

Alexander Savel
Herausgeber des „Traunspiegels“
Lauffner Marktstraße 45
4821 Lauffen bei Bad Ischl
Tel.: 06132/21857; e-mail: savel@traunspiegel.at

Lauffen, am 28. Mai 2022

Empfehlungsschreiben für die Aufnahme der „Tradition der Salzschifffahrt auf der Traun“ in das Immateriellen Kulturerbe der UNSECO.

In der sogenannten Raffelstettener Zollordnung werden Schiffe aus dem Traungau bereits im Jahre 905 erwähnt. In dieser Zeit wurde die Region durch die Klöster christianisiert und auch die wirtschaftliche Nutzung begann damals.

Mit der Machtübernahme der Habsburger durch König Rudolf I., begann für den Traungau ein neues Zeitalter. Vor allem deshalb, weil die uralten Salzstätten des „Ischllandes“ (Hallstatt und Michlhallberg am Sandling) wieder aktiviert wurden. Rudolf I. wurde 1273 zum König von Deutschland gewählt. Das Herzogtum Österreich war damals vom Böhmenkönig Premysl Ottokar II. besetzt. 1278 kam es zur Schlacht am Marchfeld, bei der König Ottokar um Leben kam und Rudolf I. das Land übernahm. Seine beiden Söhne Albrecht und Rudolf wurden mit Österreich, der Steiermark und Kärnten belehnt.

Albrecht heiratete die Tochter von Graf Meinhard II. von Tirol-Görz. Als Morgengabe erhielt sie das Ischlland. Außerdem wurde sie 1298 zur Königin gekrönt. Sie durfte nun selbstständig handeln und Urkunden ausstellen. Ihr Hauptinteresse galt nach wie vor dem Salz, das auch ihr Vater in Hall in Tirol seit 1281 (damals wurde er Landesherr) abbauen ließ.

Eine interessante Urkunde stammt aus dem Jahre 1305 als die Nonnen des Klosters Traunkirchen ihre Rechte am Hallberg in Hallstatt und am „Pfändlein“ zu Ischl an Königin Elisabeth gegen eine Entschädigung abtraten. Daran lässt sich erkennen, wie sorgfältig der Salzabbau im Ischlland geplant wurde. In dieser Urkunde von 1305 wird Hallstatt erstmals namentlich erwähnt.

Seit dieser Zeit wurde das Ischlland, das direkt dem König, bzw. der Königin unterstellt wurde, zu einem eigenen Wirtschaftsraum. Die Erträge vom Salzabbau flossen in die Kassa der Hofkammer. Daher auch der später eingeführte Name des „Kammergutes“, bzw. „Salzkammergutes“.

Von jeher spielte die Schifffahrt auf der Traun für den Vertrieb des Salzes die größte Rolle. Die Traun wurde zu einem sicheren und zumindest vom Frühjahr bis zum Herbst befahrbaren Transportweg ausgebaut. Nicht umsonst wurde die Traun auch als „Lebensader“ des Salzkammergutes bezeichnet.

Da dieses „Kammergut des Salzes“ für die Hofkammer immens wichtig war (wegen der hohen Einnahmen), gab es hier eine eigene Gesetzesordnung, das sogenannte Reformationslibell, das im Jahre 1524 zum ersten Mal erschien und dann noch in zwei neueren Fassungen.

Dem Ausbau und dem Erhalt des Handelsweges Traun wurde ebenfalls größte Bedeutung beigemessen. Es gab zwei wesentliche Hindernisse in der Traun. Den kleinen Traunfall in Lauffen bei Ischl und den großen Traunfall bei Roitham, bzw. Desselbrunn. Mehrmals wurden diese früher unpassierbaren Stromschnellen, bzw. Wasserfälle ausgebaut und für die Schifffahrt gefahrloser gemacht.

Zuerst durch den Bau der Pferdeeisenbahn (ab 1836 führte sie von Gmunden nach Böhmen), dann durch den Bau der Kronprinz-Rudolfbahn (im Oktober 1877 eröffnet), verlagerte sich der Salztransport vom Fluss auf die Schiene und die Schifffahrt verlor ihre Jahrhunderte alte Bedeutung. Im Jahre 1911 hörte die Salzschiifffahrt zur Gänze auf und geriet allmählich in Vergessenheit, zumindest im sogenannten Salzkammergut.

Nicht aber so in Stadl-Paura. Diese wichtige Schnittstelle zwischen der äußeren und der inneren Traun, hatte schon immer für die Schifffahrt einen besonderen Stellenwert. Hier wurden das Salz und andere Güter zwischengelagert. Hier wurden Schiffe für die äußere Traun, die bei Linz in die Donau mündet, gebaut. Hier wurde der sogenannte Gegentrieb organisiert, also das Zurückziehen der Schiffe an ihren Ursprungsort, um einen allzu großen Holzverbrauch zu vermeiden. Andererseits wurden auf diese Weise Lebensmittel wie Getreide ins Salzkammergut gebracht. Die Arbeiter wurden ja teilweise in Naturalien bezahlt. Diese Anordnung kam von Kaiser Maximilian I.

Die Schiffer und Schiffbauer schlossen sich, wie auch bei anderen Handwerkern üblich, zu einer Zunft zusammen, um sich in Notzeiten gegenseitig zu unterstützen. Aus dieser Zunft gingen der Schiffer-Unterstützungsverein hervor und später der Schifferverein.

Im Gegensatz zu den anderen Orten an der Traun, wurde in Stadl die Schifffahrt nie vergessen, was auch zur Gründung des Vereines und einem eigenen Museum im Jahre 1979 führte. Die einst bedeutendste Station der Schifffahrt auf der gesamten Traun, sollte auch für die Nachwelt in Erinnerung bleiben.

Dem überaus tüchtigen und rührigen Verein ist es im Laufe der Jahre gelungen, den einst so wichtigen Transportweg Traun und die Bedeutung des Ortes Stadl in vielen Facetten darzustellen. Das Schifflmuseum wurde in einem historischen Haus untergebracht, das sonst geschleift worden wäre. In diesem Museum werden alle Bereiche der Traunschifffahrt dargestellt. Modelle und Dioramen von Schiffen, des Traunfalls, des Gegenzuges usw. geben einen plastischen Eindruck. Bilder, Schautafeln und Texte erklären die Arbeitsweise der Schiffer und den Salzhandel.

Zur Landesausstellung im Jahre 2016 wurde sogar ein Salzstadl an der Traun wieder aufgebaut, von denen es früher 14 gab und die dem Ort seinen Namen gaben. Diese große Bootshütte wird nicht nur zur Einstellung der vereinseigenen Schiffe verwendet, sondern auch für Ausstellungen und Veranstaltungen genützt.

Beim sogenannten Schifferfest können sich die tausenden Besucher einen Eindruck davon machen, wie die Schifffahrt früher funktionierte. Sogar der historische Gegentrieb wird mit Schiffen, Pferden und Reitern wirklichkeitsgetreu nachgestellt. Um den historischen Ablauf einer Naufahrt und eines Gegentriebes möglichst authentisch darzustellen, wurde dafür extra Pferde ausgebildet. Und auch ein großes Schiff, ein sogenannter „Trauner“ steht für 50 bis 60 Personen zur Verfügung. So kann die Traunschifffahrt auch weit über 100 Jahre nach ihrer Auflösung, hautnah erlebt werden.

Gäbe es den Schifferverein Stadl-Paura mit seinen etwa 500 Mitgliedern nicht, so gäbe es auch kein Museum und keinen „Stadl“. Die Jahrhunderte alte Salzschiifffahrt auf der Traun und der einst so wichtige Transportweg, wären in Vergessenheit geraten. Deshalb kann diesem Verein nur die höchste Anerkennung für den Erhalt von europäischem Kulturgut ausgedroht werden.