Blätter für Heimatkunde 19 (1941)

Zur Geschichte der Murflößerei

Von Dr. Ferdinand Tremel.

Die größeren Flüsse der Ostalpen waren Jahrhunderte hindurch wichtige Verkehrswege; solange es keine Eisenbahnen gab und die Straßen schlecht und ungepflegt waren, ging ein guter Teil des Gütertransportes auf dem Wasser vor sich. Unter diesen Alpenflüssen kam der Mur eine größere Bedeutung deshalb zu, weil sie das holz- und eisenreiche Oberland mit dem weinreichen Unterland verbindet, den Austausch der Güter aus beiden Landesteilen der Steiermark als wichtigster Transportweg wesentlich erleichternd. Darüber hinaus stellt die Mur eine günstige Verbindung mit Kroatien und den Ländern an der unteren Donau her; ihr Oberlauf wird bei Judenburg von der uralten Handelsstraße nach Italien gekreuzt und die Salzstraße trifft ebenfalls an mehreren Stellen ihren Lauf.

An Wasserfahrzeugen unterschied man drei Arten: Schiffe, Plätten und Flöße. Der Schiffsverkehr, der seit dem Jahre 1380 urkundlich nachzuweisen ist,[1] begann

[1] F. Popelka, Geschichte der Stadt Graz, 2. Bd., Graz 1935, S. 694.

erst in Leoben, er diente namentlich zur Verfrachtung von Eisen und Eisenwaren sowie von Salz talabwärts, während Wein und Getreide flußaufwärts befördert wurden. In den letzten Jahrzehnten des 17. Jahrhunderts verschwand die Schiffahrt gänzlich, es blieb nur der Plätten- und Floßverkehr übrig. Die Plätten waren kleine, etwa 6 Klafter lange (= 11.4 m) und halb so breite, flache Fahrzeuge, die ausschließlich zur Talfahrt benützt wurden und im 16. und 17. Jahrhundert besonders dem Militär zum Transport von Material und von Lebensmitteln zu den Befestigungen an der Militärgrenze gegen die Türkei dienten. Für den Verkehr oberhalb von Leoben und zur Beförderung anderer als der obgenannten Waren, namentlich des Holzes, auf längere Strecken stand in erster Linie der Floßverkehr zur Verfügung.

Trotz der großen Rolle, die die Flößerei im Verkehrsleben der Steiermark bis ins 19. Jahrhundert hinein spielte, gibt es bis heute noch keine quellenmäßige Darstellung ihres Umfanges auch nur für die neuere Zeit.[2] Eine solche zu bieten, ist weniger aus Mangel an verläßlichen Quellen als deshalb, weil sie weit verstreut und schwer erreichbar sind, keineswegs leicht. Ein kleiner Beitrag hiezu will dieser kurze Aufsatz sein, der einem gelegentlichen Archivfunde seine Entstehung verdankt.

Das steiermärkische Landesarchiv in Graz enthält im Spezialarchiv Wasserberg eine Reihe von Angaben über die Flößerei auf der Mur zwischen Judenburg und Leibnitz aus dem letzten Viertel des 17. und der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts.[3] Es handelt sich dabei um Rechnungen, Pässe, Übernahmsbescheinigungen usw. für jene Handelsgüter, die von der bischöflich Seckauischen Herrschaft Wasserberg in der Gaal in Obersteiermark nach dem bischöflichen Hof in Graz oder nach dem bischöflichen Schlosse Seggau bei Leibnitz geschickt wurden. Wenngleich diese Akten keineswegs eine Kenntnis des gesamten Floßverkehres auf der genannten Strecke vermitteln können, so geben sie doch immerhin einen beachtenswerten Einblick in den Umfang und die jährliche Dauer der Flößerei.

Die klimatischen Verhältnisse und die damit im Zusammenhang stehenden Schwankungen des Wasserstandes der Mur hatten zur Folge, daß die Flößerei nicht das ganze Jahr hindurch gleichmäßig fortdauerte. Der niedrige Wasserstand der Mur im Winter zwang zum Aussetzen und die Hochwässer in der Zeit der Schneeschmelze verhinderten naturgemäß ebenfalls jeden Verkehr auf dem Flusse. Der regelmäßige Floßverkehr begann daher meist erst im April, nur vereinzelt im März — der früheste Beginn, der aus den Akten hervorgeht, liegt am 7. März des Jahres 1701 —, und manchmal konnte sogar erst im Mai mit der Fahrt begonnen werden, während in anderen Jahren gerade im Mai wegen der Hochwässer ausgesetzt werden mußte. Die letzte Fahrt des Jahres wurde meist in den letzten Tagen des November angetreten, nur in wenigen Jahren erlaubte es die günstige Witterung, im Anfange des Dezember noch eine weitere Fahrt zu unternehmen; den äußersten feststellbaren

[2] Für die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts bietet R. Maier, Frachtverkehr und Mauten auf der Mur („Tagespost" 1935, Nr. 27), alles Wesentliche. Einen verläßlichen Überblick auf quellenmäßiger Grundlage gibt F. Popelka, Die Murschiffahrt in vergangenen Tagen („Tagespost" 1924, Nr. 148).

[3] Sie sind geordnet in den Schubern 31 bis 33 des genannten Spezialarchivs. R. Maier hat in dem oben genannten Aufsatz schon auf diese Akten hingewiesen.

Termin brachte das Jahr 1699 mit einer Abfahrt von Judenburg am 13. Dezember. Die günstigste Zeit des Jahres, die auch die größte Verkehrsdichte aufwies, waren natürlich die Monate Juni bis September.

Die Fahrten, um die es sich hier handelt, wurden nicht von der bischöflich seckauischen Gutsverwaltung selbst unternommen, sondern von den bürgerlichen Floßmeistern in Judenburg und Knittelfeld, die für ihre Fahrten bestimmte Fuhrlöhne verlangten, von denen später die Rede sein wird. Die Floßmeister besorgten nicht nur den Transport auf dem Wasser, sondern auch die Zubringung der Waren vom bischöflichen Kasten in Judenburg zum Landeplatz, der etwas unterhalb von Judenburg lag. In Judenburg lebten gleichzeitig zwei Floßmeisterfamilien, die Rizmayr, bzw. nach deren Aussterben — seit 1701 — die Hardtauff, und die Familie Payr, in Knittelfeld wird nur eine Floßmeisterfamilie, die Ebner,[4] genannt.

Für die Beförderung der Waren der bischöflichen Gutsverwaltung kamen zwei Möglichkeiten in Betracht: handelte es sich um geringfügige Mengen, so wurden sie dem nächsten verkehrenden Floße beigeladen, standen größere Mengen zum Abtransport bereit, so wurde ein eigenes Floß ausgerichtet. Das zur Ausrüstung eines solchen Floßes notwendige Holz wurde teils von der Gutsverwaltung beigestellt — zur Herrschaft Wasserberg gehörten auch große Waldungen —, teils vom Floßmeister.

Das Gerüst des Floßes bildeten die sogenannten „Floßbäume", starke Baumstämme, deren zu einem Floß in der Regel 20 bis 24, manchmal aber auch 30 und mehr benötigt wurden. Die Flöße auf der Mur waren also größer als die auf der Enns, die aus 12 bis 15 Stämmen bestanden.[5] Vielfach nahm man statt der ganzen Bäume Halbbäume, auch „Stubbäume" genannt, in der Mitte gespaltene Stämme — Halbbäume also der Dicke, nicht der Länge nach —, wie sie zum Beispiel zum Brückenbau verwendet wurden. Sie ersetzten aber nie alle Floßbäume, sondern nur die Hälfte. Darüber kam dann das „Ladenzeug", als „gemeine" Laden, Bodenladen, Reichladen — Laden in der Länge von 12 Daumenellen oder rd. 5.4 m —, Truhenladen usw. Ein größeres Floß beförderte 400 bis 500 Laden, ja noch mehr. Zum Zusammenhalten der Floßbäume dienten acht bis zehn Stangen, außerdem waren auf jedem Floß zwei Ruder vorhanden, je eines vorne und eines hinten, die durch sogenannte „Widen", aus Fichtenzweigen geflochtene Bänder, am Floß befestigt waren. Auf das Ladenzeug wurde dann die übrige Fracht, meist Fässer, verstaut.

Naturgemäß stand das Holz mengenmäßig weitaus an der Spitze aller von der Herrschaft Wasserberg nach Leibnitz verfrachteten Güter. Dabei überwog das Fichtenholz bei weitem, Lärchenholz, das auch erwähnt wird, tritt dagegen stark in den Hintergrund.

Recht beträchtlich war auch der Versand von Lebensmitteln. Voran stand das

[4] Wie aus F. Wagners „Historischem Gassen- und Häuserbuch der Stadt Bruck an der Mur" (Bruck a. d. Mur 1935) hervorgeht, wirkten in Bruck im Jahre 1700 ebenfalls zwei Floßmeister. In Graz gab es im 17. und 18. Jahrhundert in der Regel nur einen (F. Popelka, a. a. O., S. 695).

[5] Vgl. K. Kaser, Eisenverarbeitung und Eisenhandel, in „Beiträge zur Geschichte des österreichischen Eisenwesens", hg. v. M. Loehr, A. Mell u. H. Riehl, Abt. II, Heft 1, Wien und Düsseldorf 1932, S. 152.

Wildbret, welches nur zum kleineren Teil — und das erst später — in der Decke, meist jedoch in Fässern versandt wurde. Solche mit Wildbret gefüllte Fässer wanderten 30 und mehr im Jahr nach Graz und Seggau. Soweit das Wild in den Rechnungen besonders genannt wurde, finden wir darunter Hirsche, Hasen, Rehe, Gemsen, Schild-, Auer-, Hasel- und Schneehühner, Kranabethvögel und anderes Federwild in größerer Zahl vertreten. Als Kuriosum sei auch eine Bärenhaut erwähnt,[6] die im Juli 1692 nach Hasendorf verfrachtet wurde. Andere Wilddecken wurden naturgemäß häufig verschickt.

Groß war die Zahl der „Ferchen" (= Forellen), die ins Unterland wandern mußten. Sie wurden lebend in eigenen Fischkaltern versendet, die ungefähr 200 Forellen faßten. Durchschnittlich wurden fünf solcher Fischkalter alljährlich nach Graz oder Seggau verschickt.

Zu den regelmäßigen Sendungen gehörte das Schmalz, das in Kübeln zu 120 bis 150 Pfund (das Pfund zu 56 dkg) aufs Floß gebracht wurde. In einem Jahre gingen sechs bis acht Kübel von Judenburg ab. Immer wieder erscheint in den Rechnungen auch der Käse, den man in hölzernen Verschlägen transportierte.

Handelte es sich bei den oben genannten Waren um Produkte, die das Oberland in wesentlich größeren Mengen als das Unterland hervorbrachte, deren Transport murabwärts daher nicht wundernehmen kann, so ist man überrascht, daß auch Getreide, vor allem Hafer und in geringen Mengen sogar auch Weizen — dagegen fast kein Korn — von Judenburg nach Graz und Seggau verfrachtet wurde. Hiezu benützte man leere Weinfässer, die auf diese Weise ins weinreiche Unterland zurückgeschickt wurden. Weinfässer — sie hießen „Assacher" — gab es zu einem ganzen und zu einem halben Startin. Ein Faß zu einem ganzen Startin faßte vier Judenburger Vierlinge Getreide, das entspricht sechs Seggauer Vierteln und zwei Gorz. In unser Litermaß umgerechnet, beträgt der Fassungsraum eines solchen Assachs 680 Liter Getreide.[7] Diese Getreidelieferungen erklären sich aus den beträchtlichen Zehnterträgnissen, die dem Bischof in dem fruchtbaren Murboden zuflossen und die von den wenigen bischöflichen Beamten im Oberland nicht aufgebraucht werden konnten, weshalb man die Überschüsse an den bischöflichen Hof lieferte. Der Transport in Weinfässern kam billig, weil die Fässer sowieso nach Untersteier zurückgesandt werden mußten.

Erwähnung verdient schließlich unter den nach Graz gelieferten Lebensmitteln das Kraut, das auch in Fässern verschickt wurde.

An weiteren Landesprodukten sind Leinwand und — allerdings als seltene Gelegenheitssendung — Loden zu nennen. Man verpackte sie in Säcke oder in Fässer.

Trotzdem die Weinfässer, wie erwähnt wurde, zur Verpackung der verschiedensten Güter Verwendung fanden, mußte alljährlich eine größere Anzahl — bis zu hundert und selbst darüber — leer zurückgeschickt werden.

[6] Herr Dir. R. Maier machte mich darauf aufmerksam, daß es sich dabei jedenfalls um eine „Saubärenhaut" handelte.

[7] R. Baravalle, Zur Geschichte der steirischen Maße, Zeitschrift d. Histor. Vereines f. Steiermark, 30. Jahrg., 1936, S. 85 u. 134.

Unter den in den Rechnungen angeführten Transportgütern fehlen die Produkte des obersteirischen Bergbaues, Eisen und Salz, die doch sonst das wichtigste Ausfuhrgut des Oberlandes waren; das ist nicht verwunderlich, denn der Seckauer Bischof besaß weder einen eigenen Salzbergbau noch eigene Eisengruben oder Eisenwerke.

Wie sehr die Flößerei als praktisches und sicheres Transportmittel geschätzt wurde, zeigt sich darin, daß man den Floßmeistern auch Bargeld und Pretiosen zur Beförderung anvertraute. Auch Personen zogen die schöne und schnelle Floßfahrt dem Ritt auf der schlechten und ungepflegten Landstraße vor; selbst „Seine Gestrengen", der Herr Verwalter von Wasserberg, trat wiederholt mit Roß und Knecht die Reise nach Graz auf dem Floß an.

Abfahrtsstelle war die Floßlende unterhalb Judenburg, Ziel der Fahrten seltener Graz, das meist nur im Vorbeifahren angelaufen wurde, sondern Hasendorf bei Leibnitz, von wo die Straße nach Schloß Seggau führte, manchmal auch Radkersburg. Eine Fahrt von Judenburg nach Graz — eine Strecke von 18.5 Meilen oder rund 140 km — dauerte zwei bis drei Tage.

Da das vorliegende Quellenmaterial nur einen kleinen Ausschnitt aus der gesamten Flößerei bietet, ist es nur mit großen Vorbehalten möglich, die Intensität des Verkehres auf der Mur festzustellen. Zu berücksichtigen ist namentlich auch, daß die Zahl der Sendungen in den einzelnen Jahren stark schwankte, ohne daß für diese Schwankungen besondere Ursachen vorliegen würden. Immerhin kann angenommen werden, daß ein Floßmeister nicht mehr als drei Flöße im Monate nach Untersteier absenden konnte. Das ergibt kaum mehr als 50 Flöße, die im Jahre von Judenburg abfuhren.[8] Zehn Tage waren auch annähernd die Zeit, die die Flößer brauchten, um ein Floß zu bauen und zu beladen, ins Unterland zu fahren und wieder zurückzukehren.

Schließlich sei noch einiges über die Frachttarife gesagt. Eine volle Floßladung kostete von Judenburg nach Graz 28 Gulden, von Graz nach Leibnitz 12 fl., wozu noch der Leikauf von 2 fl. kam. Die Frachtkosten für das häufigste Gut, das ein Startin fassende leere Weinfaß, betrugen von Judenburg nach Graz 15 Kreuzer (1 fl. = 60 kr.), war es mit Hafer gefüllt, so mußte 1 fl. bezahlt werden; noch teurer kam der Transport von Korn, ein gleich großes Faß, mit Korn gefüllt, kostete das Doppelte, nämlich 2 fl., Fracht und für ein mit Weizen gefülltes Faß wurden gar 2 fl. 45 kr. verlangt. Das billigste Stückgut war das Federwild: ein Stück kostete 6 kr. Fracht. Um 10 bis 15 kr. — je nach der Größe — wurde das Faßl Wildbret befördert, 15 kr. betrug der Fuhrlohn für einen Zentner Eisen, das Doppelte, nämlich ein halber Gulden, mußte für einen „Verschlag" mit Käse bezahlt werden; das war genau derselbe Betrag, den der Verwalter für die Beförderung seiner Person auslegen mußte. Teurer kam der Versand des Rotwildes in der Decke, er kostete 45 kr. Dies alles gerechnet für die Strecke von Judenburg nach Graz; nach Leibnitz waren die Gebühren um 25 bis 50 % höher.

[8] R. Maier führt a. a. O. an, daß von Graz im Jahre 1810 90 Flöße und 334 Plätten, 1821 dagegen nur mehr 22 Flöße und 129 Plätten abfuhren.

Wurde vom Floßmeister das Floß aus eigenem Holz aufgerichtet, so stellte er natürlich auch das in Rechnung; dabei galten folgende Preise für das Fichtenholz: ein Floßbaum 9 kr., ein Stubbaum 15 kr., ein gemeiner Laden 2.5 kr., ein Reichladen 3 kr., ein Bodenladen 7 bis 10 kr. je nach der Länge, ein Truhenladen 6 kr. Ein Ruder kostete 7.5 kr., eine Stange 2 kr. Aus Lärchenholz kam die Ware wesentlich teurer zu stehen; lärchene Bodenladen wurden zum doppelten Preise derer aus Fichtenholz bezahlt.

Über die Löhne sind wir von anderer Stelle unterrichtet.[9] Die Bemannung eines Floßes bestand aus dem Fahrer, der die Fahrt leitete und die übrige Bemannung befehligte, dem Nachzieher, seinem Stellvertreter, dem Ausrichter, der für die richtige „Ausrichtung" des Floßes, d. h. seinen Bau und seine richtige Beladung, verantwortlich war, und fünf Floßknechten. Diese erhielten für eine Fahrt von Judenburg nach Graz folgende Löhne: der Fahrer 2 fl. 30 kr., der Nachzieher 1 fl. 15 kr., der Ausrichter 1 fl., die Floßknechte je 55 kr. Ferner waren für das Binden des Floßes jedem Angestellten 7.5 kr. zu zahlen, außerdem die Mahlzeiten und ein zweimaliger Trunk täglich. Die Ankunft in Graz wurde durch einen auf Kosten des Unternehmers gehenden „Leuth- und Lährtrunck" gefeiert.

Diese Angaben können, wie schon wiederholt betont wurde, nur einen kleinen Einblick in den Frachtenverkehr um die Wende des 17. zum 18. Jahrhundert geben; immerhin wird man daraus erkannt haben, wie sehr man sich vor einer Überschätzung des Frachtenverkehrs in jener Epoche, wie sie durch zeitgenössische Bilder und Schilderungen leicht hervorgerufen werden kann, hüten muß. Mochte den Zeitgenossen der Verkehr auch noch so rege erscheinen, so hält er doch nicht nur in keiner Weise einen Vergleich mit der Gegenwart aus, sondern ist auch absolut als geringfügig zu bezeichnen. Die Summe aller Güter, die in einem Jahr von Judenburg weggeflößt wurden, würde kaum zwei Güterzüge füllen, wobei noch in Rechnung zu ziehen ist, daß in Judenburg die Güter der ganzen großen und fruchtbaren Umgebung zusammenkamen.

Das Gesagte ermöglicht weiter eine gute Vorstellung vom Autarkiestreben — wenn dieser Ausdruck gebraucht werden darf — der einzelnen Grundherrschaften. Diese bemühten sich, den ganzen Bedarf aus der eigenen Produktion zu decken, wobei es ihnen zustatten kam, daß die einzelnen Ämter, die eine solche Herrschaft bildeten, in klimatisch und oft auch in kulturell verschieden gearteten Gebieten lagen und sich so gegenseitig ergänzten. Diesem Bestreben nach Befriedigung möglichst aller Bedürfnisse aus dem eigenen „Lande" wurden andere Rücksichten, wie Transportschwierigkeiten, Frachtkosten usw., völlig untergeordnet.[10] In unserem Falle ist das Verhältnis des Oberlandes zum Unterland bemerkenswert; die wirtschaftliche Überlegenheit des Oberlandes tritt klar zutage, dieses war in viel größerem Maße als jenes der gebende Teil, denn das einzige, was das Unterland zu bieten hatte, war der Wein. Daß sogar Schmalz und Getreide nach dem Flachlande an der mitt-

[9] F. Popelka, Geschichte der Stadt Graz, 2. Bd., S. 695.

[10] Ein ähnlicher Ausgleich wie zwischen Wasserberg und Seggau fand zwischen den Stubenbergischen Herrschaften Kapfenberg und Bruck statt. (Frdl. Mitteilung von Herrn StR. Dr. O. Lamprecht.)

leren Mur verschickt wurden, läßt auf einen ziemlich tiefen Stand der Landwirtschaft in diesem Gebiete schließen.

So zeigt auch dieses bescheidene Beispiel, in welch weitem Umfange das Oberland mit dem Unterlande wirtschaftlich verflochten war — ein Zustand, der zum Vorteile des ganzen Landes dank der großartigen Leistungen unserer Truppen in diesem Frühjahre bald wieder hergestellt sein wird.