

Zur Salzmanipulation am Gmundner Rathausplatz zu Mitte des 19. Jahrhunderts, kurz vor der Auflösung des Salzamtes

Ingrid Spitzbart / Johannes Thomas Weidinger, Gmunden

Zusammenfassung

Mithilfe von diversen Exponaten und Archivalien, wie einer amtlichen „Manipulationsbeschreibung“, diversen Fotodokumenten und einem mit geschnitzten Holzfiguren versehenen Diorama aus den Beständen der Kammerhof Museen Gmunden wird versucht, die Vorgänge um die Verladung, Lagerung und den Transport des Salzes im Stadtzentrum von Gmunden um die Mitte des 19. Jahrhunderts darzustellen. Ergänzend dazu wird auf Zeugen des Salzhandels in der Stadt Gmunden bzw. auf dem Gemeindegebiet verwiesen.

Einleitung

Zum Ablauf des Salztransportes von den Stätten seiner Gewinnung im Inneren Salzkammergut nach der ehemaligen Salzhandelsstadt Gmunden gibt es diverse schriftliche Aufzeichnungen;¹ aber nur wenig bildliche Darstellungen, allerdings lassen sich mithilfe eines Salzkammergut-Panoramas aus dem Jahre 1807 die Stätten der Salzproduktion und des -transportes vom Fuße des Dachsteinmassivs bis nach Gmunden recht gut nachvollziehen.

Viel schwieriger ist es allerdings, die Salzverladung am Stadtplatz von Gmunden zu rekonstruieren.² Diese kann zwar mit zeitgenössischen Fotografien dokumentiert werden, doch aufgrund der damals nötigen, extrem langen Belichtungszeiten konnten so gut wie nie arbeitende Menschen gezeigt werden.³

Um den genauen Ablauf der Arbeitsschritte bei der Verladung des Salzes in Gmunden aber auch visuell zu erfassen und die Vorgänge zu verstehen, bedienen sich die Autoren dieser Arbeit vor allem zweier Grundlagen aus dem Archiv der Kammerhof Museen Gmunden. Dies ist zum einen ein einzigartiges Diorama samt Figuren (**Abb. 1**), zum anderen ein im Archiv jüngst wieder entdecktes Manuskript mit dem Titel „*Manipulations-Beschreibung des kaiserlich königlichen Salzverschleiß-Magazinsamtes zu Gmunden*“, das der Eigeninitiative und dem Idealismus des mit dieser Thematik bestens vertrauten Amtsoffizials Karl Riezinger zu verdanken ist.⁴

Vor allem die im genannten Diorama gezeigten Szenarien erwecken die Zeit annodazumal quasi zum Leben.⁵ So geben die darin dargestellten Figuren einen äußerst lebendigen Einblick in die tatsäch-



Abb. 1: Diorama vom Salzumschlag am Stadtplatz von Gmunden; naturalistisches und aquarelliertes Panorama der Landschaft rund um den Traunsee, Häuserfassaden aus Pappkarton sowie ca. 50 handgeschnitzte und gefasste Holzfiguren.

lichen Arbeitsabläufe, die bei der Entladung des über den Traunsee angelieferten Salzes aus Zillen bzw. bei der Verladung desselben u. a. auf die Pferdeisenbahn notwendig waren. Dazu gibt es folgende Notiz:

„Im Klein-Kuffelmacherhause Nr. 23 in Lehen, neu Kuferzeile 27, starb anfangs des Jahres der ehemalige Salzträger Karl Schmied, vulgo der Moad. Er hat in seinem Alter das Schnitzmesser geschickt und fleißig gehandhabt und hinterließ seiner Enkelin Frau Plasser etwa 100 Figuren, die das Leben auf dem Stadtplatze in Gmunden zur Zeit des Salzhandels darstellen. Das Rathaus trägt die Jahreszahl 1835. Diese Figuren wurden vom Gmundner Museum erworben und in einen entsprechenden Kasten mit See und Gebirge im Hintergrunde eingesetzt, sie bilden mit einem ähnlichen Bilde Eberls eine getreue Abbildung der Manipulation der Gmundner Salzträger...“⁶

Der Umbruch im Gmundner Salzhandel im 19. Jahrhundert

Bereits 1787 wurde von Seiten der Regierung (Kaiser Josef II.) überlegt, der Stadt Gmunden den Betrieb des Landsalzhandels zu entziehen und die „Bürgerliche Salzaufschütt“ aufzuheben.

1789 wurde den Bürgern das uralte Recht des „Salzhandels zu Lande“ entzogen, indem die „Bürgerliche Salzaufschütt“ in eine „ärarische Verschleißstätte“ umgewandelt wurde.

Der Landverkauf wurde nun vom k.k. Obersalzversilberungsamt in Gmunden durchgeführt. Dieses übernahm die Lokalitäten der ehemaligen „Bürgerlichen Salzaufschütt“ samt dem dort angestellten Personal und benützte dieselben Räumlichkeiten im Rathaus gegen Entrichtung eines Jahreszinses an die Stadtkasse.

Im 19. Jahrhundert war der vom Ärar betriebene Kleinsalzhandel („Gmundner Kleinsalzverschleiß“) – offiziell als „Füderlmagazin“ bezeichnet (ehemalige „Bürgerliche Salzaufschütt“) – der bedeutendste Zweig des „Gmundner Salzverschleißes“.⁷

Dieser Kleinsalzhandel steigerte sich ab den zwanziger Jahren bis in die sechziger Jahre des 19. Jahrhunderts in einem Ausmaß wie nie zuvor. So wurden im Jahre 1863 insgesamt mit 118 Schiffen („Ebenseer Kobel“) 2078 Fuhren Salz geliefert; dazu wurden auf anderen Schiffen 105.053 Zentner Berg- und

Pfannkernsalz sowie Dung-, Vieh- und Fabriksalz über den See nach Gmunden transportiert.⁸

Davon wurde der Großteil mit der (Pferde-)Eisenbahn (686.310 Zentner 85 Pfund), mit Fuhrwerken (182.076 Zentner) und auf dem Wasserweg (124.149 Zentner) verfrachtet und der Rest anderen Zwecken zugeführt.

Mit kaiserlicher Resolution vom 8. Februar 1824 wurde für die „Länder ob und unter der Enns“ der Salzfreihandel verfügt. Ab nun konnte jedermann das Salz in beliebiger Menge vom Hauptverschleißamt in Gmunden beziehen und an die Abnehmer im Groß- oder Kleinhandel weiterverkaufen. 1826-1829 wurde die Freigabe des Salzhandels auch auf Böhmen und die übrigen Erbländer ausgedehnt.⁹

Die noch bestehenden sechs Salzfertiger in Gmunden sahen im freien Salzhandel ein einträgliches Geschäft. Dabei wurden neben den vom Ärar erzeugten Salzformen nach wie vor auch Salzküfel gefertigt, was aber mit 31. März 1844 für immer eingestellt wurde.

Dies war der erste Schritt zur Aufhebung des uralten Berufsstandes der Salzfertiger, die dann endgültig durch eine Entschliebung Kaiser Franz Josephs I. vom 26. März 1849 erfolgte. Das Recht der Salzfertigung wurde gegen alle Einwendungen endgültig aufgehoben, alle Zahlungen an die Salzfertiger eingestellt und ihnen „aus allerhöchster Gnade“ eine Ablösesumme von je 3.000 fl. zuerkannt.

Die Regierung hatte die Mitwirkung des „bürgerlichen Salzhandels“ im Salzgeschäft Jahrhunderte lang für unentbehrlich gehalten. Nun war man der Auffassung, die Salzfertigerrechte seien nicht mehr zeitgemäß.

Vom Reichtum der Gmundner Salzfertiger zeugt ein Relikt aus längst vergangenen Tagen, und zwar das ehemalige Portal des Salzfertigerhauses von Siegmund Eysen aus dem Jahre 1585, das man im Rezeptionsbereich des heutigen Seehotels Schwan am Gmundner Stadtplatz besichtigen kann (**Abb. 2A und B**).

Durch die Kleinküfelfertigung und den Transport mit der (Pferde-)Eisenbahn wurde der Salzpreis immer niedriger.¹⁰ Die arbeits- und zeitintensiven Methoden der Salzfertigung und der kostenintensive Transport des Salzes mit Schiffen konnten mit der modernen Entwicklung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts nicht mehr konkurrieren.



Abb. 2A: Das von Vincentz Pavndinger aus Adneter Knollenkalk angefertigte Portal des Salzfertigers Siegmund Eysen mit der Inschrift: „WO GOT ZUM HAVS NIT GIBT SEIN GVNST SO ARBAIT JEDERMAN VMBSVNST + PSA 127“ (A)

Abb. 2B: Amtsschild des k.k. Salzverschleißamtes Gmunden in den Kammerhof Museen Gmunden.

Mit Beginn des Jahres 1850 löste Kaiser Franz Joseph I. das Salzoberamt in Gmunden auf, bzw. wandelte es in die „k.k. Salinen- und Forstdirektion für das Kronland Österreich ob der Enns“ um.

Im Jahre 1853 wurden die „k.k. Salinenfactorie“ mit dem Hofkasten- und dem Bauamt zu einem Amt vereinigt, das den Titel „k.k. Salz-Material- und Zeugverwaltung“ führte.

1868 wurden die „k.k. Salinenämter“ Ebensee, Ischl, Hallstatt und Aussee direkt dem Finanzministerium unterstellt, wodurch die „k.k. Salinen- und Forstdirektion Gmunden“ überflüssig wurde. Damit war die Trennung der Wirtschaftszweige „Salinenverwaltung“ und „Forstverwaltung“ endgültig vollzogen.

Gleichzeitig wurde die „k.k. Salz-Material- und Zeugverwaltung“ als selbständiges Amt aufgehoben und mit der bisherigen „Salzverschleißcassa“ vereinigt. Dieses Amt führte nunmehr den Titel „Salzverschleißcassa und Factorie zu Gmunden“ und bestand bis 1. April 1874. Sie wurde durch das „k.k. Salzversilberungsamt“ ersetzt, das auch die Bezeichnung „Salzverschleiß-Expositur“ führte und ausschließlich für die Abwicklung des Salzhandels zuständig war. Mit 1. November 1877 wurde auch dieses in Gmunden aufgelassen und nach Ebensee verlegt¹¹ (siehe Abb. 2B).

Damit war der letzte Rest des einst für Gmunden so bedeutenden „landesfürstlichen Salzamtes“ aus der Stadt Gmunden verschwunden.

Durch die Inbetriebnahme der Salzkammergutbahn im Jahre 1877¹² wurde eine direkte Verbindung zwischen den Salzproduktionsstätten (Hallstatt, Ischl, Ebensee) und den Absatzgebieten hergestellt. Gmunden verlor damit seine Bedeutung als Salzzumschlagplatz und als Verkehrsknoten zu Lande und zu Wasser.

Im Jahre 1879 übernahm ein Privatunternehmen, die „Kaiserin Elisabeth Westbahn“, den Kleinsalzverschleiß und übte diesen vorerst noch in den Räumlichkeiten der Salzaufschütt im Gmundner Rathaus, ab 1. Jänner 1880 aber auf dem Seebahnhof aus. Die dem Ärar im Gmundner Rathaus zur Verfügung gestellten

Räumlichkeiten wurden daher nicht mehr benötigt und die Gemeindevorsteherung ließ im Jahre 1880 diese Räume für Privatzwecke adaptieren.

Als Ende 1892 die Verwaltung der „Kaiserin Elisabeth Westbahn“ den Salzhandel wieder aufgab, wollte die Stadtgemeinde die Salzversorgung für die Bevölkerung sicherstellen und betrieb einen letzten Rest des Salzhandels bis Ende Februar 1893. Damit war aber die Rolle der Stadt als „Salzhandelsstadt“ endgültig beendet.¹³

Kurzbeschreibung des Salztransportes nach Gmunden

Das in den Salinen von Hallstatt, Ischl und Ebensee erzeugte Kochsalz, das sogenannte Fuderlsalz, wurde in gedeckten Zillen (Kobel) zum Rathausplatz (Seeplatz) nach Gmunden befördert.

Ein Panorama entlang des Trauntals aus den Beständen der Kammerhof Museen Gmunden zeigt nicht nur die topographische Lage von Salzlagertstätten, Salzproduktionsstätten, Salztransportwegen und Ämtern der Salzwirtschaft, es dokumentiert auch die unterschiedliche Bedeutung dieser Einrichtungen für diesen Wirtschaftszweig in den Ortschaften am Hallstättersee, entlang des Traunflusses und rund um den Traunsee. Aus der Größe der Ortschaft und der künstlerischen Darstellung derselben, lässt sich unschwer die Bedeutung der Salzhandelsstadt Gmunden zu dieser Zeit erkennen (Abb. 3).



Abb. 3: Ausschnitt des Salzweges von Hallstatt nach Gmunden (im Bild); stilisiertes und aquarelliertes Panorama, aufgenommen und gezeichnet vom Salinenzeichner Michael Kefer im Jahre 1807 (Archiv der Kammerhof Museen Gmunden)

Bei günstigem Südwind (Oberwind) konnten die von Hallstatt und Ischl kommenden, beladenen Salzschnitte von Ebensee aus mit dem Ra-Segel nach Gmunden gelangen (Abb. 4A). Bei ungünstigen Windverhältnissen oder Flaute konnten die Salzzillen nur bis zur sogenannten Ansetz (Abb. 4B) am hinteren Traunsee-Ostufer fahren,¹⁴ von wo aus sie dann mit Pferden entlang eines mit Holzbohlen befestigten Treppelwegs (Abb. 4C) bis Weyer am Fuße des Grünbergs gezogen wurden. Von Weyer mussten die Schiffe mit ihren Zillen wieder selbst zum Stadtplatz nach Gmunden fahren.



Abb. 4A-C: Salzköbel mit Ra-Segel auf der Fahrt über den Traunsee von Ebensee nach Gmunden (Ausschnitt aus dem Ölbild „Traunkirchen mit dem Traunstein“ von H. Frederik Gude 1871, in Neweklowsky 1952, A); die Ansetz im Jahre 1991 mit Blick nach Süden (Aquarell von und aus Hager 1996, B); noch heute können speziell im Winter bei Niedrigwasser des Traunsees die Holzbohlen des ehemaligen Treppelwegs von der Ansetz nach Gmunden besichtigt werden

Die Ebenseer Köbel (überdachte Salzzillen) hatte die „Seereiterin“ und die Ischler sowie die Hallstätter Salzköbel der „Mayer unterm Wald“ zu überführen.

Das Zurückbringen der leeren Ebenseer Salzköbel erfolgte von Weyer bis zur Ansetz mit Pferden durch die „Seereiterin“, von wo aus sie die Ebenseer Schiffe oder Fuderführer wieder selbst nach Hause bringen mussten.

Die leeren Ischler und Hallstätter Salzköbel wurden vom Stadtplatz in Gmunden bis nach Ebensee durch den „Mayer unterm Wald“ mit Schiffleuten und Pferden zurückgebracht.

Die Hallstätter und Ischler Schiffleute bekamen von der „k.k. Zeug- und Materialverwaltung“ eine ärarische Platte geliehen, oder konnten das Dampfschiff benutzen, um über den See zu fahren.¹⁵

Hafenanlagen und Salzlager für die Salzverladung in Gmunden (nach Riezinger 1867)

In Gmunden war zum Entladen der Salzschnitte der Platz von der Dampfschiffbrücke bis zum Hofkastengebäude reserviert (Abb. 5).

Hilfreich für das Verständnis der Lokalitäten und Abläufe ist der Gmundner Stadtplan von Carl Ritter (1849, Abb. 5). Auf einer archivierten Lithographie dieses Plans aus den Kammerhof Museen Gmunden finden sich folgende handschriftliche Notizen von Karl Riezinger:¹⁶

„Erklärung für die gegenwärtige Manipulation des k.k. Salzverschleiß-Magazinsamtes in Gmunden: 1. K.K. Salzverschleißkasse wo das Salz gezahlt wird. 2. K.K. Salzverschleiß-Magazinsamt zu ebener Erde, wo die Bolleten für das Vieh-, Dung- und Fabriksalz abgegeben werden. 3. Rathaus in welchem sich die Kanzlei samt Magazin für das Fuderlsalz befindet, wo die Bolleten für das Fuderlsalz und Bergkern abgegeben werden. 4. K.K. Fasslhaus wo die Zentnerfässer und Viehsalz erzeugt werden. 5. K.K. Salzkeller, wo das Salz in die Zentnerfässer verpackt und eingelagert wird. 6. Dampfschiffbrücke. 7. Schiffhütte nächst dem k.k. Hofkastengebäude, wo 4 Salzschnitte nebst einigen Bletten untergebracht werden können. 8. Pavillon zum Verladen zur Regenzeit. 9. Landungsplatz für die Salzschnitte. 10. Die 2 Standzillen. 11. Die Punkte bedeuten die Haftsteken zum anheften der Salzköbel. 12. Landungsplatz für Privatschnitte wo z.B. Holz, Kalk, etc. auf der Eisenbahn verführt werden. 13. Eisenbahn. 14. Die aerarische Zillenhütte. 15. Das Badhaus, wo in beyden 3 aerarische Salzköbel untergebracht werden können. 16. Die städtische Hütte, wo 2 Salz-

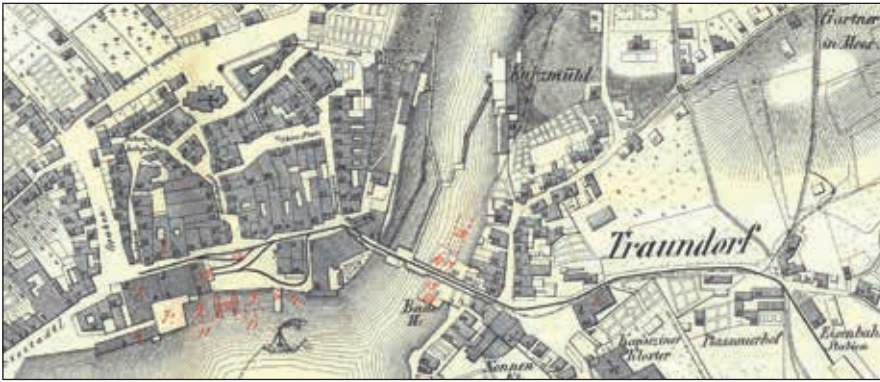


Abb. 5: Ausschnitt aus dem Stadtplan von Gmunden von Carl Ritter (1849) mit der in rot gehaltenen Handnummerierung von Karl Riezinger (1867)

köbel untergebracht werden können. 17. Die Nibushütte wo ebenfalls 2 Salzköbel untergebracht werden können. 18. Die Punkte zeigen ebenfalls Haftsteken, wo zum Beispiel 12 Salzköbel auf Vorrath sich befinden. 19. Huthmann- oder Lehenplatz, wo die Salzschiffe bey großen Stürmen nur landen können.“

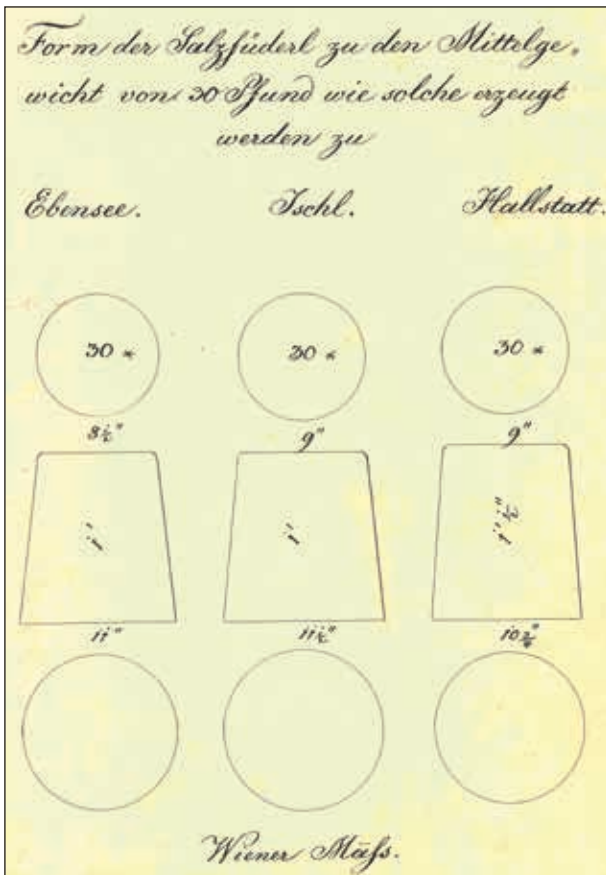


Abb. 6: Beilage A von Riezinger (1867) mit dem Titel „Form der Salzfüderl zu den Mittelgewicht von 30 Pfund wie solche erzeugt werden zu Ebensee, Ischl, Hallstatt“

Bei ruhigem Traunsee konnten neben den 2 Standzillen (= leere Zillen wo die Träger hineingingen und von den vollen Kobeln das Salz heraustrugen) 10 Salzkobel angebracht werden, bei Sturm aber nur 8 Salzkobel.

Das hier ausgeladene Salz in Form von Fuder/Füderl (**Abb. 6**) wurde vom 2. k.k. Assistenten in Gegenwart des Amtsdieners abgezählt und dann sogleich auf die Wagen der Eisenbahn verladen und

der Rest auf die Wagen der Kaufleute und in das Fuderlmagazin gebracht.¹⁷

Um sich ein Bild von diesen, bei Riezinger und Krackowizer¹⁸ beschriebenen Vorgängen zu machen, ist es hilfreich, das „Diorama vom Salzumschlag am Stadtplatz von Gmunden“ in den Kammerhof Museen Gmunden zu betrachten (**Abb. 7A-C**).

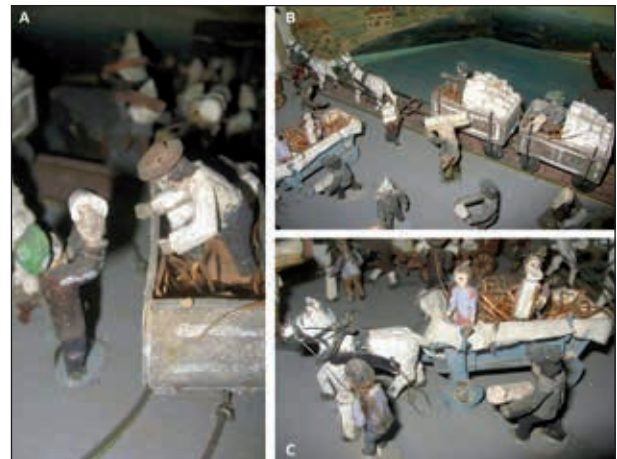


Abb. 7A: Ausschnitte aus dem „Diorama vom Salzumschlag am Stadtplatz von Gmunden“: 3 Wagenlader transportierten die Fuder zu den Wagen und besorgten die Verladung.

Abb. 7B: 3 Einschlager umgaben die Fuder mit Holzspangen zum Schutz vor Transportschäden. Samer (= Säumer).

Abb. 7C: Sacklträger und Bucklträger transportierten zerschlagenes Salz in Fuhrwerken oder auch nur händisch ab.

Zum Verladen des Fuderlsalzes auf die (Pferde-)Eisenbahn konnten auf dem Stadtplatz in Gmunden

18 Wägen aufgestellt werden. Drei Fotos aus dem Archiv der Kammerhof Museen Gmunden dokumentieren dies eindrucksvoll (**Abb. 8A-C**).



Abb. 8A: Panorama vom Dach des Gmundner Rathauses nach Osten über den Rathausplatz mit den Gleisanlagen der Pferdeisenbahn, den Salzkobeln und dem Dampfer Elisabeth für die Personenschiffahrt

Abb. 8B: gestapelte Salzfüder auf dem Rathausplatz mit dem Dampfer Elisabeth im Hintergrund

Abb. 8C: beladene Wägen der Pferdeisenbahn vor der Salzaufschütt im Rathaus (alle Fotografien aus dem Archiv der Kammerhof Museen Gmunden)

In das Fuderlsalzmagazin, auch Salzaufschütt im Rathaus genannt, kam nur jenes Salz, welches vom Verladen auf die Eisenbahn oder von den Kaufleuten in den Salzköbeln übrig blieb, weil stets darauf geachtet werden musste, dass sich ein angemessener Vorrat im Fuderlsalzmagazin befand, um damit den Bedarf der Kleinverschleißer (Kleinhändler) zu decken.

Will man sich die Beschreibung dieser von Riezinger (1867) und Krackowizer (1899) beschriebenen Arbeitsabläufe visualisieren, so ist es abermals sinnvoll, das „Diorama vom Salzumschlag am Stadtplatz von Gmunden“ in den Kammerhof Museen Gmunden zu betrachten (**Abb. 9A-F**).

Abb. 9A: Das Entladen der Zillen am Rathausplatz von Gmunden. Im Hintergrund heben die 6 Fuderheber die über den Traunsee angelieferten Salzstöcke (Fuder) aus der Zille, während 12 der insgesamt 22 Fudertrager im Uhrzeigersinn gehend die Fuder abtransportieren



Abb. 9B: Am links im Vordergrund gehenden Fudertrager sieht man die Ausrüstung der Salzträger: ein aus Leder gefertigter Fudersack schützt den Nacken vor dem ätzenden Salz, das Tragerl, eine aus Holz gefertigte Hohlrinne, dient zur Aufnahme von je 3 Fuder, und der Knüttel, eine, einem Spazierstock ähnliche Holzstange dient zum Balancieren des Getragenen

Abb. 9C: Aufschütt, das sind 32-40 übereinander gestapelte Fuder

Abb. 9D: Räumlichkeiten, wo die Salzfüder für den Weiterverkauf zwischengelagert wurden.

Abb. 9E: Bürgerliche Salzaufschütt des Gmundner Rathauses, wo die organisierten Bürger der Stadt ihr Salz lagerten. Vor dieser standen 6 Abhelfer, die die Salzstöcke von den Fudertragern übernahmen und aufschichteten.

Bei „Order auf Vorrat“ blieb das Fuderlsalz in den Salzkobeln und diese wurden unter den dafür vorgesehenen, auf Piloten stehenden vier Häusern an der Traunbrücke (**Abb. 5**), dem sogenannten „schwimmenden Magazin“ untergebracht.

Ging ein starker Wind, so wurde eine leere alte Zille (Vorstehzille) von der Schiffslände zur ärarischen Zillenhütte hingeschafft, damit die Wellen nicht so stark an die Kobel anschlugen und gefährlich werden konnten. Waren aber mehr Kobel unterzubringen, so kamen diese außerhalb der angeführten Hütten, nach dem Ufer der Traun hin bis gegen die 3. Seeklause (Wehranlage zur Regulierung des Seespiegels) zu stehen.

Ging aber ein so starker Wind, dass die Kobel weder zum Seeplatz (Rathausplatz) noch unter die oben angeführten vier Hütten gebracht werden konnten,



Abb. 9F: Johann Enichlmayr, mit dem vulgo-Namen „Weltumtaucher(er)“, war ein bekannter Salzträger dieser Zeit, nicht mit Fudersack sondern mit Haube und Schurz bekleidet (handcolorierte Tuschkfederzeichnung aus dem Archiv der Kammerhof Museen Gmunden).

so wurden diese zum Lehenaufsatz geführt, bis der Wind nachließ und die Kobel wieder auf die für sie bestimmten Plätze gebracht werden konnten.

Dieser „schwimmende Vorrat“ („schwimmendes Magazin“) diente gewöhnlich für die Belieferung der Schifflente, welche das Salz mit ihren Schiffen auf der unteren Traun und auf der Donau nach den Donauegenden transportierten. Die Schiffer hatten ihre eigenen Leute, daher hatten die amtlichen Arbeiter bei dieser Fuderlmanipulation nichts zu tun.

Aufbau des Fuderlsalzmagazins (Salzaufschütt) im Rathaus

Das Fuderlsalzmagazin (Salzaufschütt) im Rathaus von Gmunden wurde von sechs Beamten, einem Verwalter, einem Kontrollor, zwei Offizialen samt zweier Assistenten verwaltet, die in diesem Gebäude ihren Dienst versahen.¹⁹ Einer dieser Offiziale

war in den 1860er Jahren Karl Riezinger, zu dessen Manipulationsbeschreibung ein Plan als Beilage L existiert.²⁰ Diesem ist u.a. folgende Information zu entnehmen:

„Für Benützung dieser Lokalitäten wurden bisher von dem Aerar eine Zahlung von 1260 fl Ö.W. an den Magistrat in Gmunden geleistet. – Das hohe k.k. Finanzministerium hat beschlossen diesen Betrag in dem Staatsvoranschlag für das Jahr 1864 nicht mehr einzubeziehen, und hat demnach die Verfügung getroffen, daß die Auszahlung von 1ten November 1863 an aus dem Kammerals-Aerar sistirt werde.“

Sowie weiter: „Mit allerhöchster Majestät Entschließung vom 4ten Mai und hohen k.k. Finanz-Ministerial-Erlaß vom 24ten Mai 1866 Zahl 21.460 und Direktionszahl 2588. dat. 4ter Juni 1866 der Nachtrag samt Fortbezug so lange diese Lokalität benützt wird wieder angewiesen.“

Des weiteren ist dieser Plan-Beilage L zu entnehmen, welche Räume im Gmundner Rathaus angemietet waren bzw. wie diese zur Verwendung standen. Die nachfolgenden, auszugsweisen Abbildungen aus dem Plan sollen dazu einen kurzen Einblick geben (Abb. 10, 11, 12).



Abb. 10: Ausschnitt aus Beilage L von Riezinger (1867) mit dem Titel „Plan Ueber das Fuderlsalz-Magazin auch Salzaufschüttgenant, des k.k. Salz Verschleiß-Magazins amtes Gmunden, im Rathause der Stadt Gmunden“ und dem Originaltext „Erklärung des Erdgeschosses: 1. Eingang in das Fuderlmagazin. 2. Eingang in die Kanzley. 3. Kanzley. 4. Schreibtisch. 5. Platz für den k.k. Kontrollor. 6. Platz für den k.k. 2ten Offizial. 7. Platz für den k.k. 2ten Assistenten. 8. Aufgangsstiege in den 1ten Stock. 9. Kamin. 10. Retirade. 11. Platz für die kleine Sorte Fuderl unter 30 Pfund. 12. Platz für Fuderl mit 30 Pfund. 13. Platz für größere Sorte Fuderl über 30 Pfund. 14. Platz für das Zentner Salz, 3 Fuderl = 1 Zentner. 15.-29. Platz für die Fuderl zum ausgleichen zu 28 bis 36,5 Pfund. 30. Platz für das Bruchfuderlsalz. 31. Eingang zu

Wasch- und Holzhütte des Magistratsgebäudes. 32. Eingang zur städtischen Wage. 33.-40. Hölzerne Säulen auf einer steinernen Unterlage mit einem Blechdach versehen, zum Fuderlsalz herrichten und aufladen für die Eisenbahnwagen und Bruchsalzpartien bei Regenzeit. 41. Eisenbahn.“



Abb. 11: Ausschnitt aus Beilage L von Riezinger (1867) mit dem Titel „Plan Uiber das Fuderlsalz-Magazin auch Salzaufschüttgenant, des k.k. Salz Verschleiß-Magazinsamtes Gmunden, im Rathause der Stadt

Gmunden“ und dem Originaltext „Erklärung des 1 ten Stockes: 1. Stiege vom Erdgeschoß in Iten Stock. 2. Vorhaus. 3. Platz für die Fässer zum Bergkernschotter einfüllen. 3. Platz für das Kanzleisalz. 4. Eingang in die Bergkernkammer. 5. Bergkernkammer. 6.-24. Plätze für die Fuderl zum ausgleichen zu 18 Pfund bis 27,5 Pfund, 25. Requisitionskammer.



Abb. 12: Profilschnitt entlang der Linie A-B auf der Beilage L von Riezinger (1867) mit dem Titel „Plan Uiber das Fuderlsalz-Magazin auch Salzaufschüttgenant, des k.k. Salz Verschleiß-Magazinsamtes Gmunden, im Rathause der Stadt Gmunden“ und dem Originaltext „Erklärung des Durchschnittes: 1. Eingang in das Fuderlmagazin. 2. Eingang in die Kanzley. 3. Kaminthür. 4. Platz für die Fuderl mit 30 Pfund. 5. Bergkernkammer. 6. Lokal für die Fuderl zum ausgleichen. 7. Requisitionskammer. 8. Hausthor. 9. Und 10. Hölzerne Säulen mit Blechdach zum Fuderlsalz herrichten u. verladen bei Regenzeit. 11. Das Wasser muß von untersten Uferstreichbaum um 1° 1' steigen, bis selbes in das Fuderlmagazinkömmt.“ Des weiteren steht unter der Skizze rechts: „Unterster Uferstreichbaum“ darunter „Gewöhnlicher Wasserstand des Gmundner Sees“ und darunter:

Anmerkung: Der größte Zustand im Fuderlsalz-Magazin zu ebener Erde kann angenommen

werden auf 1800 Zentner
im Iten Stock an Fuderle 200 Zentner

Zusammen 2000 Zentner

An Bergkern im Iten Stock auch als

Maximum angenommen 1800 Zentner

Summa 3800 Zentner

Das Gmundner Zentnerfass – Herstellung, Lagerung und Weiterverkauf

Das „Gmundner Zentnerfassl“ wurden vom Personal der „k.k. Salz-Material-und Zeugverwaltung“ im sogenannten Fasslhaus (Abb. 5) angefertigt (1863 waren es 24.960 Fässer) und dann ins Parterre des Salzkellers (Abb. 5) gebracht, wo diese mit dem dort gelagerten Bruchfuderl-Salz aus Hallstatt und Ischl befüllt und verschlossen wurden.

Diejenigen Fässer, die nach der Abgabe an die Käufer noch übrig blieben, wurden in den Salzkeller im 1. oder 2. Stock in die dazu bestimmten Lokalitäten hinaufgetragen.

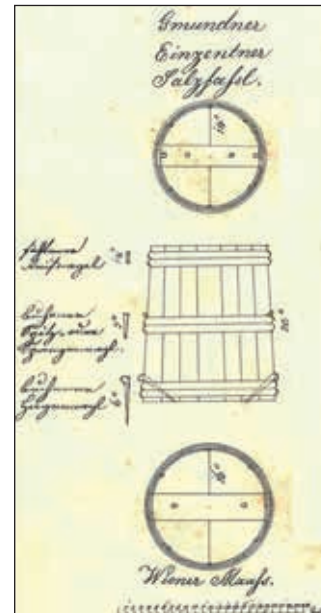


Abb. 13: Ausschnitt aus der Beilage U von Riezinger (1867) mit dem Bauplan eines „Gmundner-Zentnerfassls“

Neben der Zeichnung findet sich folgender Begleittext: „Zur Anfertigung eines Zentnerfassls sind an

Für die Benützung des Fasslhauses, des Salzkellers und der Schiffhütte neben dem Salzkeller, wo vier Zillen untergebracht werden konnten, hatte das Ärar einen jährlichen Pachtzins an den Magistrat in Gmunden zu entrichten.

Wie das „Gmundner Zentnerfassl“ gebaut war, bzw. mit welchen Materialien es angefertigt wurde, kann der Beilage U von Riezinger entnommen werden (Abb. 13).

Faßmaterialien erforderlich: 2 Stück geschnittene inwendige Holztaufeln, 2 Stück gekleitzte auswendige Holztaufeln, 6 Stück geschnittene ordinär Tafeln, 5 Stück gekleitzte ordinär Tafeln, 1 Stück d(etto) 14“ Spange, 1 Stück geschnittener 14“ Boden, 6 Stück gebundene Reife, 2 Stück ungebundene Einlegreife, 6 Stück kleine fichtene Holznägel zum Befestigen der Einlegereife, 2 Stück kleine buchene Holznägel zum Befestigen der Spange auf dem Boden, 2 Stück kleine buchene Holznägel zum Befestigen der Spange bei der inwendigen Holztaufel, 2 Reifebänder auf einen Reif. Aus einen ? Bandg.....en muß ein PfundReif gebunden werden.

Zum Zuschließen eines Zentnerfassl sind an Faßmaterialien erforderlich: 1 Stück geschnittener 16“ Boden, 1 Stück gekleitzte 16“ Spange, 2 Stück ungebundene Einlegreife, 6 Stück kleine fichtene Holznägel zum Befestigen der Einlegreife. Die Löcher werden mit dem Brustbohrer gemacht, 2 Stück buchene ?Hagennagel, wo für selbe das Loch mit dem Handbohrer gebohrt wird, und werden eingeschlagen ober der dem ?...gen Handreif, so daß die Spitz bey der Spange unten herauskommt; den Spitz schneidet man ab, und schlägt selben ober dem ?...gen Mittelreif ein.“

Rück- und Ausblick

Von der ehemaligen Salzhandelsstadt Gmunden gibt es heute eine Vielzahl von Zeugen im Stadtbild und im Brauchtum.²¹

Dies sind:

- i) Das Kammerhofgebäude (Brückenkopfgebäude an der Traunbrücke (**Abb. 14A**), das bis zuletzt der Sitz des Salzamtmanns war und heute als Kammerhof Museen Gmunden eine Vielzahl von Exponaten und das Stadtarchiv beinhaltet.
- ii) Das Gmundner Rathaus und die Bahnhöfe der Pferdeisenbahn in den Ortsteilen Traundorf und Englhof²² (**14B-D**).
- iii) Die Fassaden der Bürgerhäuser und diverser ehemaliger Amtsgebäude, die das Bild der Innenstadt bis heute prägen.
- iv) Namen von Straßen und Gassen, wie z. B. Salzfertigergasse, Salzamtsgasse, Kuferzeile, die auf ehemalige Berufszweige bzw. ehemalige Lokationen von Ämtern und Arbeitsstätten hinweisen.



Abb. 14A: Das Kammerhofgebäude an der Gmundner Traunbrücke – Sitz der Kammerhof Museen Gmunden und des Gmundner Stadtarchivs

Abb. 14B: das Gmundner Rathaus

Abb. 14C: der ehem. Personenbahnhof der Pferdeisenbahn

Abb. 14D: Bahnhof Englhof

v) Der Salzträger als Keramik-Brunnenfigur aus dem Jahre 1948 von Bildhauer Ernst Wilhelm Kubiens, der den Rinnholzplatz ziert (**Abb. 15A**).

vi) Der „Schwammerlhut“ (auch „Salzstockhut“ oder „Salzhut“ genannt) der Gmundner Bürgertracht und anderer Salzkammergut-Ortstrachten, dessen Hutkrone an ein Salzfüder erinnert (**Abb. 15B**). Diese Hutform tritt erstmals 1831 auf dem Gemälde „Der Taufgang in Hallstatt“ von Johann Fischbach in Erscheinung.²³

vii) Diverse Grabsteine und Grabstätten von mit der Salzwirtschaft betrauten Personen, wie z. B. am Gmundner Stadtfriedhof, im Eingangsbereich der Bürgerspitalskirche St. Jakob,²⁴ bzw. in und rund um die Stadtpfarrkirche.²⁵

viii) Innenarchitektur in den bis heute in Betrieb stehenden Gaststätten und Geschäften, wie das Hotel Schwan, die Meraner Weinstube Spießberger, das China-Restaurant im ehem. Sonnenhof und die Galerie 10er Haus, die ehemals allesamt Salzfertigerhäuser mit Salzkellern waren (und schon damals die Konzession für Gastwirtschaften hatten).

ix) Das Stadtwappen (u.a. mit drei Salzkübel und einer Salzzille), das als Keramik von Prof. Kurt Ohnsorg auf der Außenfassade des Kammerhofgebäudes zu sehen ist (**Abb. 15C**).

x) Auch das noch heute lebende Handwerk der Bootsbauer am Traunsee mit den gängigen Bootsformen „Plätten“ und „Schupfer“ geht auf die Tradition der Salzzillenbauer zurück.²⁶



Abb. 15A: Salzträger als Keramik-Brunnenfigur am Rinnholzplatz

Abb. 15B: GmundnerSchwammerlhut

Abb. 15C: Gmundner Stadtwappen an der Außenfassade des Kammerhofgebäudes (Günter KÖCK/Walter SCHWAIGER, Keramik an Gmundner Häusern (Gmunden 1978), Blatt 20

Literatur

- Christian HAGER, Die Eisenbahnen im Salzkammergut (Steyr 1992).
- Hans HAGER, Die Traun – ein uralter Salzhandelsweg, auf den Spuren der alten SalzschiFFahrt (StadlPaura 1996).
- Eckhard HÖLLWERTH / Holger HÖLLWERTH (Red.), Das Gmundner Taschenbuch – Interessantes, Wissenswertes und Kurioses über die Stadt und ihre Vergangenheit (Gmunden 2008).
- Franz HUFNAGL, Die Maut zu Gmunden – die Entwicklungsgeschichte des Salzkammerguts (Wien Köln Weimar 2008).
- Günter KÖCK / Walter SCHWAIGER, Keramik an Gmundner Häusern (Gmunden 1978).
- Ferdinand KRACKOWIZER, Geschichte der Stadt Gmunden in Ober-Österreich Bd. II (Gmunden 1899).
- Neueste Post (21. 7. 1929). Das Leben und Treiben auf dem Gmundner Stadtplatze zur Zeit des Salzhandels, dargestellt in ca. 100 Figuren.
- Franz Carl LIPP (Hrsg.), Tracht in Österreich – Geschichte und Gegenwart (Wien 2004).
- Ernst NEWEKLOWSKY, Die Schifffahrt und Flößerei im Raume der oberen Donau Bd. 1 (Linz 1952).
- Franz PFEFFER / Günther KLEINHANN, Budweis-Linz-Gmunden – Pferdeisenbahn und Dampfbetrieb auf 1106 mm Spurweite (Wien-Linz 1982).
- Karl RIEZINGER, Manipulations-Beschreibung des kaiserlichen königlichen Salzverschleiß-Magazinsamtes zu Gmunden (Gmunden 1867).
- Carl RITTER, Plan der Stadt Gmunden mit nächster Umgebung, gezeichnet von Carl Ritter und lithographiert von Anton Müller. Jos. Hafner (Linz 1849).
- Manfred REINGRUBER, Pferdeisenbahn in Gmunden. Festschrift 175 Jahre Pferdeisenbahn Südstrecke (Gmunden 2011).
- Salzkammergut-Zeitung (28. 7. 1929). Gmundner Museum, Nr. 30/Seite 4.
- Heinz SCHIESSER, Altgmundner Bilderbuch – Dokumente, Bilder, Fotos aus sieben Jahrhunderten (Grünbach 2014).
- Ingrid SPITZBART, Gmunden im Salzkammergut – Historische Spaziergänge durch die malerische Kurstadt am Traunsee (Innsbruck 1997).
- Ingrid SPITZBART / Johannes Thomas WEIDINGER, Dargestellter Glaube – Krippen- und Sakralkunst im Stadtmuseum Gmunden (Gmunden 2005).
- Hans WAGNER, „Seefiaker“ von Gmunden (Gmunden 2017).
- Günter TREFFER, Weißes Gold – 3000 Jahre Salz in Österreich (Wien 1981).
- Johannes Thomas WEIDINGER, Wege in die Vorzeit des Salzkammerguts (Innsbruck 1999).
- Johannes Thomas WEIDINGER, Rund um den Traunsee vom Urknall zur Moderne (Innsbruck 2001).

Anmerkungen

- 1 Ferdinand KRACKOWIZER, Geschichte der Stadt Gmunden in Ober-Österreich Bd. II (Gmunden 1899), 293 ff.; Hans HAGER, Die Traun – ein uralter Salzhandelsweg, auf den Spuren der alten Salzschiiffahrt (Stadl Paura 1996), 61-68.
- 2 Eckhard HÖLLWERTH / Holger HÖLLWERTH (Red.), Das Gmundner Taschenbuch – Interessantes, Wissenswertes und Kurioses über die Stadt und ihre Vergangenheit (Gmunden 2008), 32-34; Günther TREFFER, Weißes Gold – 3000 Jahre Salz in Österreich (Wien 1981), 144-145.
- 3 Ingrid SPITZBART, Gmunden im Salzkammergut – Historische Spaziergänge durch die malerische Kurstadt am Traunsee (Innsbruck 1997), 47-54; Johannes Thomas WEIDINGER, Wege in die Vorzeit des Salzkammerguts (Innsbruck 1999), 177-179; Johannes Thomas WEIDINGER, Rund um den Traunsee vom Urknall zur Moderne (Innsbruck 2001), 117-124.
- 4 Karl RIEZINGER, Manipulations-Beschreibung des kaiserlich-königlichen Salzverschleiß-Magazinsamtes zu Gmunden (Gmunden 1867).
- 5 Salzkammergut-Zeitung (28. 7. 1929). Gmundner Museum, Nr. 30/Seite 4.
- 6 Neueste Post (21. 7. 1929). Das Leben und Treiben auf dem Gmundner Stadtplatze zur Zeit des Salzhandels, dargestellt in ca. 100 Figuren.
- 7 Ferdinand KRACKOWIZER, Geschichte der Stadt Gmunden in Ober-Österreich Bd. II (Gmunden 1899), 349 ff.
- 8 RIEZINGER, wie Anm. 4.
- 9 KRACKOWIZER, wie Anm. 7, 334-335.
- 10 Franz PFEFFER / Günther KLEINHANN, Budweis-Linz-Gmunden – Pferdeeisenbahn und Dampfbetrieb auf 1106 mm Spurweite (Wien Linz 1982), 9 ff.; Manfred REINGRUBER, Pferdeeisenbahn in Gmunden. Festschrift 175 Jahre Pferdeeisenbahn Südstrecke (Gmunden 2011), 7 ff.
- 11 Franz HUFNAGL, Die Maut zu Gmunden – die Entwicklungsgeschichte des Salzkammerguts (Wien Köln Weimar 2008), 571 ff.
- 12 Christian HAGER, Die Eisenbahnen im Salzkammergut (Steier 1992), 37 ff.
- 13 HUFNAGL, wie Anm. 11, 580-581.
- 14 Hans HAGER, Die Traun – ein uralter Salzhandelsweg, auf den Spuren der alten Salzschiiffahrt (Stadl Paura 1996), 65-66.
- 15 RIEZINGER, wie Anm. 4.
- 16 RIEZINGER, wie Anm. 4, Beilage K.
- 17 RIEZINGER, wie Anm. 4.
- 18 RIEZINGER, wie Anm. 4, KRACKOWIZER, wie Anm. 7
- 19 RIEZINGER, wie Anm. 4.
- 20 RIEZINGER, wie Anm. 4, Beilage L.
- 21 HÖLLWERTH / HÖLLWERTH, wie Anm. 2, 27 und 75; SPITZBART, wie Anm. 3, 47-54.
- 22 Manfred REINGRUBER, Pferdeeisenbahn in Gmunden. Festschrift 175 Jahre Pferdeeisenbahn Südstrecke (Gmunden 2011), 7-8, 21-22, 24 und 28.
- 23 Franz Carl LIPP (Hrsg.), Tracht in Österreich – Geschichte und Gegenwart (Wien 2004), 47.
- 24 Ingrid SPITZBART / Johannes Thomas WEIDINGER, Dargestellter Glaube – Krippen- und Sakralkunst im Stadtmuseum Gmunden (Gmunden 2005), 130-135.
- 25 Heinz SCHIESSER, Altgmundner Bilderbuch – Dokumente, Bilder, Fotos aus sieben Jahrhunderten (Grünbach 2014), 14-15, 20-23.
- 26 Hans WAGNER, „Seefiaker“ von Gmunden (Gmunden 2017), 3-4.

Autoren:

Dir. Ingrid Spitzbart
Konsulentin für Wissenschaft der OÖ Landesregierung
Kustodin der Sammlungen und Leiterin
der Kammerhof Museen von Gmunden (K-Hof)
Kammerhofgasse 8
A-4810 Gmunden
Österreich
e-mail: ingrid.spitzbart@gmunden.ooe.gv.at,
home: www.k-hof.at

Mag. Dr. rer. nat.
Johannes Thomas Weidinger
Konsulent für Wissenschaft der OÖ Landesregierung
Geologe, Universitätslektor, Museumspädagoge
ERKUDOK© Institut in den Kammerhof Museen
Gmunden (K-Hof)
Kammerhofgasse 8
A-4810 Gmunden
Österreich
e-mail: johannes.weidinger@gmunden.ooe.gv.at,
home: www.k-hof.at