwärts in den sogenannten Seebacher Winkel zu den österreichischen Soldaten in Sicherheit brachte.⁶² Nach mündlichen Überlieferungen versuchten im Jahre 1848 die Ferlacher Büchsenmacher, ihre Erzeugnisse als Schmuggelware für die Aufständischen auf verdeckten Scheiken auf der Drau nach Ungarn einzuführen. Die Waffen wurden jedoch in Marburg beschlagnahmt.⁶³

3. Die Drauschiffahrt im 18. und 19. Jahrhundert und ihre Bedeutung für den Handel

Die Zeit von der Wende des 18. Jahrhunderts bis zur zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts kann als jene der Industrialisierung des Bachernwaldes bezeichnet werden. Sie steht im Zeichen der Holzkonjunktur und des Holzhandels großen Maßstabes. Bedeutenden Antrieb erhielt diese Konjunktur durch die Errichtung der Glasfabriken, später durch den Ausbau der Eisenbahnen, ebenso durch die Verhüttung von Eisen in Oplotnitz (Oplotnica) und Meža und von Kupfer in Windisch-Feistritz (Slovenska Bistrica), durch die Ausfuhr von Eisenbahnschwellen aus Buchenholz nach Triest, Pola (Pula) und Ungarn, durch die Erzeugung von Holzkohlen, die Bedarfsdeckung für die Hüttenberger Union und später für die Alpine Montangesellschaft (1875—1890), und die weitläufige Verschickung von Brennholz für Wien. Dabei handelte es sich um ungeheure Holzmassen, die Zehntausende von Raummetern umfaßten. Rudolf Puff, der Marburger Stadthistoriker, lebte bereits am Ende dieser Zeit des Raubbaues; 1890 war schon eine Verebbung eingetreten.

Hervorragend waren die Herrschaften mit ihren riesigen Waldbesitzen beteiligt. Die ganze Höhenregion des Bachern war ja in ihrer Hand. Aber auch bäuerliche Unternehmer und Händler machten gewaltige Geschäfte, und Italiener wurden durch diese seit dem 17. Jahrhundert immer wieder ins Land gezogen. Darnach war auch der Floßverkehr auf der Drau. 1847 berichtet Rudolf Puff von 700 bis 800 Plätten und 1100 bis 1200 Flößen, die im Durchschnitt jährlich die Drau befuhren.⁶⁴ Dagegen fuhren 1810 von Graz 80 Flöße und 334 Plätten ab; 1821 waren es nur noch 22 Flöße und 129 Plätten.⁶⁵ Das Maximum der Ladung Kolo-

⁶² Wie Anmerkung 24.

⁶³ Fr. M i š i č, V žaru in čaru šumovitega Pohorja (Im Glanz und Zauber des Bachernwaldes). Maribor 1934, S. 176.

⁶⁴ R. P u f f, Marburg in Steiermark. Graz 1847, Bd. I, S. 253 f.

⁶⁵ R. M a i e r, Frachtenverkehr und Mauten auf der Mur. Grazer „Tagespost“ vom 27. Jänner 1935.

nialwaren für eine Platte betrug 320 Zentner, für ein Floß 600 Zentner. Der Wert eines Brennholzfloßes betrug 50 bis 60 Gulden, der eines Ladenfloßes mit „Lederlohe“ 400 Gulden, der einer Platte mit Kolonialwaren oder Eisen 400 Gulden. Die Draumaut betrug für ein Floß 36 Kreuzer und für eine Platte 2 Gulden. Um 1850 zählte die Wassermaut in Marburg, die um 2222 Gulden verpachtet war, jährlich an die 800 Platten und bis 1200 Flöße, die das Holz von über 400 Sägen, die in allen Höhenlagen verstreut waren, drauabwärts beförderten. Fast 25 Kilometer Holzriesen führten das Holz zu Tal.⁶⁶

Im Jahre 1821 bestanden auf dem Bachern 4 Glashütten. Manche dieser Glasfabriken mußten den Betrieb wegen örtlichen Holz Mangels einstellen. Die Erzeugung der Ware entlohnte die Zufuhr des Brennholzes von weither nicht mehr. Langerwald und Josefstal (Josipdol) hielten am längsten durch. Recht tragisch endete die Glasfabrik in Oplotnitz (Oplotnica); sie hatte sich mit riesigen Holzschlägereien verspekuliert. Weniger schwer nahm die Glasfabrik oben in Zmollnig (Smolnik) die Verteuerung des Holzes durch die Herrschaft Faal (Fala). Sie brach ihren Betrieb dort einfach ab und übersiedelte weiter nach Osten, wo sie im Süden von Lembach (Limbuš) neu erstand. Die Ruinenstätte, ihre Erstgründung, ist jedem Bachernwanderer als Stara glažuta (Alte Glashütte) wohlbekannt.⁶⁷ Nach Aufzeichnungen aus dem Jahre 1812 gingen Glas und Glaswaren der Glashütten am Bachern auf dem Wasserwege nach Kroatien, Ungarn und in den Banat. Der Haupthandel ging jedoch nach Triest und von da nach Italien und Spanien. Dieser Artikel brachte dem Bezirk einen jährlichen Betrag von 80.000 Gulden ein.⁶⁸

In jenem weit gespannten Zeitraum steht das Jahr 1848. Es brachte die Aufhebung des Untertänigkeitsverhältnisses und den Eigenbesitz für den Bauern im heutigen Sinne des Wortes mit sich. Die billige Robotarbeit des Bauern für die Herrschaft war erloschen, und damit war auch der herrschaftliche Waldbesitz in den Hochlagen entwertet. Zur Neuverwertung mußten erst neue Wege gefunden werden. Bei der beschwerlichen und kostspieligen Aufbringung des Holzes aus den Hochwäldern waren die Holzpreise, einem zeitgenössischen Bericht zufolge, bereits 1812 sehr niedrig. So zahlten die Abstockungspächter für einen niederösterreichischen Klafter zu 30 Zoll langen Scheitern am Stock 6 bis 15 Kreuzer. Ein ausgewachsener Buchenstamm wurde um 20 bis 30 Kreu-

⁶⁶ C. Schmutz, Historisch-topographisches Lexicon von Steyermark. Graz 1822 bis 1823, Bd. I, S. 89.

⁶⁷ P. Schlosser, Romantisches aus dem Bachernwald. Mariborer Zeitung vom 20. Oktober 1940.

⁶⁸ Stmk. LA, Göth'sche Topographie (Faal 1812), Sch. 10, Heft 230, S. 77, 82.

zer verkauft, Fichtenstämme in den Hochwäldern um 20 bis 40 Kreuzer, größere um 1 bis 2 Gulden. Ein Steineichenstamm kostete 3 bis 6 Gulden.⁶⁹ Gemeinden und Bauern konnten damals leicht und billig Wald erwerben. Achleitners bekannter Roman „Der Waldkönig“ hat historischen Hintergrund.

Über das Ausmaß des Holzhandels im Drautal im 19. Jahrhundert, der mit der Draußlöberei engstens verbunden war, sind wir auf die zeitgenössischen Berichte angewiesen, die mitunter — wie für den Faaler Bezirk — sehr genau sind. Der Entwurf der „Statistischen Beschreibung des Werbbezirks Faal“ aus dem Jahre 1812 erwähnt unter den auf Flößen beförderten Holzwaren: „Schnittmaterialien, als fichtene Bretter von allerley Gattungen, Dachlatten, Fenster- und Türpfosten, Tippelböden, Bretter von Nußholz und Kerschbaum — letztere sehr selten und nur auf Bestellung —, dann Knoppfern von Fichten (Lederloh) werden in Marburg, Pettau und Warasdin und unterwegs bis Pancsova und Weißkirchen abgesetzt, so daß dieser Handel durch Kroatien, Banat, Serbien und weiter hinab betrieben wird. Man kann sicher annehmen, daß bloß von diesem Bezirk jährlich 150, zuweilen auch 200 Pletten mit diesen Ladungen in die unteren Länder abgeführt werden. Eine Plette kann mit 6000 bis 7000 Gemein- oder Dachladen von 10 Schuh Länge, 5 Zoll Breite und $\frac{1}{2}$ Zoll Dicke, mit 10.000 Dachlatten von 2 Klafter Länge, $1\frac{1}{2}$ Zoll Dicke, 2 Zoll Breite, mit 3000 bis 3500 Doppelladen von 10 Schuh Länge, je 10 Zoll Breite und 1 Zoll Dicke und mit 2000 ganzen Bodenladen von 2 Klafter Länge, 1 Schuh Breite, $1\frac{1}{2}$ Zoll Dicke beladen werden. Wenn man annimmt, daß $\frac{1}{3}$ Teil Gemeinladen, $\frac{1}{3}$ Teil Doppelladen, $\frac{2}{6}$ Bretter, $\frac{1}{6}$ ganze Bodenladen auf den hiesigen Pletten abgeführt werden, so läßt sich beyläufig errechnen, daß auf 150 Pletten von hieraus abgeführt werden bey 350.000 Dachladen, das Tausend zu 100 fl., 75.000 Doppelladen, das Tausend zu 200 fl., 224.000 Dachlatten, das Tausend zu 100 fl., 32.000 Bodenladen, das Tausend zu 400 fl. Danach zeigt sich, daß der bloße Bretterhandel in den unteren Gegenden in Geld wenigstens 85.200 Gulden ausmacht. Nach Abschlag der Reisekosten zu $\frac{1}{6}$ kommen in den Bezirk Faal (Fala) beyläufig 71.000 Gulden.

Durch den Holzhandel allein werden über 200 Flößer beschäftigt und an Scheiterholz wenigstens 2000 Wiener Klafter harten (buchenen) Brennholzes in Marburg und Pettau, die Klafter zu 12 fl., also um 24.000 fl., abgesetzt. Außer diesem Holz und Ladenzug kann man annehmen, daß aus diesem Bezirk in die unteren Gegenden bey 100 Flöße mit Baumstämmen, worauf bis Marburg und Pettau Weingartstöcken, Spann- und

⁶⁹ Ebenda, Sch. 10, Heft 230, S. 48.

Pfalzschindel abgeführt werden, abfahren. Da in jedem Floß 18 bis 20 Baumstämme sind und jeder Stamm zu 3 bis 6 fl. verkauft wird, so wird im Geld wieder gewonnen über 6000 fl., wovon über Abschlag $\frac{1}{6}$ an Reise-Unkosten hieher über 5000 fl. reiner Betrag kommt. Weingartstöcken, Dachschildeln, Brennholz und Laubpauschen werden nur im Lande Steyermark bis Pettau in Verkehr gebracht und machen immer einen bedeutenden Handel dieses Bezirkes aus.“⁷⁰

Nach einem Bericht aus dem Jahre 1843 wurden auch in dem am rechten Draufer liegenden Ort Wuchern (Vuhred) „alljährlich Hunderte von sogenannten Scheiken oder Pleten verfertigt und damit viele Holzwaren vom nördlichen Bacherngebirge nach Ungarn, Kroatien und in die Türkei verführt.“⁷¹ Nach der „Historischen Beschreibung der Religionsfonds Herrschaft Mahrenberg“ (Radlje) aus dem Jahre 1802 bestand „in dieser Gegend keine andere Holzdeflutation als jene nach dem Draufusse. Das Schnitt- und Brennholz wird“, wie es in dieser Beschreibung heißt, „aus den umliegenden Gebürs Waldungen an das Ufer des erstgenannten Flusses, meist mit dem Vieh zugeführt, daselbst entweder auf Flöße oder Plätten geladen und sogestaltig in die unteren Gegenden Steyermarks und selbst nach Kroatien, Slawonien und an die Gränze der Turkey von einigen größeren Holzhändlern und Wasserfahrtunternehmern geliefert.“⁷²

Bereits 1822 wird auch von den Bewohnern von St. Lorenzen am Bachern (Sv. Lovrenc na Pohorju) berichtet, daß sie sich, wie auch die Insassen der Pfarre Maria Rast (Ruše) mit Holz- und Bretterhandel beschäftigten. Sie kauften das Holz in den herrschaftlichen Wäldern, stellten es an die Sägemühlen und führten die Bretterwaren auf Flößen wohl selbst bis nach Ungarn oder an die türkische Grenze bis Pancsova und Uipalanka⁷³, so daß sie, wie Rudolf Puff 1854 berichtet, „gewissermaßen den größten Teil ihres Lebens auf Reisen verbringen“. Aus den Friedauer Ratsprotokollen des Jahres 1778 geht hervor, daß die Flößer aus dem Drautal, darunter auch ein Flößer aus St. Lorenzen, in Friedau (Ormož) Weingartenstecken absetzten und dort verkauften.⁷⁴ Im übrigen lag der Holzhandel in den Händen von Holzhändlern. Nach einem Bericht aus dem Jahre 1844 sah man beinahe an der „ganzen Straßenstrecke von Kärnten bis nach Marburg große Vorräte von Holz, ganze Baumstämme,

Bauholz, Bretter, Latten, Schindeln und Brennholz“.⁷⁵ Die bedeutendsten Holzhändler saßen damals in St. Lorenzen (Sv. Lovrenc na Pohorju), Reifnig (Ribnica), Wuchern (Vuhred), Fresen (Brezno), Trofin (Trbonje) und Zellnitz (Selnica). Kleine Häfen, aus welchen Flöße ausliefen, befanden sich an der Mündung des Radelbaches, in Wuchern (Vuhred) und Saldenhofen (Vuzenica).⁷⁶ Als im 19. Jahrhundert der Holzhandel einen gewaltigen Aufschwung nahm, vermehrte sich auch die Zahl der Sägewerke am Bacherngebirge auf 400.⁷⁷ Der Holztransport benützte ausschließlich den Wasserweg. Die Schnittwaren wurden nur bis Marburg und Pettau gebracht, die Holzflöße hingegen bis Ungarn, Slawonien und sogar in die Türkei. Im alten Ungarn waren Esseg (Ossijek) und Neusatz (Novisad) die Hauptstapelplätze des Bachernholzes. Später, nach dem Zerfall der Monarchie, ging die Hauptmasse des Holzes nach Kroatien.⁷⁸

Was nun den Holzhandel und die Holzwirtschaft Kärntens betrifft, so muß darauf verwiesen werden, daß in den Jahren 1750 bis 1810 die umfangreichen Holzbestände dieses Landes nicht einmal zur Befriedigung des Bedarfes der Montanindustrie an Kohlholz ausreichten.⁷⁹ Seit dieser Zeit hatte, als Folge davon, das Holz der Bachernwälder an Bedeutung gewonnen. Der Transithandel mit Kärnten war, einem zeitgenössischen Bericht aus dem Jahre 1812 zufolge, nicht bedeutend. Er wurde, wie es darin heißt, „vor allem mit leeren Weinfässern, Wasserschäffern, lerchenen Bretterladen und Eisen aus Kärnten betrieben, weil die Kärntner selbst und die Steyrer in den oberen Gegenden in Kärnten einen nicht unbedeutenden Handel mit Schnittmaterialien und Holz betreiben und dabei den Transithandel meistens selbst führen“.⁸⁰

Im Jahre 1848 gab es in Villach nur vier kleine Holzhändler, und nur wenige Triestiner Kaufleute bezogen damals für Schiffsbauzwecke geeignete Lärchenstämme nebst wenigen Flößen Schnittholz, das auf der Drau bis Marburg und von dort nach der Eröffnung der Südbahnlinie per Bahn ans Meer gelangte. Der Holzexport Kärntens nahm dann mit zunehmendem Bedarf an Eisenbahnschwellen etwas zu. Nach dem Handelskammerbericht für das Jahr 1852 verließen Kärnten auf dem Drauwege jährlich 500 bis 600 Flöße, die vornehmlich Schwellen und Bretter geladen hatten und 800 bis 900 Laden pro Floß trugen. Im Jahre 1841 waren es nur ungefähr 300 Flöße.⁸¹ Anfang der sechziger Jahre begannen einige Triesti-

⁷⁰ Ebenda, Sch. 10, Heft 230, S. 80 f.

⁷¹ Ebenda, Sch. 38, Heft 1329.

⁷² Stmk. LA, Archiv Mahrenberg, Sch. 1, Heft 2.

⁷³ C. S c h m u t z, a. a. O., Bd. I, S. 458; Stmk. LA, Göth'sche Topographie, Sch. 10, Heft 230.

⁷⁴ Stmk. LA, Archiv Friedau, Sch. 6, Heft 16.

⁷⁵ Grosser Steyermärkischer Nationalkalender für das Jahr 1844, S. 4.

⁷⁶ R. P u f f, Marburger Taschenbuch für Geschichte, Landes- und Sagenkunde der Steiermark, Bd. II, Graz 1854, S. 115.

⁷⁷ D. K r a f t, a. a. O., S. 68.

⁷⁸ C. H i l t l, Das Bacherngebirge. Klagenfurt 1893, S. 113.

⁷⁹ Kärntens gewerbliche Wirtschaft, S. 242.

⁸⁰ Stmk. LA, Göth'sche Topographie, Sch. 10, Heft 230, S. 82.

⁸¹ I. C. H. (Hofrichter), Das Drautal in Steiermark. Carinthia Jg. 31 (1841), Nr. 7.

ner Holzhändler im Drau- und Mölltal neue Sägen zu errichten, und seit 1867 gelangte die Erzeugung von Merkantilholz und der Handel damit in schwunghaften Betrieb. Da die Flößung auf der Drau billiger kam als der seit dem Jahre 1864 mögliche Bahntransport und die Bahn durch das Kanaltal erst 1879 eröffnet wurde, wurde dieses Holz verhältnismäßig lange auf dem Wasserweg nach der Bahnstation Marburg gebracht. Erst als die direkte Bahnverbindung aus Kärnten nach Italien entstand, verzichtete man auf die Flößung. Gegen Ende der sechziger Jahre konnten sogar alle überflüssigen Holzvorräte des Landes, selbst fehlerhafte Ware, nach Ungarn abgesetzt werden, ehe die dortigen und die bosnischen Waldgebiete durch Bahnen erschlossen wurden.⁸²

Neben dem Holz nahmen auch Eisen und Eisenprodukte eine besondere Stellung im Güterverkehr auf der Drau ein. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts befanden sich auf dem Bachern mehrere Eisenbergbaue, Schmelz- und Hammerwerke. In St. Lorenzen (Sv. Lovrenc na Pohorju) befanden sich zwei Eisenbergwerke und Hammerwerke, Hohenmauthen (Muta) besaß ein Eisenbergwerk, zwei Hackenschmieden, zwei Zerren- und zwei Streckfeuer, Saldenhofen (Vuzenica) ein Eisenbergwerk und einen Schmelzofen.⁸³ Im Ort Bösenwinkel (Hudi Kot) in der Gemeinde St. Primon (Sv. Primuš) wurden nach einem Bericht aus dem Jahre 1810 Braunerze, Glaskopf, sehr harte Blau- und Kißerze „erhaut“. Die jährliche Erzeugung betrug in Saldenhofen 3000 bis 4000 Zentner Guß- oder Graueisen. Mangels eines geschulten Formers wurden hauptsächlich „Flossen“ erzeugt, die das Werk selbst verarbeitete. 1810 konnten „Flossen“ um 13 Gulden, Gußeisen aber um 35 Gulden pro Zentner ab Werk sowohl im Lande als auch nach Ungarn und Illyrien abgesetzt werden.⁸⁴

Einen weitaus größeren Anteil am Wassertransport auf der Drau nahmen natürlich die Erzeugnisse der Kärntner Montanindustrie ein. Obwohl die Drau erst bei Flasberg im Bezirk Greifenburg schiffbar war, wurden um die Mitte des 19. Jahrhunderts aus Oberkärnten jährlich ungefähr 200 Plätten — der Flöße nicht zu gedenken — mit Kohle, Laden usw. drauabwärts geführt, die an der Lend bei Feistritz und Hollenburg abgeladen wurden. Hier wanderten die leeren Plätten um den Gestehungspreis in die Hände der Gewerke und Bleifabrikanten, die sie dazu benützten, ihre Fabrikate, wie verschiedene Eisenwaren, Stahl, Blei in Blöcken, Bleiweiß, Glätte, Minium, Schrotte usw., nach Marburg (Maribor) als dem Hauptspeditionsplatz zu verfrachten, von wo aus die weiteren Speditionen nach Graz, Kroatien und in das untere Donaugebiet durchgeführt

⁸² Kärntens gewerbliche Wirtschaft, S. 352.

⁸³ C. Schmutz, a. a. O., Bd. II, S. 72, 458; Bd. III, S. 429.

⁸⁴ Stmk. LA, Göth'sche Topographie (Saldenhofen 1810), Sch. 31, Heft 1004.

wurden. Um die Mitte dieses Jahrhunderts schwammen jährlich ungefähr 200 Plätten, jede mit einer Last von 300 Zentnern, nach Marburg und Pettau, die somit 60.000 Zentner Industrieprodukte aus Kärnten dorthin brachten.⁸⁵ Von Bleiburg wurde bereits 1802 Galmei, ein Bleizinkerz, in die k. k. Messingfabrik Frauental im Bezirk Deutschlandsberg geliefert und bis Mahrenberg auf der Drau verfrachtet.⁸⁶ Schließlich bediente sich auch das Schienenwalzwerk in Prävali (Prevalje) des Flusses, das jährlich 40.000 bis 50.000 Zentner Schienen für den Bau der Eisenbahnlinie Wien—Triest auf dem Wasserweg nach Marburg lieferte.⁸⁷ Für die Heizung der Rosentaler Hochöfen wurde sogar aus Oberkärnten Holzkohle auf Drauflößen geliefert.⁸⁸ Hauptlandeplätze in Kärnten waren Oberdrauburg, Weisach, Mauthbrücke, Villach, Rosegg, Feistritz, Hollenburg, Lip-pitzbach und Lavamünd.⁸⁹

Von geringerer Bedeutung als Frachtgüter auf den Drauflößen waren schließlich Obst, Knoppeln oder „Lederloh“, Kalk und Hafnerwaren, die aus Kärnten eingeführt wurden.⁹⁰ Das Obst des Bachern bildete seit dem Ausgang des 19. Jahrhunderts einen gesuchten Handelsartikel und wurde alljährlich in großen Mengen nach Deutschland verkauft. Ein Teil jedoch schwamm auf Flößen in die südlichen Gebiete der Stephanskronen.⁹¹ Vor allem waren es Äpfel, die, wie aus einem Bericht aus dem Jahre 1843 hervorgeht, von den Flößern zusammengekauft und auf Plätten verladen wurden. Diese Obstplätten wurden dann nach Ungarn geführt, wo das Obst „groschenweise“ aus den Fahrzeugen verkauft wurde. Da der Verkauf meist im Spätherbst erfolgte, wurden diese Obstladungen nicht selten vom Frost vernichtet.⁹² Aber auch auf dem Pettauerfeld wurden um die Jahrhundertmitte oft ganze Obsternten von Händlern aufgekauft und auf Plätten nach Ungarn und Siebenbürgen geführt.⁹³ Von weit größerer Bedeutung war jedoch der Handel mit Knoppeln oder „Lederloh“, die vom Drautal auf Flößen nach Kroatien, dem Banat und nach Serbien geliefert wurden. Dieses „Lederloh“ wurde in Fässern zu 2½ Metzen zu dem Schnittmaterial zugeladen. Der Handel mit Holz und Knoppeln brachte, wie dies ein Bericht aus dem Jahre 1812 hervorhebt, dem Bezirk Faal (Fala) jährlich die ansehnliche Summe von mehr als 120.000 Gulden

⁸⁵ J. Scheliessnig, Der Draustrom und dessen mercantile Wichtigkeit für Kärnten. Carinthia, Jg. 32 (1842), S. 182; Kärntens gewerbliche Wirtschaft, S. 447.

⁸⁶ Stmk. LA, Archiv Mahrenberg, Sch. 1, Heft 2, fol. 51.

⁸⁷ J. Scheliessnig, wie Anmerkung 85.

⁸⁸ St. Singer, Kultur- und Kirchengeschichte des unteren Rosentales. Dekanat Ferlach, Kappel 1934, S. 304.

⁸⁹ Th. Hermitz, Die Drau und ihr Flußgebiet. Carinthia, Jg. 35 (1865), S. 321.

⁹⁰ Stmk. LA, Göth'sche Topographie (Faal 1812), Sch. 10.

⁹¹ C. Hiltl, a. a. O., S. 89.

⁹² Stmk. LA, Göth'sche Topographie (Faal 1812), Sch. 10.

⁹³ Stmk. LA, Göth'sche Topographie (Wurmberg 1844), Sch. 38, Heft 1332.

ein.⁹⁴ Hin und wieder wurde auch Kalk in Fässern auf den Flößen nach Ungarn und Serbien ausgeführt, wie dies aus dem Bezirk Friedau (Ormož) 1813 berichtet wird, wo in Vitan in der Pfarre St. Wolfgang (Sv. Bolfenk) Kalksteinbrüche von besonderer Güte vorhanden sind.⁹⁵

Im Bereich des ehemals steirischen Draulaufes haben sich nur spärliche Nachrichten über Flößermeister, die für die Verfrachtung der Güter verantwortlich waren und auch für die Räumung des Flußbettes, insoweit sie nicht mit allzu hohen Kosten verbunden war, aufzukommen hatten, erst aus dem Beginn des 19. Jahrhunderts erhalten. Damals gab es Flößermeister in Villach, St. Lorenzen, Marburg und Pettau. Am 16. März teilte das Kreisamt Marburg dem Pettauer Magistrat mit, „daß der Pettauer Flößermeister Franz Repp bei Seiner Majestät das Gesuch eingereicht habe, daß ihm als k. k. Flößermeister des Marburger Kreises das Privilegium dahin gnädigst erteilt werden möge, auf dem ganze Draufuß die Kaufmannsgüter und sonstige inländische Waaren-Artikel von Marburg und von Pettau, ohne daß ihm jemand oder irgendeiner Schifferzunft in seiner Verführung auf dem ganzen Draufer Hindernisse in den Weg gelegt werden könnten, abführen zu dürfen, daß ferner kein anderer Flößermeister des Marburger Kreises befugt seyn soll, ohne Wissen desselben Kaufmannsgüter aufzunehmen und zu Wasser zu versenden“. In dieser Mitteilung des Marburger Kreisamtes wird ferner darauf hingewiesen, „daß die Legrader Schifferzunft ungeachtet des Bezuges eines doppelten Frachtlohnes die Schifffahrt auf diesem Fluß in größere Aufnahme gebracht und sie ungleich lebhafter als bisher betrieben werden würde“. „Da sich auch in Pettau“, bemerkt der Akt schließlich, „ein bürgerlicher Flößermeister befindet, so wird dem Stadtmagistrat aufgetragen, nach Einvernahme desselben über dieses Hofgesuch gutächtlich anher zu berichten.“ In seiner Antwort vom 15. April 1811 teilte der Pettauer Magistrat dem Marburger Kreisamt mit, daß „der Wunsch besteht, daß die Schifffahrt auf dem Drau Strohme abwärts lebhaft betrieben werde, daß jedoch die Verleihung des erbetenen Privilegs an den Gesuchsteller den Flößermeister von St. Lorenzen und den von Pettau, der sein Geschäft bis nun klaglos verrichtet hat, brotlos machen würde. Sonach lehne der Magistrat die Verleihung eines solchen Privilegiums ab“.⁹⁶

Einem Gesuch an den Pettauer Magistrat vom 1. Juli 1822 zufolge befanden sich Schiff- oder Flößermeister in Villach, Marburg und Pettau. In diesem Gesuch bittet der Villacher Flößermeister Matthias Frey „um Aufhebung des der Lotsenanstalt zu Legrad und Derye in Ungarn ver-

⁹⁴ Wie Anmerkung 92, Sch. 10, Heft 230, S. 82.

⁹⁵ Stmk. LA, Göth'sche Topographie (Friedau 1813), Sch. 11, Hs. 287.

⁹⁶ Stmk. LA, Stadtarchiv Pettau, Sch. 18, Heft 36.

liehenen Privilegiums, nach welchem alle aus der Drau und der Mur stromabwärts in die Donau fahrenden Schiffe und Flöße, die andere Waaren als Holz führen, verhalten sind, sich bis Esseg der Schifflente gedachter Anstalt gegen einen Lohn von 60 Gulden für den Schiffmeister und 50 Gulden für jeden Schiffknecht zu bedienen — oder aber um Mäßigung der Lotsenzahl und des Lotsenlohnes“. Die Legrader Lotsenanstalt bestand seit der Zeit Karls IV.; hier wie auch in Derye bestanden auch Schifferzünfte, die in einem Akt aus dem Jahre 1812 erwähnt werden.⁹⁷

Für die Drauschifffahrt flußaufwärts haben sich nur für das Rosental in Kärnten, wo die Uferverhältnisse günstig waren, urkundliche Nachrichten erhalten. Für den Draulauf im ehemals steirischen Gebiet fehlen jedoch solche Nachrichten völlig, und es ist wohl mit Sicherheit anzunehmen, daß hier die Schifffahrt immer nur drauabwärts betrieben wurde. Der Flußlauf der Drau ist von Unterdrauburg (Dravograd) bis nach Marburg (Maribor) von überaus unwegsamen Steilufern begleitet, während sich auf dem Pettauer Feld der Lauf des Flusses durch die häufigen Verheerungen des Hochwassers dauernd änderte. Dazu kommt noch, daß in den vergangenen Jahrhunderten das Holz der Bachernwälder das Hauptkontingent des Exporthandels nach dem holzarmen Osten bildete. Seit dem Mittelalter wurde Wein aus der Untersteiermark nur auf Wagen durch das Drautal nach Kärnten geführt. Solche Weinfuhren für das Kloster Viktring besorgten im späteren 14. Jahrhundert Völkermarkter Bürger.⁹⁸ Daß im 16. Jahrhundert kein Flußaufwärtsverkehr auf der Drau bestand, geht aus einem Vermerk in den „Acta Magistratica“ des Laibacher Stadtarchivs hervor, worin es heißt, „es wäre nach Ansichten der Laibacher verhängnisvoll, falls man den Kärntner Prälaten erlauben würde, auf der Drau gegen Pettau die Schifffahrt einzurichten. Sie könnten dann mit geringeren Kosten den Wein zu ihren Häusern bringen; die Pettauer aber würden auch die aus Ungarn eingeführten Häute und Felle auf dem Wasserweg nach Villach bringen.“⁹⁹

In Kärnten wandte Kaiser Friedrich III. der Verbesserung des Schifffahrtweges der Drau sein besonderes Augenmerk zu. Zu Beginn der neunziger Jahre des 15. Jahrhunderts ließ er unter der Leitung des Gurnitzer Pflegers Erasmus Ortmayr durch Werkleute und Arbeiter die Schiffbarkeit der Drau allenthalben verbessern und auch einen Treidelweg für die Rosse, welche die Kähne flußaufwärts zu ziehen hatten, am Ufer herichten. Dafür verwendete er mehrmals Geld aus seinen Kammereinkünften.

⁹⁷ Ebenda.

⁹⁸ Kärntens gewerbliche Wirtschaft, S. 75, 79.

⁹⁹ J. Z o n t a r, Villach und der Südosten. In: Neumann, 500 Jahre Villach, Villach 1960, S. 519 f.

ten und belegte schließlich 1492 die Städte und Märkte, auch die Höfe, Huben und Halbhufen im Bereich der Drau mit einer Auflage zur Ablöse der Robot, die für das gemeinnützige Werk nötig war.¹⁰⁰

Daß auch im ehemals steirischen Bereich des Draulaufes Pläne bestanden, den Fluß flußaufwärts zu befahren, geht aus dem Circulare des Guberniums in Inner-Österreich von 1788 „die Hindernisse der Flößfahrt“ betreffend hervor, worin darauf hingewiesen wird, daß „derzeit und bis zur Entscheidung der Vorfrage wegen der Wasserfahrt aufwärts und Herstellung des Treppelweges darauf Bedacht zu nehmen ist, daß das auf lockerem Erdreich entweder noch stehende oder umgeschlagene Holz an den Ufern 6 Klafter breit hinweggeschafft werden muß“.¹⁰¹ Solche Bestrebungen sind auch aus der „physikalischen Statistik der Landes- und Kammerstadt Pettau“ aus dem Jahre 1811 zu entnehmen, worin festgestellt wird, daß „der die Stadt Pettau bestreichende Draußfluß mit nicht allzu großen Kosten schiffbar gemacht werden könnte, welches unverkennbar von großem Nutzen seyn würde. Es ist bereits unter der Regierung Sr. Mayestät dem Kaiser Joseph die Anordnung wegen Errichtung der Treppelwege zur Befahrung der Drau aufwärts gemacht worden, aber es kam zu keiner völligen Ausführung, obschon der Nutzen derselben durch den eingereichten Plann hinlänglich mag dargestellt worden seyn. Gegenwärtig wird die Drau nur stromabwärts, und das mit Bletten oder Flößen befahren, und werden auf ersteren mit einer Fracht von beiläufig 250 Centen viele Kaufmannsgüter nach Warasdin, Fünfkirchen, Esseg, Peterwardein, Neusatz, Temeswar, nach Siebenbürgen, auch über Semlin nach der Turkey versendet. Würde die Drau aufwärts befahren werden können, so wäre dieses auf jeden Fall von sehr großem Nutzen, weil diejenigen Schiffer oder Flößermeister, welche Waaren an die genannten Orte abführen, von solchen wieder Ladungen zu Wasser auf ihren Fahrzeugen zurücknehmen könnten, anstatt daß selbe dermalen letztere oft mit Verlust dortselbst veräußern müssen“.¹⁰²

Ähnlich lauten die Antworten in den Fragebogen, die im Auftrag Erzherzog Johanns an die einzelnen steirischen Bezirke gingen. In der Marburger Beantwortung aus dem Jahre 1812 wird der Wunsch laut, daß „dieser Strom auch aufwärts befahren werde“.¹⁰³ Im Werbbezirk Faal vertrat man im selben Jahr die Meinung, „der Draußfluß könnte mit größten Unkosten zur Auffahrt stromaufwärts eingerichtet werden“.¹⁰⁴ Die Friedauer Beantwortung aus dem Jahre 1813 lautet: „Aufwärts wird der

Strom nicht befahren, doch könnte die Schifffahrt mit großem Kostenaufwand in Stand gebracht werden.“¹⁰⁵ Abschließend noch eine Stimme aus dem Jahre 1841, die besagt, daß „wegen der vielen Verheerungen und dadurch oft sich ändernden Laufes kann die Drau nicht leicht flußaufwärts befahren worden seyn oder fahrbar gemacht werden“.¹⁰⁶ Allerdings hat es an Vorschlägen, die Flußschifffahrt auf der Drau zu regeln, nicht gefehlt. So lesen wir beispielsweise in der „Historischen Beschreibung der Religions Fond Herrschaft Mahrenberg“ aus dem Jahre 1802 wie folgt: „Es soll zwar eine Gesellschaft aus Kärnten die ordentliche Schiffbarmachung dieses Flusses versuchen; allein es ist bis zur Stunde noch nichts geschehen. Zu wünschen wäre, wenn dieses Geschäft das allerhöchste Aerarium übernehmen würde. Der Kommerz müßte in jedem Falle viel gewinnen, weil mit diesem Flusse mehrere wichtige Städte und Ortschaften aus Kroatien und Slawonien und selbst aus der Türkei verbunden werden.“¹⁰⁷

Die Schifffahrt mit Flößen und Plätten war im 19. Jahrhundert derart rege, daß sogar die Errichtung einer Dampfschifffahrt von Marburg bis Villach in Erwägung gezogen wurde. In zwei Berichten der Kärntner Handels- und Gewerbekammer wurden die Flußverhältnisse auf Grund des Untersuchungsergebnisses einer Sachverständigenkommission genau dargestellt und Berechnungen über die Herstellungskosten und Rentabilität der Schiffbarmachung aufgestellt. Das Handelsministerium ordnete zwar die Schiffbarmachung der Drau an, doch unterblieb diese, da am 24. Oktober 1856 die Konzession zur Errichtung einer Lokomotiveisenbahn — 1844 war eine Pferdebahn angeregt worden — von Marburg über Klagenfurt nach Villach bis zur Einmündung in die Tiroler Eisenbahn erteilt wurde.¹⁰⁸

Während in der Steiermark mit der Eröffnung des Eisenbahnfrachtverkehrs die Scheikenfahrten fast ganz aufhörten — die letzte Scheike soll im Jahre 1888 Pettau (Ptuj) passiert haben¹⁰⁹ —, erhielt die Draußflößerei ihre Bedeutung weiter bis zum Zweiten Weltkrieg. Nach dem Jahre 1918 versuchten zwar Industrielle in Unterdrauburg (Dravograd) die Scheikenschifffahrt wieder zu beleben, doch das Unternehmen erwies sich als unrentabel.¹¹⁰ Noch im Jahre 1934 passierten jährlich bis zu

¹⁰⁵ Ebenda, Sch. 11, Heft 287.

¹⁰⁶ Wie Anmerkung 81.

¹⁰⁷ Stmk. LA, Archiv Mahrenberg, Sch. 1, Heft 2, fol. 48 f.

¹⁰⁸ W. H a l l e r, wie Anmerkung 13.

¹⁰⁹ Fr. M i š i č, a. a. O., S. 176.

¹¹⁰ Fr. P a h e r n i k, Šajke in splavi na Dravi (Scheiken und Flöße auf der Drau), S. 14. Maschinengeschriebenes Manuskript im Drž. Arhiv LRS Maribor unter der Signatur II, 263, Inv. Nr. 3573/27. 9. 1962.

¹⁰⁰ Kärntens gewerbliche Wirtschaft, S. 53.

¹⁰¹ Stmk. LA, Patentreihe, Circulare vom 19. April 1788, Graz.

¹⁰² Stmk. LA, Stadtarchiv Pettau, Sch. 26, Heft 48.

¹⁰³ Stmk. LA, Göth'sche Topographie, Sch. 22, Heft 678.

¹⁰⁴ Ebenda, Sch. 10, Heft 3230.

2000 Flöße Marburg (Maribor) und Pettau (Ptuj)¹¹¹, und in den Konjunkturjahren 1935 bis 1939 gingen durch Marburg (Maribor) 100.000 Kubikmeter Holz und in den folgenden 22 Jahren im Durchschnitt 50.000 Kubikmeter Holz im Jahr. Vom Jahre 1920 bis 1941 transportierten die Drauflößer rund eine halbe Million Raummeter Holz und sieben Millionen Weingartstecken.¹¹² So wurden beispielsweise allein im Jahre 1938, wie dies aus dem „Gospodarski vestnik“ zu entnehmen ist, auf der Drau 1167 Flöße mit insgesamt 333.260 Brettern, 444.000 Stück Bauholz, 1145 Stück Rundholz und 67.000 Bund Weingartstecken zu je 1000 Stück befördert. Im Juni dieses Jahres erreichte die Drauflößerei mit 192 Flößen einen Höhepunkt. Im Jahre 1939 passierten nur mehr 757 Flöße Marburg (Maribor), 1937 waren es noch 1065.

Der größte Floßhafen war damals Unterdrauburg (Dravograd), der Sammelplatz für das Holz aus dem Mieß- und Mißlingtal. Im Jahre 1938 wurden in Unterdrauburg (Dravograd) insgesamt 474 Flöße abgefertigt, dann folgte Fresen (Brezno) mit 189, St. Oswald (Sv. Ožbalt) mit 93, Mahrenberg (Radlje) mit 69, Saldenhofen (Vuzenica) mit 81 und Wuchern (Vuhred) mit 43 Flößen, um nur die wichtigsten zu nennen. Die Holzlieferungen gingen nach Dubrava, Warasdin (Varaždin), Esseg (Ossijek), Neusatz (Novisad), Pančova, Slankamen und Belgrad (Beograd). Aber auch die Nebenflüsse der Donau und die Kanäle in der Wojwodina wurden befahren. So bezog Weprowatz am Alexanderkanal gefloßtes Holz aus dem Drautal. Am Peterkanal wurden 1938 die Orte Kula, Crvenka, Sombor und Besdan mit 34 Flößen beliefert. Auf der Theiß führen die Drauflößer bis Titel, Stara Kaniža und Stari Bečej, auf der Temesch bis Opovo und auf der Bega bis Groß-Betschkerek, das 1938 97 Flöße bezog.¹¹³

Im Oberlauf der Drau betrug die jährliche Floßzahl im Jahre 1907 vor Spittal 1125, vor Feistritz an der Drau 790. Zur Willroider-Säge in Villach wurden in den Jahren 1920 bis 1925 jährlich rund 2500 Festmeter auf 100 bis 125 Flößen geliefert. Die Zellulosefabrik St. Magdalen bezog aus dem oberen Drau- und dem Mölltal jährlich auf Flößen bis zu 15.000 Festmeter Schleifholz. Seit dem Jahre 1945 ging in Kärnten der Holzbezug auf dem Wasserweg stark zurück und hörte 1950 infolge der Umstellung der Holzlieferungen auf Lastkraftwagen ganz auf.¹¹⁴ Im ehemals steirischen Draugebiet kam die Flößerei erst nach dem Zweiten Weltkrieg zum Erliegen. Der teilweise Ersatz des Brennstoffes durch Kohle,

¹¹¹ Fr. Mišič, a. a. O., S. 175.

¹¹² Fr. Pahernik, a. a. O., S. 26.

¹¹³ Freundliche Mitteilung des Herrn Redakteur Helfried Patz.

¹¹⁴ W. Haller, wie Anmerkung 13.

der Landtransport des Holzes auf Straßen und Eisenbahnen, vor allem aber der Bau mehrerer E-Werke im Drautal zwischen Faal (Fala) und Unterdrauburg (Dravograd) machten diesem jahrhundertealten Holztransport zu Wasser ein Ende.

4. Hindernisse der Drauschiffahrt; Mautstellen und Anlegeplätze

Die natürlichen Hindernisse, die sich der Schifffahrt und Flößerei auf der Drau entgegenstellten, waren zahlreich. In Kärnten war die Drau, einem Bericht aus dem Jahre 1842 zufolge, „nur vier Monate hindurch schiffbar. Die Ursache dieses Übelstandes lag in den vielen spitzigen Felsen, welche die Fahrt gefahrvoll und nur bei großem Wasserstand möglich machten. Nach Angaben erfahrener Plättenführer und Flößer waren die gefährlichsten Stellen, wo Felsen zu sprengen wären, bei Dürnbach im Bezirk Rosegg, ober Rosegg bei der Kirche St. Martin, in Erling unter Völkermarkt, bei der sogenannten Teufelsbrücke, bei Gradinigg ober Lippitzbach, wo die Felsen eine halbe Wegstunde einnahmen, nahe der Gewerkschaft Lippitzbach, ober Schwabegg, wo an dem Felsen ‚Fortl‘ bereits eine Platte zuschellte, bei Saudorm ober Lavamünd, wo die Felsen so eng zusammenstehen, daß die Plätten kaum passieren können, und schließlich bei Lavamünd selbst“. Ohne diese Hindernisse wäre, wie es in diesem Bericht weiter heißt, „eine Benützung der Drau durch sieben Monate hindurch möglich, und eine bedeutend größere Ladung bei der gleichen Plättenbemannung würde auf eine Verminderung der Beförderungskosten der Kärntner Waren wesentlich einwirken“. Der Bericht schließt mit der Forderung, die angezeigten Hindernisse ohne Zeitverlust zu beseitigen, und mit dem Hinweis, „es handle sich ohnehin nur um die Strecke von Flasberg bis Unterdrauburg (Dravograd), da dieses im Bereich der Steiermark schon vor mehreren Jahren auf Kosten der Herren Stände bewerkstelligt wurde, die als Zinsen des ausgelegten Kapitals in Marburg (Maribor) eine Wassermaut à 2 Gulden von jeder ankommenden Platte erheben“.¹¹⁵

Die „Beschreibung der Religions Fond Herrschaft Mahrenberg“ aus dem Jahre 1802 schildert die Drau im ehemals steirischen Bereich als „sehr reißend mit mehreren sehr gefährlichen Stellen, die durch Steinklippen und Felsen gebildet werden, an welchen sich jährlich Unglücksfälle ereignen“.¹¹⁶ Im Entwurf zur „physikalischen Statistik des Werbezirks Faal“ von 1812 wird bereits „von dem fruchtlos eingebrachten Antrag gesprochen, die Felsenklippen in der Wölka, bei Faal (Fala) und

¹¹⁵ J. Scheliessnig, wie Anmerkung 85 im Kapitel 3, S. 182, 184.

¹¹⁶ Stmk. LA, Archiv Mahrenberg, Sch. 1, Heft 2, fol. 48 f.

in Tresternitz (Bresternica), die oft Unglücke und Scheiterungen der Flöße und Pletten verursachen, zu beseitigen“.¹¹⁷ Erst in den Jahren 1815 bis 1819 wurde an der Beseitigung dieser Hindernisse gearbeitet. Beim Wölkaschwall ober der Mündung des Wölkabaches mußten die Schiffe bis 5 Schuh über den Felsen hinabfahren und kamen dann in den gefährlichen Hauptschwall, wo der Fluß 120 Schuh breit war. Verfehlte das Fahrzeug bei diesem Schwall und Wirbel die Mitte, so wurde es untergetaucht, meistens zerrissen oder kam beschädigt 240 Schuh weiter unten erst wieder an die Oberfläche. Über das Riff, das oft kaum ½ Schuh Wasser bedeckt, mußte das Fahrzeug mit Walzen gehoben werden.¹¹⁸ In den Jahren 1818 und 1819 wurden der sogenannte Wölkaschwall, der Wolfsprung unter dem Egartenhof bei Unterfeising (Spodna Vižinga) und der Wirbel beim Weiler Fischering, drei für die Schifffahrt überaus gefährliche Punkte, durch Sprengungen unschädlich gemacht. 45 Bergknappen und 43 Maurer sprengten unter der Leitung des Marburger Maurermeisters Marek über 2000 Kubikklafter Steine, größtenteils unter dem Wasser.¹¹⁹

Aber immer noch blieb der Engpaß des steirischen Drautales für die Scheiken und Flöße eine gefährliche Strecke, zumal die Fahrrinne stellenweise sehr schmal war. Sie betrug bei Trofin (Trbonje) 62, bei Fresen (Brezno) 80 und am Drauwald nur 30 bis 35 Meter. Auch Untiefen und Stromschnellen waren auf dieser Draustrecke nicht selten. Viele Stromschnellen wurden durch die Schuttkegel, die von den Bächen aus den Waldgräben der Drau zugeschwemmt wurden, oder auch durch die Sandbänke des Flusses selbst gebildet. An einigen Stellen ragten diese Sandbänke über den Normalwasserstand empor und bildeten weidenbewachsene Inseln, so bei Trofin (Trbonje) und am Wirbel beim Weiler Fischering. Die Flöße und Scheiken hatten in dem unausgeglichenen Flußbett der Drau eine schwere Fahrt. Gefahrenzonen, wie Riffe und Wirbel, befanden sich bei Buchenstein und beim Mohrenhoffelsen östlich von Unterdrauburg (Dravograd), beim Weiler Fischering, bei Oberfeising (Gorna Vižinga), unter Wuchern (Vuhred), beim Gottnigfelsen (Gotjenk) und Celjustnica unterhalb Podvelka, bei Fresen (Brezno), unterhalb St. Oswald (Ožbalt), unter der Lorenzer Fähre bei der Sturmna (Sturmobjak), bei Faal (Fala), wo der Felsen unter dem E-Werk erst 1917 endgültig gesprengt wurde, bei Wildhaus (Viltuš) und Gams (Kamnica). Gefährliche Stellen waren auch die Brücken von Unterdrauburg (Dravograd), Saldenhofen (Vuzenica), Pettau (Ptuj) und Ankenstein (Borl) und

¹¹⁷ Stmk. LA, Göth'sche Topographie, Sch. 10, Heft 230, S. 84.

¹¹⁸ Wie Anmerkung 81; C. Schmutz, a. a. O., Bd. I, S. 271.

¹¹⁹ C. Hiltl, a. a. O., S. 70.

schließlich auch die Sandbänke und die angesammelten Holzreste zwischen Marburg (Maribor) und Dubrava.¹²⁰

Ein Hindernis für die Drauschifffahrt bildeten ferner auch die Überschwemmungen. Die Frühjahrsschneeschnmelze in Kärnten und die oft langen Regenperioden des Herbstes hoben den Wasserstand der Drau oft zu einer schreckenerregenden Höhe, und der Schaden, den das reiße Wasser durch das Wegtragen fruchtbarer Erde und besonders des an den Ufern zum Abtransport vorbereiteten Schnitt- und Bauholzes verursachte, ging oft in die Hunderttausende. Solche Überschwemmungen, die in der Ebene nicht selten eine Veränderung des Flußlaufes zur Folge hatten, gab es nach den Angaben verschiedener Chronisten in den Jahren 710, 720, 792, 881, 1142, 1202, 1316, 1342, 1347, 1371, 1400, 1491, 1500, 1502, 1550, 1565, 1567, 1572, 1595, 1621, 1677, 1701, 1703, 1707, 1742, 1757, 1761, 1765, 1784, 1797, 1803, 1812, 1813, 1814, 1819, 1821 und 1823. Besonders verheerend war die Überschwemmung im Jahre 1827, während welcher, wie es in einem zeitgenössischen Bericht aus Sauritsch (Zavrče) heißt, „daß nicht nur die hierortige Drauarmsbrücke, sondern auch die großen Draubrücken in Pettau (Ptuj) und Marburg (Maribor) total zerstört wurden. Das Wasser stand damals 3 bis 4 Klafter (ungefähr 5 Meter) hoch“. Für das Jahr 1827 berichtet der Chronist aus Saldenhofen (Vuzenica), „daß der Draufluß nur um ein Schuh kleiner war als 1823“. Die größte Überschwemmung des 19. Jahrhunderts war jedoch die des Jahres 1851. Damals stand die Drau sechs Meter über dem Normalstand. Große Überschwemmungen gab es noch in den Jahren 1882, 1903 und 1926.¹²¹

Maßnahmen zur Beseitigung von Hochwasserschäden wurden bereits im 18. Jahrhundert von der Regierung getroffen. Im „Circular des Guberniums in Inner-Österreich vom 19. April 1788 (Graz), die Räumung der Ufer an dem Draufluß zur Beseitigung der Hindernisse der Flößfahrt betreffend“, wurden die Grundbesitzer verhalten, „die am Ufer auf lockerem Grund stehenden Bäume abzustoßen beziehungsweise die bereits im Wasser liegenden Bäume zur Verminderung der dadurch entstandenen gemeinschädlichen Sandbänke und Inseln herauszuräumen. Jeder Kreisbezirks-Kommissär hatte wenigstens zweimal im Jahr die Ufer zu besich-

¹²⁰ Fr. Pahernik, Minilo je splavarstvo na Dravi (Vergangen ist die Flößerei auf der Drau). Monatsschrift „Planine ob meji“ (Berge an der Grenze), Maribor, Jg. 1963, S. 36; C. Hiltl, a. a. O., S. 70; I. C. H. (Hofrichter), Das Drautal in Steiermark. Carinthia, Jg. 31 (1841), Nr. 7.

¹²¹ Th. Hermanitz, wie Anmerkung 89; W. Fresacher, a. a. O., S. 113, 116; Stmk. LA, Stadtarchiv Pettau, Sch. 26; Stmk. LA, Göth'sche Topographie (Sauritsch), Sch. 31, Heft 1014; ebenda (Friedau), Sch. 11, Heft 287; Grosser Steyermärkischer Nationalkalender für das Jahr 1844, S. 4; J. Mrawlag, Große Überschwemmungen der Drau. „Mariborer Zeitung“ vom 13. November 1927.

tigen und durch das Kreisamt eine notwendige Abstockung zu veranlassen“. Ferner hatten die Werbbezirkskommissarien dafür Sorge zu tragen, „daß alle sich vorhangende Wurzeln und Stöcke, alle freistehenden Bäume, alle bei Austritt des Draufusses an das Ufer gebrachte oder bei einem Wassergusse aus dem Gebürge dahin geschwemmten Bäume und Stöcke, und endlich jene Bäume, so den Umsturz drohen, zur Sicherheit der Wasserfahrt hinweggeschafft werden mögen“.¹²²

Aus dem Abschnitt IV der „Fluß-Polizey-Vorschrift für die schiffbaren Flüsse der Provinz Steyermark, nämlich für den Mürz-, Drau-, Sann- und Savestrom, vom 21. Februar 1826“ geht hervor, daß auch „die Schiff- und Flößfahrer jedes von ihnen bemerkte Gebrechen, welches der Fahrt früher oder später gefährlich werden könnte, sey es zum Beispiel einzelne im Wasser stehende Stecken, eine Sandbank oder Felsen, übel-situierte Schiffmühlen und dergleichen, sorgfältig zu beobachten und unverzüglich die Meldung bei der nächsten Bezirksamt zu machen haben. Ebenso sind die Flößmeister zur obgedachten Anzeige der Gebrechen wie auch insbesondere dazu verpflichtet, kein Fahrzeug bey einem hohen Wasserstand abgehen zu lassen, dasselbe nach Erforderniß des Flußstandes gehörig zu bemannen und mit dem nötigen Geräthe zur Lenkung und Anlandung des Fahrzeuges zu versehen“.¹²³

Zu den natürlichen Hindernissen für die Flößerei können schließlich auch die vielen breiten Schiffmühlen am Flußlauf der Drau gerechnet werden, welche die Flöße gerne an sich zogen und oft auch zu Schaden kommen ließen, ganz abgesehen von der hohen Entschädigung, die der Floßbesitzer für eine zerstörte Schiffmühle zu bezahlen hatte. Im Jahre 1841 gab es im steirischen Draubereich über 40 Schiff-, Mauth-, Haus- und Sägemühlen. An Schiffmühlen gab es damals in Saldenhofen (Vuzenica) 1, in Marburg (Maribor) 9, bei Pobersch (Pobrežje) 1, bei St. Peter (Sv. Peter) 1, bei Altendorf (Starše) 1, bei St. Martin (Sv. Martin pri Vurbergu) 1, bei Pettau (Ptuj) 4, im Bezirk Meretitzen (Meretinci) 6, bei Sauritsch (Zavrče) 1, bei Friedau (Ormož) 3 und in Polstrau (Središče) 5, zusammen 33.¹²⁴

Neben diesen natürlichen Hindernissen für die Drauschiffahrt trat schon frühzeitig die Belastung der Draufloßerei mit landesherrlichen Zöllen in Erscheinung; später kamen noch die verschiedenen Brückenzölle und Anlandegebühren dazu. Über die Art der Frachtgüter, die drauabwärts befördert wurden, geben die einzelnen Mautordnungen genauen Aufschluß. Bereits am Ende des 12. Jahrhunderts werden Brücken über

¹²² Stmk. LA, Patentreihe, Circulare vom 19. April 1788, Graz.

¹²³ Stmk. LA, Archiv Friedau, Sch. 23, Heft 49, Hs. 1826.

¹²⁴ Wie Anmerkung 81.

die Drau nur in Unterdrauburg (Dravograd) und Marburg (Maribor) erwähnt. Pettau (Ptuj) besaß eine römische Brücke, die sich bis in das Mittelalter erhalten hat; sie wird bereits 890 urkundlich erwähnt. Der Bau der neuen, gegenüber der römischen flußabwärts gelegenen Brücke wird in das 14. Jahrhundert gesetzt.¹²⁵ Daneben bestand noch eine Anzahl von Fähren. Im Jahre 1251 wird eine solche in Mahrenberg (Radlje) erwähnt, 1291 Fähren in Faal (Fala) und Zellnitz (Selnica) und 1363 eine solche in Saldenhofen (Vuzenica).¹²⁶ Die Zahl der Fähren vergrößerte sich jedoch im Laufe der Zeit wesentlich. Nach dem Verzeichnis der „alt vnd neu gewandtlich auch vngewandtlichen Schöff vnd vrfart was im landt Steyr an der Traa bis an die vngarisch Grainz vorhanden“ gab es 1565 Fähren in „Traburg“ (zum Schloß Drauburg gehörig), „an der Wölka“ (St. Paul gehörig), „zu Tarfin“ (zu Saldenhofen gehörig), „zu Vischern, Sallhofen ein gewandlich Landt vrfar mit zwayen schöffl, Vvndter Sallhofen, Wierdniekh“ (St. Paul gehörig), zu „Wuchern“ (St. Paul gehörig), „beim Wirt ann der Ögarten“ (St. Paul gehörig), „Richtarz helt ain schöff“ (St. Paul gehörig), „Hirschmann vnd Warnikh halten ain klains schöff“ (St. Paul gehörig), „Mirusch helt ain schöff“ (St. Paul gehörig), „Michel Schoschner hat zway schöff“ (Schloß Saldenhofen gehörig), „Prosyer hat zway schöff“ (St. Paul gehörig), „Lödergossner ain schöff“ (St. Paul gehörig), „in Sandt Oswaldt“ (St. Paul gehörig), „an der Vall ain vrfar mit ain großen schöff“ (St. Paul gehörig), „Wilthaus ain recht alt vrfar mit ainen großen schöff“ (Herrn Zähl gehörig)¹²⁷, „vnder Wurmberg bey Sand Johans ain alt vrfar“ (Herrn von Stubenberg gehörig), „vnder Angkhenstain ain alt vrfar mit großen schöffen“ (Herrn Zähl gehörig) und „am Sauritsch ain alt vrfar mit großen schöffen“ (Herrn Zähl gehörig).¹²⁸

Nicht nur die großen Städte hoben Flußmauten als Ausgleich ihres Niederlagerechtes ein, auch kleinere Märkte und Grundherren suchten sich diese Einnahmequelle zu sichern. Die Einhebung der Maut geschah, wo es sich durchführen ließ, gerne an einer Brücke, über die der Verkehr zwangsläufig hinüber mußte. Für Villach wissen wir aus einer Urkunde vom 17. Jänner 1357, daß dort eine Mautstube an der Drau lag, wo der Platz in die Brücke mündete.¹²⁹ Da von Oberkärnten bereits im

¹²⁵ I. und J. C u r k, Ptuj. Ljubljana 1970, S. 77, B. Saria, Pettau. Sonderband 14 der Zeitschrift des Historischen Vereines für Steiermark, Graz 1965, S. 16.

¹²⁶ J. B a u k a r t, Stoletja ob Dravi (Jahrhunderte an der Drau). Tageszeitung „Večer“ (Maribor) vom 5. Juli 1968; Kärntens gewerbliche Wirtschaft, S. 78.

¹²⁷ Das Urbar von 1555 erwähnt eine Urfahr bei Feistritz ober Lembach und eine Brücke bei Wildhaus. H. Pirchegger. Die Untersteiermark in der Geschichte ihrer Herrschaften und Gülden, Städte und Märkte. München 1963, S. 27, Anmerkung 26.

¹²⁸ LRA Graz, Meiller-Akten IV-i-4.

¹²⁹ Kärntens gewerbliche Wirtschaft, S. 78.

Mittelalter Nutzholz auf Flößen drauabwärts verfrachtet wurde, erhob der Landesfürst mindestens seit 1460 oberhalb des bambergischen Hoheitsrechtes eine Flußmaut, die um einen jährlichen Bestandzins von 40 ungarischen Dukaten-Gulden verpachtet wurde.¹³⁰ In Völkermarkt richtete Herzog Bernhard im Jahre 1271 eine Mautstelle an der von ihm erbauten Draubücke ein. An einer solchen Brücke wurde die Maut nicht nur vom Verkehr zu Lande, sondern auch von dem zu Wasser eingehoben, wie wir dies für die Völkermarkter Brücke aus der Marktbefreiungsurkunde für das Kloster Viktring von etwa 1280 entnehmen können.¹³¹ In Lavamünd bestand bereits 1450 eine Straßenmaut auf der Lavantbrücke und eine Überfuhr (Urfuhr), die Fergen um 3 Mark gepachtet hatten.¹³²

In Unterdrauburg (Dravograd) wird die Maut bereits am Ende des 12. Jahrhunderts erwähnt. Nach dem Urbar der Herrschaft Unterdrauburg aus dem Jahre 1580 war an der „Maut alhir zu Traburg von Holtzwerk“ zu entrichten: „von ain flaß 12 ð, von ain Neuen Faß oder Startin 2 ð, von ain großen schaff oder zuber 2 ð, von ain Par Neue Lagl 2 ð, von 100 Wasserschaffer 10 ð, von 100 Putten 10 ð, von 100 hülzen schüsl 4 ð, von 100 Tauffholz 1 ð, von 100 Poden stuckh 1 ð, von 1000 Weingartsteckhen 2 ð, von 1000 schintl 2 ð, von 100 haffen 4 ð, von ain kragzen höffen 1 ð“, von „Eisen vnd Eisengeschmeid“ war zu entrichten für „1 Centen Hiettenbergerischen eisen vnd gemachter Arbeit als Hakhen, Sengsen, Sichelhaun, Kheten oder ander Eisengeschirr 3 ð, von 1 Centen Leobnischen Eisen 3 ð, von 1 Centen vberzinnten vnd Vnberzinnten Plech 3 ð, von 1 Centen Drat 3 ð, von 1 Centen Negl 3 ð.“¹³³

In Saldenhofen (Vuzenica), wo bereits 1363 eine Maut erwähnt wird, wurde gemäß der aus dem Jahre 1586 stammenden „Ordnung vnd Vectigal was alda an der Mautten von durchführenden Wharen vnd güttern am Wasser oder Lannd abgefordert vnd eingenommen“ wie folgt: „von Eisen vnd gemachten Eiszeug von ainem Meüler Eisen so am Wasser gefürt wierdet 10 ð, von ainem flaß, souil den flaßholz antrifft, 12 ð, von 1000 Weingartsteckhen 2 ð, von 1000 Schintl 2 ð, von 1000 Taufn (dünne Bretter, die meist für den Faßbau verwendet wurden) 2 ð, von gemainen Wasserschöffern vnd Weinputtn von ainem Hun-

¹³⁰ Ebenda, S. 79.

¹³¹ Ebenda, S. 78.

¹³² K. Dinklaga, Geschichte von Lavamünd, in: Grenzmarkt Lavamünd. Wolfsberg 1964, S. 24.

¹³³ LRA Graz, Sachabteilung der Innerösterreichischen Hofkammer, Karton 76, Heft 6, fol. 49–57. Eine Mautordnung aus dem Jahre 1581 findet sich in den Stockurbaren, Faszikel 10, Nr. 192, fol. 69 ff.

dert ain stuckh, von ainem Stärtn Hefn oder ofen khachl 4 ð.“¹³⁴ Aus einer Relation aus dem Jahre 1584 über „Mangl vnd Schmelierung der Maut geföll“ geht hervor, daß „die Landleut vnd Untertanen zur Urfar zu der Traa vill Tausendt Weinstöckhen, laden, Zimmer vnd flößholz fürn, auch hulzern Wein vnd andere Assach, wellich alles sy auf Marchburg vnd Pethau verkauffen“. Es wird Beschwerde darüber geführt, daß die Untertanen „nit in Markht an die Maut komen vnd kain Maut zu geben“.¹³⁵

In Hohenmauthen (Muta) befand sich die Grenzmaut gegen Kärnten. Die Maut und Feste sind im landesfürstlichen Urbar von 1265 verzeichnet. Sie ertrug 120 Mark.¹³⁶ Nach dem Mautbuch aus dem Jahre 1489 gab „der Flößer von ainem Floß 12 ð, von 100 Taufelhölzern 1 ð, von 100 Podennstuckh 1 ð, von ainem Vaß, das neu ist, 1 ð, von ainem Schaff 1 ð, von ainem Säm Claine Lagell 2 ð“. Ferner: „von ainem Zenneten Zogenn Eysen 3 ð, von ainer Sengsen 2 ð, von ainer Sichel 2 ð, von ainem Zenneten Pley 3 ð, von ainem Vaß Khuppfer 60 ð.“¹³⁷

Auch im Amte Reifnig (Ribnica) bestand nach dem Urbar von 1606 eine Maut und drei Überfuhren („Vrfar deren sein drey“).¹³⁸ Zwischen Hohenmauthen und Marburg bestanden nachfolgende Mautstätten: in Zellnitz (Selnica), von welcher das Kloster St. Paul den vierten Teil der Mauteinkünfte erhielt.¹³⁹ Denselben Anteil erhielt das Kloster auch von der Maut in Feistritz (Bistrica), die jedoch nach 1265 nicht mehr erwähnt wird.¹⁴⁰ Ferner gab es noch Mautstätten in Wildhaus (Viltuš), die schon 1093 Erwähnung findet¹⁴¹, und in Tresternitz (Bresternica), die bereits im Jahre 1321 bestand.¹⁴²

Nach dem „Landgericht puoch“ von 1526 betrug die Wassermautgebühren der „Mawtt der Statt Marburg (Maribor) von ainem Centen Eysen, der auf den flößen oder wagen khumbt, 3 ð, von jedem Rueder am floß Mawtt 3 Helbling, von Prenn oder Zymerholttz von jedem Rueder 3 Helbling; von jedem Prenn floß mit 3 stößen 1 paumb, hat der

¹³⁴ LRA Graz, Sachabteilung der Innerösterreichischen Hofkammer, Karton 103, Heft 31/2, fol. 414; Stmk. LA, Stockurbare, Faszikel 63, Nr. 146 (Urbare der Herrschaft Saldenhofen und Amt an der Maut, 1586, fol. 168, 171, 172); H. Pirchegger, a. a. O., S. 153 f.

¹³⁵ LRA Graz, Sachabteilung der Innerösterreichischen Hofkammer, Karton 19, Heft 2.

¹³⁶ H. Pirchegger, a. a. O., S. 165.

¹³⁷ D. Kraft, a. a. O., S. 146 f.

¹³⁸ LRA Graz, Sachabteilung der Innerösterreichischen Hofkammer, Karton 31, Heft 6, fol. 63, 64.

¹³⁹ H. Pirchegger, a. a. O., S. 111.

¹⁴⁰ Ebenda, S. 28, 30, 111.

¹⁴¹ Ebenda, S. 25.

¹⁴² Ebenda, S. 24.

floß aber 4 stöß gibt Mawt 6 ϑ (vnnnd 2 paumb)“. Sodann heißt es weiter: „Weliche Flöß vnnder der wellickh (wohl Wölkabach) herrab sein vnnnd khomen, die geben Paumb vnnnd Rueder Mawtt wie obsteet; die flöß, die sich ob der wellickh Nemen, die geben nicht Paumb, sonndern gellt. Ain jeder floß, der durch die Prugkhn vnnder die Statt fur den Purckhfrid geet, der gibt furfartt 12 ϑ ; von ainem Tausent Steckhen, wo die abgelegt werden, gibt flößer mawt 2 ϑ vnnnd der khauffer gibt dauon Maut 2 ϑ .“ Ferner wurde eingehoben: „von ain hundert Tawffln ain Tawffel, von ain hundert Latten ain Latten, von ain viertl Laden Mawt 3 ϑ , von ain hundert Laden 12 ϑ und ain Laden.“ Am Schluß wird noch darauf hingewiesen, „die flößer sollen sonst nindert zuelenden dann alhie an der rechtten Landtstatt. Ob aber ainer mit holltz, Laden, Steckhen, Assach, Tauffeln oder andern guet oberhalb der Statt als weit das Lanndgericht hinauff geet zuelendet, so soll er die gewennliche Mawt den Richter herabbringen. Thuet Ers nit vnnnd wiert darüber begriffen, so ist das guet dem Richter verfallen. Der geb Ime dauon die Mawt“.¹⁴³

Nach einem Freibrief der Stadt Marburg (Maribor) aus dem Jahre 1607 („Statt Freyheit“) durfte „alle Kauffmanswahr, alss Laden, Holz, steckhen vnnnd annders so von Khärndten herab auf der Traa vnd auf dem Landt gefierth . . . zu Wildthaus, Trösterniz noch anderswo daselbst außgelegt oder verkhaufft werden. Sondernn alles soll gen Marchburg an die gewennliche Lenndstatt zu der Maut daselbst bracht vnnnd verkhaufft werden“.¹⁴⁴ In der Marburger Mautordnung („Statt-Mauth“) von 1639 werden keine Holzwaren erwähnt.¹⁴⁵

Eine uralte Mautstätte war P e t t a u (Ptuj), die bereits am Ende des 10. Jahrhunderts als Zollstelle bezeugt ist.¹⁴⁶ Die Herren von Pettau besaßen in ihrem Lehensbekenntnis von etwa 1293 und noch um 1430 die Maut in der Stadt.¹⁴⁷ Im Jahre 1498 bezahlten hier ungarische Kaufleute für ein Floß mit venezianischen Waren 2 Gulden Maut.¹⁴⁸ Im 14. Jahrhundert besaßen die Herren von Pettau auch Patronat und Vogtei über Marktl (Markldorf, slow. Marklaves, südlich von Pettau), und das galt noch im 16. Jahrhundert. 1592 wurde die Maut zu Marktl von den Erben nach Jakob Szekely verkauft.¹⁴⁹ Aus einem „Contract zwischen Mahrburg vnd Pettau“ vom 3. März 1654 geht hervor, daß „der Wasser Stromlauf der Traa mit allerley floßforthen der Stadt Pettau, wie vor Alters hero

¹⁴³ Stmk. LA, Stadtarchiv Marburg, Sch. 2: „Landgericht puoch“ 1526, fol. 295, 295'.

¹⁴⁴ Ebenda, Sch. 10.

¹⁴⁵ Ebenda, Sch. 1.

¹⁴⁶ I. und J. C u r k, a. a. O., S. 148.

¹⁴⁷ H. P i r c h e g g e r, a. a. O., S. 64.

¹⁴⁸ O. P i c k l, Die Memminger Handelsgesellschaft Funk und ihr Handel im Südosten, S. 121. Siehe Anmerkung 16 im Kapitel 1.

¹⁴⁹ H. P i r c h e g g e r, a. a. O., S. 94, 103.

in allweg freygelassen vndt unverwerth sein“ solle. Daß ferner „ain ieder floßer, welcher zu Marburg durch vnd nach der stadt Pettau zu fahren willens, dessen vngehindert der Stadt Marburg ieder Zeit befuegt seye, doch daß zu Verhietung der Controbanta die stadt Pettau denen jenen floßern, welche ihr floß daselbst abgelegt oder verkhaufft, ein gewisses Zeichen, welches die flößer der Stadt Marburg in Zurug gehen für zu weisen haben, zu geben schuldig“ sind. „Vnd welicher dergleichen Zeichen in Zurug gehen nicht aufzuweisen hete, derselbe mit seinen zum andern mal auf Marburg bringenten floß vnerschaut aufgehalten vndt selbiger anstatt des vorigen P. Contrabant gefürthen floß verfallen.“¹⁵⁰

In den Ratsprotokollen der Stadt Pettau (Ptuj) aus dem Jahre 1653 bitten „die flößer so mit den flößen von St. Lorenzen (am Bachern) vnd andernorths herabkhomen, man solle den Anschlag dahin machen, das die jenen so mit den flößen alda durchfahren, 10 Kreuzer vnd nit mehr geben. Die aber alda bleiben vnd verkhauffen, erbitten, sich 1 β zu geben.“¹⁵¹ In dem Entwurf der Pettauer Stadtfreiheiten (zirka 1710) wird die berechtigte Forderung erhoben, daß „alle Landtstatt (Landesstellen) zwischen Marburg vnd obwerdts biß Friedau an den Traa strom außer den drei stätten alß Marburg, Pettau, Friedau genzlich sollen abgethan sein. In massen die floßer zum höchsten prajudiz durch extra Landtstätt großen schaden zufiegen vnd den stötten die Niderlag vnd Mauth entzogen wirdt“.¹⁵² Wegen der Zufuhr von Brennholz bestand ein eigener Vertrag mit Marburg aus dem Jahre 1749, wonach den Pettauern der Einkauf von Brennholz in Marburg und die Zufuhr nach Pettau lediglich für ihren eigenen Bedarf gestattet wurde.¹⁵³

Gemäß einem undatierten „Mauth Täriffen Register“ aus dem 18. Jahrhundert wurden in Pettau für „Holzwahr“ nachstehende Mautgebühren eingehoben: „von einer lähren Plöten 15 Kreuzer, von einer halben Plöten 7 Kreuzer 2 ϑ , von einem Flaß mit Preter vorbej 10 Kreuzer 2 ϑ , von einem Flaß alda 7 Kreuzer 2 ϑ , von disen ain Rueder; von ain Wagen Brötter von der Landtstatt 3 Kreuzer, von ain Puschen Weingartsteckhen 3 ϑ , von 100 laten 3 Kreuzer, von ain Sämb Spinrödtl oder Schissel 2 wekh, von 100 schäffer 5 wekh, von ain Sämb Schäffer 2 wekh oder 6 Kreuzer, von ain trag Schäffer 3 Kreuzer“.¹⁵⁴ Nach einer Kurrende des Guberniums in Innerösterreich vom 3. Juni 1786 wurde die „Legstadt und Einbruchs-Stazion Pettau zu einer Hauptlegstadt“ erhoben.¹⁵⁵

¹⁵⁰ Stmk. LA, Stadtarchiv Pettau, Sch. 1, Heft 6.

¹⁵¹ Ebenda, Sch. 2, Heft 7, fol. 100.

¹⁵² Ebenda, Sch. 1, Heft 4.

¹⁵³ Ebenda, Sch. 1, Heft 6.

¹⁵⁴ Ebenda, Sch. 22, Heft 44.

¹⁵⁵ Stmk. LA, Patentreihe.

In Ankenstein (Borl)¹⁵⁶ erscheint eine Maut in einer Gerichtsschätzung des Jahres 1595, während in Friedau (Ormož) offenbar keine „Wassermaut“ bestand, sondern lediglich eine sogenannte „Brückenmaut“, für die ein Warenverzeichnis vorliegt.

Im Jahre 1824, also zu einer Zeit, wo der Frachtenverkehr auf den meisten steirischen Flüssen schon lange im Rückgang begriffen war, beabsichtigte die k. k. Hofkammer, in allen österreichischen Ländern einheitliche Wassermautordnungen einzuführen. Es war ihr dabei offenbar weniger um die Vereinheitlichung der bereits bestehenden Mauttarife, sondern um die Errichtung neuer Mauten zu tun, um die zur Erhaltung der Wasserbauten erforderlichen Kosten wenigstens zum Teil zu decken. Doch die Absicht der Hofkammer wurde nicht verwirklicht, da die damaligen Verkehrsverhältnisse eine derartige Maßnahme überholt hatten.¹⁵⁷ Solche Wassermauten bestanden im 19. Jahrhundert in Marburg (äarisch), Pettau (städtisch), Ankenstein und Sauritsch (beide herrschaftlich). In Marburg (Maribor) betrug die Maut für eine Platte 2 Gulden, für ein Floß 36 Kreuzer. Sie war um 2222 Gulden verpachtet. Da der Pächter das Ertragnis als Geschäftsgeheimnis hütete, war nicht zu erfahren, wie viele Fahrzeuge im allgemeinen und vom Bachern im besonderen alljährlich die Drau abwärts fuhren. Im Jahre 1845 waren es im Durchschnitt 700 bis 800 Platten und 1100 und 1200 Flöße. In Pettau (Ptuj) betrug die Maut 15 Kreuzer. In Ankenstein (Borl), wo sich auch eine Überfuhr befand, bestand eine Floßrudermaut. Jedes Schiff, welches das Überfuhrseil passierte, bezahlte pro Ruder 4 Kreuzer, welcher Betrag vom Grenzzollamt Sauritsch (Zavrče) eingehoben wurde.¹⁵⁸

Die bedeutendsten Anlendlätze im ehemals steirischen Draubereich waren Marburg (Maribor), Pettau (Ptuj) und Friedau (Ormož). Die Erhaltung der Lendplätze oblag den Grundbesitzern, die hiefür in der Regel Anlendgebühren einhoben. Auf den Lendplätzen waren eigene Lendhüter bestellt, denen die Obsorge über die Lend zukam. Der Verkehr auf den Lendplätzen war schon frühzeitig durch eine bestimmte „Lendordnung“ geregelt, die öfter erneuert wurde. Ihre Handhabung oblag dem Lendhüter. Nach der Marburger „Amts-Raitung“ von 1647 bezog der „Lendthueter“ eine Jahresbesoldung von 13 Gulden.¹⁵⁹ Ein solcher wird auch in einer undatierten Spezifikation aus dem 18. Jahrhundert in Frie-

¹⁵⁶ H. Pirchegger, a. a. O., S. 91.

¹⁵⁷ R. Maier, Frachtenverkehr und Mauten auf der Mur. Grazer „Tagespost“ vom 27. Jänner 1935.

¹⁵⁸ C. Hiltl, a. a. O., S. 114; I. C. H. (Hofrichter) wie Anmerkung 81; C. Schmutz, a. a. O., Bd. I, S. 36.

¹⁵⁹ Stmk. LA, Stadtarchiv Marburg, Sch. 7, Hs. 2736.

dau (Ormož) erwähnt, jedoch ohne Angabe der Besoldung.¹⁶⁰ Der Lendhüter wohnte in einem eigenen Lendhüterhaus. In Marburg bekam er von jedem Klafter Holz 4 Scheite und für das Tausend Weingartstecken 2 Kreuzer.¹⁶¹ Die Lendordnungen schrieben den Verkehr der Scheiken und Flößen vor und bestimmten die Verlade- und Abladezeiten. Schließlich geben sie auch Aufschluß über die Art der Frachtgüter.

Nach der „Lendordnung“ von Wuchern (Vuhred) im Drautal (1862), das ein wichtiger Floßhafen für den Export war, bezahlte man „für eine anlende Platte 30 Kreuzer, für das Ausladen einer Platte 1 Gulden, für das Anlenden eines Floßes 20 Kreuzer, für das Ausladen eines Floßes 50 Kreuzer, für die Verfertigung eines Floßes 30 Kreuzer, für die Verfertigung einer Platte 1 Gulden. Die Niederlagsgebühr betrug für 100 Doppelbretter 10 Kreuzer, für 100 gemeine Bretter (20 m/m) 5 Kreuzer, für 100 Ziegellatten 4 Kreuzer, für ein Klafter Brennholz 4 Kreuzer, für Steine, Eisen und Kalk pro Zentner einen halben Kreuzer und für ein Schaff (= 8 Metzen) Holzkohle 1 Kreuzer“.¹⁶²

Nach den Marburger Lendordnungen vom 1. Oktober 1858 und vom 10. Februar 1862, die auf eine städtische Lendordnung des Jahres 1812 zurückgehen, wurden nachstehende „Lendgebühren“ eingehoben: „für das Anlenden und Ausladen eines Floßes oder einer Scheike mit Waren oder Eisenschienen 2 Gulden 10 Kreuzer, für das Anlenden und Abladen eines Floßes mit Weingartstecken, Brennholz, Schleifholz oder anderem Baumaterial, mit Brettern oder Dauben 52½ Kreuzer. Für den Einkauf von Holz und Weingartstecken mußte der Käufer dem Lendhüter von jedem Klafter oder für 2 Bündel 2 Kreuzer entrichten. Für das Festhalten leerer Scheiken, deren Standort ober dem Lendhaus gegen die Schiffmühlen und unter der Draubrücke an beiden Ufern der Drau gegen die Eisenbahnbrücke angewiesen war, betrug die Lendgebühr monatlich 26½ Kreuzer. Scheiken oder Flöße, die anlendeten, ohne auszuladen, zahlten, wenn sie über 24 Stunden verweilten, täglich 32½ Kreuzer“.¹⁶³

Nach der Lendordnung für die Stadt Pettau (Ptuj) aus dem Jahre 1858 konnten zur Marktzeit Holzschnittwaren nur fünf Tage über die gesetzliche Marktzeit am Lendplatz liegenbleiben. Nach dieser Zeit mußte ein Platzgeld nach dem Tarif entrichtet werden. Platten oder Flöße mußten zur Marktzeit nach deren Ausladung am Lendplatz sogleich, außer dieser Zeit aber 48 Stunden nach deren Anlenden entfernt

¹⁶⁰ Stmk. LA, Archiv Friedau, Sch. 3, Heft 7.

¹⁶¹ Fr. Pahernik, Šajke in splavi na Dravi (Scheiken und Flöße auf der Drau), S. 19. Siehe Anmerkung 110.

¹⁶² Ebenda, S. 8.

¹⁶³ Ebenda, S. 18; Stmk. LA, Stadtarchiv Pettau, Sch. 18, Heft 32.

werden. Nach dem damaligen Lendtarif war zu entrichten: für das Anlenden einer leeren oder beladenen Platte 40 Kreuzer, für eine Platte, die beladen oder umgeladen wurde, 60 Kreuzer, für das Anlenden und Beladen einer Apfelplatte 2 Gulden, für eine Reserveplatte monatlich 20 Kreuzer, für das Anlenden und Ausladen eines Floßes 40 Kreuzer, für jedes abfahrende beladene oder leere Floß 20 Kreuzer, für jedes Ausladen und Austreifen eines schweren Floßes mit schwerem Lärchen- oder Eichenholz 60 Kreuzer, für jedes durchziehende am rechten oder linken Ufer der Schotterbank landende Floß oder Platte 10 Kreuzer, für den Lagerplatz einzuführender Kaufmannsgüter nach dreitägiger Freizeit pro Tag 30 Kreuzer, für den Lagerplatz zur Marktzeit für Holzwaren für jedes Klafter 10 Kreuzer, für den Abladungsplatz eines zu beladenden Floßes 20 Kreuzer und für jeden Buschen ausgeladener Weingartstecken Lagerzins 1 Kreuzer.¹⁶⁴

¹⁶⁴ Stmk. LA, Stadtarchiv Pettau, Sch. 18, Heft 37.
Der volkscundliche Teil dieser Arbeit erscheint im nächsten Jahrgang dieser Zeitschrift unter dem Titel: Die Draußlößer. Lebensformen und Brauchtum einer ausgestorbenen Gesellschaftsgruppe.

Der Draußlößer der Spätmittelalter 1450-1480

Der Draußlößer der Spätmittelalter
1450-1480

1450-1480

Die Draußlößer der Spätmittelalter sind eine Gruppe von Bauern, die in der Draußlößerei tätig waren. Sie waren in der Draußlößerei tätig und haben sich in der Draußlößerei niedergelassen.

Die Draußlößer der Spätmittelalter sind eine Gruppe von Bauern, die in der Draußlößerei tätig waren. Sie waren in der Draußlößerei tätig und haben sich in der Draußlößerei niedergelassen.

Die Draußlößer der Spätmittelalter sind eine Gruppe von Bauern, die in der Draußlößerei tätig waren. Sie waren in der Draußlößerei tätig und haben sich in der Draußlößerei niedergelassen.

Die Draußlößer der Spätmittelalter sind eine Gruppe von Bauern, die in der Draußlößerei tätig waren. Sie waren in der Draußlößerei tätig und haben sich in der Draußlößerei niedergelassen.

Die Draußlößer der Spätmittelalter sind eine Gruppe von Bauern, die in der Draußlößerei tätig waren. Sie waren in der Draußlößerei tätig und haben sich in der Draußlößerei niedergelassen.

Die Draußlößer der Spätmittelalter sind eine Gruppe von Bauern, die in der Draußlößerei tätig waren. Sie waren in der Draußlößerei tätig und haben sich in der Draußlößerei niedergelassen.

Die Draußlößer der Spätmittelalter sind eine Gruppe von Bauern, die in der Draußlößerei tätig waren. Sie waren in der Draußlößerei tätig und haben sich in der Draußlößerei niedergelassen.