

res montanarum

Fachzeitschrift des Montanhistorischen Vereins Österreich



Mai 2020

INHALTSVERZEICHNIS

Lieselotte Jontes: Vorwort	3
Josef Hasitschka: Slawische Bergbaunamen in Karantanien – Eine etymologisch-topographische Spurensuche	4
Johann Unterberger: Ein altes Maß, „Karten auf Eis“ und mittelalterliche Stollen – Neue Fakten zu alten Fragen	17
Ingrid Spitzbart / Johannes Thomas Weidinger: Der Salztransport über den zugefrorenen Traunsee von Ebensee nach dem Gmundner Rathausplatz im Jahre 1830	33
Armin Torggler / Marcus Wandinger / Thomas Martienßen: Das Landesmuseum Bergbau Südtirol und sein Bergwerk am Schneeberg – Epoche des Aufbruchs in eine neue Erforschung der Südtiroler Bergbaugeschichte	44
Simone und Peter (†) Huber: Die neu eröffnete bergmännische Schatz- und Wunderkammer im Bergbau- und Gotikmuseum Leogang	56
Gerhard Sperl: Vom Ötzi-Beil zum Berghäckel	63
Wolfgang F. A. Lobisser: Experimentalarchäologische Studien zum Bau von Holzhäusern mit eisenzeitlichen Werkzeugtypen in Schwarzenbach in der Buckligen Welt	70
Mißzellen:	
Hubert Preßlinger: Ethnographische Aufzeichnung über die Eisenerzverhüttung der Baluba im Kongogebiet	81
Walter Schöngrundner: Markscheider-Lampen	84

Der Salztransport über den zugefrorenen Traunsee von Ebensee nach dem Gmundner Rathausplatz im Jahre 1830

Ingrid Spitzbart / Johannes Thomas Weidinger, Gmunden

Zusammenfassung

Mit einer Schenkung von Herrn Karl Putz (Gmunden) gelangten im Jahre 2019 „Gesammelte handschriftliche Notizen zur Geschichte Gmundens von Ernest Margelik“ in den Besitz des Kammerhofmuseums Gmunden. Diese, nach Datum geordneten Aufzeichnungen wichtiger Ereignisse stammen aus der Mitte des 19. Jahrhunderts und beschreiben u.a. den Salztransport von Ebensee nach Gmunden über den nur selten zugefrorenen Traunsee im Jahre 1830. Diesem Thema widmet sich die vorliegende Arbeit im Speziellen. Ergänzend zum neu entdeckten Material wurde auf weitere handschriftliche Chroniken der Stadt Gmunden zurückgegriffen. Zudem gelang es, die in diesen Zeitdokumenten beschriebenen Transportvorgänge und Arbeitsabläufe zu visualisieren, indem ein Originalaquarell aus dem Archiv des Kammerhofmuseums Gmunden analysiert und mit den schriftlichen Zeugnissen verglichen wurde. Dabei zeigte sich, dass andere Gemälde aus dieser Zeit, die augenscheinlich dieselben Ereignisse dokumentieren sollen, vermutlich romantisch verklärt sind und nicht exakt den Tatsachen entsprechen.

Einleitung

Der übliche Salztransport vom Inneren Salzkammergut nach der ehemaligen Salzhandelsstadt Gmunden ist schriftlich relativ gut dokumentiert,¹ bildliche Darstellungen, wie jene bei Spitzbart & Weidinger² sind eher selten, haben aber hohen Wahrheitsgehalt, da sie von Beamten der Salzwirtschaft angefertigt wurden.

Dieser darauf dargestellte, normale Salztransport war auf dem zugefrorenen Traunsee nicht möglich!

Besonders beeindruckend sind daher jene Aquarelle (bzw. Gouachen), die den Transport des Salzes über den zugefrorenen Traunsee darstellen, dies nicht zuletzt deshalb, da dies ein sehr seltenes Schauspiel war – der Traunsee froh vom Jahre 1600 bis zum Jahre 1900 nämlich nur 6 mal zu.³ Und bereits im 19. Jahrhundert gab es dazu wissenschaftliche Erklärungen. So erkannte Gustav Adolf Koch⁴ basierend auf den Voruntersuchungen von Prof. Friedrich Simony (in den Jahren 1848 und 1878) und Kapitän Franz Zehden (u.a. 1894-95), dass eine geschlossene Eisdecke auf dem Traunsee von dessen spezieller Form, seiner Lage und Tiefe des Beckens, seinem Volumen, der Menge des ihn durchfließenden Traunwassers sowie zahlreicher in ihm entspringender Karstquellen abhängig sei. Zudem kommen lokale Temperaturverhältnisse, in seiner Längsachse auftretende Südwinde, häufig wärmere Südwestwinde sowie kaum Windstille am See und vor allem starker Schneefall hinzu. Durch diese Parameter bedingt, ging etwa der vollständigen Schließung der Traunseefläche mit Eis im Jahre 1895 eine markante Abkühlung des Wassers bis in Tiefen von 40 m einher⁵ (Abb. 1).

Eine Oberflächentemperatur von	Am 20. Februar	3. März	4. März	7. März 1895
in 10 m Tiefe	1·2° C.	0·5° C.	0·3° C.	0·3° C.
„ 22 m „	1·2° C.	—	—	0·8° C.
„ 25 m „	1·2° C.	—	—	— C.
„ 30 m „	2·0° C.	—	—	— C.
„ 35 m „	2·8° C.	—	—	1·0° C.
„ 40 m „	—	1·2° C.	—	— C.
„ 50 m „	3·7° C.	—	—	1·2° C.
„ 60 m „	3·8° C.	—	—	2·9° C.
„ 80 m „	4·2° C.	—	—	3·8° C.
„ 100 m „	4·2° C.	—	—	3·9° C.
„ 200 m (Seegrund)	4·2° C.	—	—	4·0 bis 4·2° C.
				„

Abb. 1: Verlauf der Abkühlung des Traunsees mit 1,2 °C bis in eine Tiefe von 40 m vom 20. Februar bis zum 7. März 1895 (an welchem der See ganz zufror) nach den Messungen von Kapitän Franz Zehden (aus: Koch 1895, p. 27)

Diese Beobachtungen bestätigten sich auch im 20. Jahrhundert (vgl. Hehenwarter).⁶

Normalerweise wurde das in den Salinen von Hallstatt, Ischl und Ebensee erzeugte Kochsalz, das sogenannte Fuderlsalz, in gedeckten Zillen (Kobel) zum Rathausplatz (Seeplatz) nach Gmunden befördert.⁷

Mithilfe der oben erwähnten, erst jüngst aufgetauchten und aus der Kurrenthandschrift transkribierten Aufzeichnungen und ergänzenden Unterlagen aus dem 19. Jahrhundert wurden nun weitere Details des speziellen Salztransportes auf dem zugefrorenen Traunsee und der damit verbundenen Arbeitsabläufe transparent. Im Jahre 1830 war dies mehr oder weniger zum letzten Mal der Fall, da 1880 und 1895 (als der Traunsee abermals zufror) bereits eine Straßen- und Bahnverbindung (Kronprinz-Rudolphs-Bahn) von Gmunden nach Ebensee existierte.⁸

Der zugefrorene Traunsee und der damit verbundene Salztransport vor dem 19. Jahrhundert

F. Krackowizer und C. Ritter ist zu entnehmen,⁹ dass der Traunsee mit Sicherheit 1624, 1684, 1740, 1830, 1880 und 1895 gänzlich zufror. Vorangegangene Ereignisse dieser Art – wie jenes von 1247 und 1477 – sind nach ihnen mit Vorsicht zu betrachten. Bereits ab Mitte des 17. Jahrhunderts gab es nach Krackowizer dazu keine konkreten Aufzeichnungen mehr.

Gewiss ist, dass der See am 14. Februar 1684 zufror. Über den damals abgeänderten Salztransport ist hierzu laut oben zitierter Arbeiten bekannt, dass man mit Handschlitten und Rössern über den See fuhr und bis zu 6 Centner schwere Ladungen Salz transportierte. Diese Information stammt von Carl Ritter,¹⁰ wo zu lesen ist:

„[...] ... Er fror in den Jahren 1477 und 1624 an den Faschingstagen ganz zu. Den 14. Februar 1684 von oben her der Art zugefroren, daß mit Handschlitten Viktualien von Gmunden bis Ebensee geführt, Pferde und Hornvieh über das Eis getrieben wurden, und in Traunkirchen aber belustigten sich die Jesuiten der Seltenheit wegen auf der Eisfläche mit Kegelscheiben.

Den 27. Februar 1714 ist eine Ebenseer Fuderfuhr am Gschlifort umgestürzt, wobei zwey Männer und ein Weib im See ihren Tod fanden.

1740 ist der See abermals zugefroren. [...]“

Des weiteren wird zu diesem Ereignis von 1684 und über das Jahr 1698, wo der See nicht ganz zufror, von einem Leser im Gmundner Wochenblatt¹¹ berichtet:

„ [...] ... Aus einem alten Notatenheft, welches mit dem Jahre 1639 beginnt, des Pfannhaus-Zusehers in Ebensee mit Namen Thraugott Glockhner, welcher im Jahre 1703 in Ruhestand versetzt wurde, habe ich Folgendes gelesen: Anno 1684 Hat es den See zugefrörth, und also so Starkh, das man von Gmunden Khorn, von Thraunkirchen Bier auf den Zugschlütten über das Eis herauf gefürth... [...] ...

anno 1698 im Monat Märty ist abermahls der See von der Salzfuederhütten bis zum Kalchhofen hinab zugefrohren, also daß man mit der getauchten Naufarth nicht durchmögen, bis die Zimmerleith das Eys aufgehackht und bemelter Fuehr ausgeholffen haben.“

Des weiteren findet man zu diesem Ereignis im Gmundner Wochenblatt (1856) folgende Zeilen, die darauf hindeuten, dass in diesem Jahr vermutlich zum Erstenmal ein fahrbarer Kanal durch das Eis geschlagen wurde:

„Fragment eines alten Manuscriptes [...] ...

Ao. 1684 den 14. Februar. Als an dem Faschingmontag ist allhiesiger See völlig zugefroren, also daß man von uns aus auf dem Eis über alle Weit mit Handschlitten nacher Gmunden gefahren, und von dannen 6 Zentner schwer Getreid, und anderes Zugemüß hereingeführt, jedoch so sind dem Müller im „Rünpach“ (welcher schon schier zu der Letzt, als es schwach werden wollen, mit einem Roß darüber gefahren) am Zurückfahren 5 Metzen Korn gesunken, zu Traunkirchen hat man auf dem Eis Kegl geschoben, auch bis alldahin mit Rossen und anderem Rindvieh getrieben. Den 2. März haben die Herrn P.P. Jesuiten zu Traunkirchen, das Eis von dortaus an das Mittereck aufhacken lassen, und entgegen von hieraus bis an besagtes Mittereck hiesig Orthnerischer Wirth Mathias Kölblinger und Georg „Nußpämbler“ Müller allhier, und Verweseramnt Unterthan solches thun lassen, daß man gleich füglich mit einer Zille bis alldahin hat fahren können. Den 4. März an einem Samstag Abends um 5 Uhr hat es angefangen zu regenen, und ist ein starker Oberwind in den See eingefallen, das Eis in einer Furie aufgebrochen, und zwischen hin, und einer Stund mit allem deme zu Gmunden durch die Klausen aus-

gefahren, wornach es auf der Traun hinab sehr große Schäden gethan ... [..]“

Auch am 24. Februar 1740 fror der Traunsee gänzlich zu. Damals unterhielt man für eine Dauer von 6 Wochen ebenfalls einen, mit hohen Kosten verbundenen Fahrkanal im Eis zwischen Ebensee und Gmunden.¹² Zu diesem Ereignis findet man bei Steiner¹³ folgende Zeilen:

„[...]... Mit Gmunden, dem ersten Standpunkte dieser Bereisung durch die kleine österreichische Schweiz, welche so mannigfaltigen Reiz, so vielerlei Vergnügen darboth, wäre bei erreichtem Ziele der Rückkehr somit diese Reise vollendet, und man nehme nochmahls von dem bezaubernden Gmundner-See – von welchem man ganz unrichtig behauptet, daß er nie zufriere – herzlichen Abschied. Vor dem Schlusse will ich jedoch nun diesen „eiskalten“ Gegenstand berühren.

Daß dieser See äußerst selten zufriere, und man ein solches Ereignis auf ein Jahrhundert kaum Einmahl annehmen darf, widerspricht daher der Behauptung des „Nie“. Nach älteren handschriftlichen Vormerkungen fror er in den Jahren 1477, 1624 und 1683 zu. Zuverlässig fror er im Jahre 1740 erst gegen Ende des Februars am Mathias-Tage ganz zu; und blieb durch 6 Wochen geschlossen, so daß die Verbindung mit Ebensee durch einen Kanal unterhalten ward, der wegen des Salztransports täglich, oder so oft sich eine Eisrinde bildete, durch hiezu bestellte Arbeiter aufgehauen werden mußte. Daß in einem solchen Ereignißjahre jene Uferbewohner, gegen welche sich das aufgehäuften, gebrochene Eis durch heftige Winde hinwirft, in einer außerordentlichen Gefahr sind, war ich Augenzeuge eines solchen unvorhergesehenen Eisgeschiebes am Mondseer-See ... [..]“.

Der Salztransport über den zugefrorenen Traunsee im Jahre 1830

Dazu findet man bei Prokop Elßner¹⁴ folgenden Vermerk:

„[...]...1830: Bei einer Kälten von 27 Graden ist der Traunsee den 2ten Hornung von Ebensee bis Gmunden und auf allen Seiten ganz zugefroren, u. bis zum Aschermittwoch so geblieben, daher man schon am 4/2 anfang und mehrere Wochen hindurch fortfuhr mittelst Handschlitten das zum Salzverschleiß nöthige Salz von Ebensee hieher zu über-

bringen. Andere beschäftigte Leute gingen geradewegs über das Eis nach der Stadt, und so auch wieder v. der Stadt zu den Häusern untern Stein. An allen Orten hat man sich auf dem Seeise mit dem so beliebten Spiele, das Eisschießen genannt, unterhalten, ja auch mit Schlittschuhlaufen, u. sogenannten Gaßelschlitten mit Kindern zu ziehen. Auch mit großen Pferdschlitten fuhr man auf dieser Seeeisdecke, von denen aber doch einer mit einer Ziegelfuhr zu Bruch ging, in den letzten Tagen, da das Eis schon anfang, dünner zu werden – das Eis soll 6 bis 7 Zoll dünn gewesen sein. Dieser See soll v. Ebensee bis Gmunden 6391 W. Klfr, und v. Ebensee bis Traunkirchen 2045 W. Klfr. entfernt sein (siehe die Länder u. Völ.: 18 Band Nr. IV. Österreich) ... [..]“.

Wesentlich ausführlicher sind die Beschreibungen des k.k. jubilierten Salinen- und Forstdirektions-Beamten Carl Ritter:¹⁵

„[...]... Ein besonderes Schauspiel aber both dieser See im Jahre 1830 den Uferbewohnern dar. Der ausserordentliche Winter dieses Jahres überzog den ganzen See mit einer so dichten Eisdecke, daß sie selbst der Last schwer beladener Wägen widerstand. Schon den 29. Jänner war der obere Theil des See's von Langbath bis Traunkirchen mit einer Eiskruste geschlossen und auch die Schifffahrtskommunikation mit dem Salzkammerngute unterbrochen wurde, und weil die Eisdecke noch keine Sicherheit für die Passage gewährte, so mußte man zu Fuß durch das so genannte Grünangerl auf den Wege nach dem Langbathsee gehen. Da nun aber die Kälte am Lichtmeßtage den höchsten Punkt von 23 ½ Grad unter Null erreicht hatte, so war am 3. Februar bereits der ganze See eine ungeheure Eisfläche, worauf man mit Schlittschuhen und kleinen Rennschlitten fuhr. Es wurde sogar der Versuch gemacht bei eingetretenen Winde die Schlitten mit Segeln zu bespannen, und es gelang. Der Metzger des Postmeisters Koch (?) in Ebensee fuhr mit einem solchen besegelten Schlitten bei gutem Nordwind in einer Schnelligkeit von Traunkirchen bis Ebensee; und während viele hundert Personen beständig sich mit Eisschießen, Schiefen, Springen und Schlittensfahren etc. belustigten, fanden Schwerme der See-änten ihren Tod durch das Erfrieren, welches Schicksal auch das Wild in den Wäldern traf, und auch in manchen Gegenden fielen sogar Vögel todt von den Bäumen.

Da nun der Salztransport von Ebensee nach Gmunden ganz gesperrt war, so sann man auf ein Mittel um die Zufuhr des Fuderl-Salzes für den Freysalzhandel wieder in Gang zu bringen. Man unternahm durch Verordnung des k.k. Salinen Oberamtes unter der Leitung des k.k. Oberamtsrathes Josef Petnersch eine Probe über die Haltbarkeit des Eises, welche dadurch abgeführt wurde, daß eine mit 10 Zentner Steinen beladene Platte von 8 Männern gezogen wurde, dessen Last die 5/4 Zoll dicke Eisdecke ohne Gefahr trug. –

Durch die lohnende Nachricht war man bedacht den Salzbedarf zu fördern, und den Salzfahrern Nahrung zu verschaffen. Man steckte eine gerade Bahn aus um das Fuderlsalz nach derselben Richtung abzuführen, und es wurde schon den 4. Februar zum ersten Mahle das Salz mit Hand-oder Hörnerschlitten von der Saline Ebensee nach Gmunden geführt. Einem Conducteur folgend, mußten alle Arbeiter in der nämlichen Richtung, und zur größeren Sicherheit, in einer Entfernung von 3 bis 6 Klaftern, ihre Schlitten ziehen. So ging es Tag für Tag an einander, man sah oft 100-200 solcher Schlitten in einer Reihe, jeder von einem Manne mit unter wohl auch von Weibern gezogen gegen Gmunden, und dann wieder in zerstreuten Gruppen nach anderen Richtungen zurückführen, welche Züge einen angenehmen, und seltenen Anblick verschafften weßhalb auch von allen Seiten aus der Umgebung Fremde herzueilten um dieses seltene Bild mitanzusehen zu können, zudem sich dieses Ereigniß durch einen Zeitraum von neunzig Jahren nicht wieder ergab.

Jeder Conducteur hatte die Aufsicht über 40 mit 357 ½ Zentner Salz, (13 Fuderl zu 27 ½ Zentner) beladene Schlitten, und die Arbeiter erhielten in den ersten Tagen 3 ½ und in den letzteren Tagen 4 (Kr.?) Conv. Münze per Zentner.

Dieser Salztransport wurde mit Unterbrechung einiger Tage bis zum 15. Februar betrieben, und von dieser Zeit an eingestellt.

Den 17. Februar löste sich das Eis am Ufer nach dem Traunstein etwas auf und da ein Tagelöhner mit einem beladenen Ziegelschlitten in Begleitung seines Sohnes über einen Bruch des Eises fahren wollte, verunglückte er, da die Eisdecke unter der führenden Last einbrach; sein Sohn mit 12 Jahren entkam der Gefahr, und den Ertrunkenen fand man am 3ten Tage nach seinen elenden Tode.

Den 28. Februar nahm endlich die seit dem Monate November also durch volle 4 Monate angehaltene Kälte ab, und das Eis fing an zu schmelzen, und man konnte schon den 1. März wieder mit Schiffen auf dem See fahren. ... [...]"

Ernest Margelik schreibt zum 31. Jänner 1830:

„[...]... Ist auf Oberämtlichen Befehl durch den Ur-fahrmeister Johann Buchberger eine mit Korn beladene Zille von Gmunden nach Ebensee abgegangen; jedoch die Schiffleute konnten mit demselben nicht weiter als nach Traunegg fahren, weil von da aus der See schon eine mit Eis bedeckte Hülle hatte. Am 2ten Tage darauf nämlich den 2. Februar wurde der ganze See dicht mit Eis bedeckt, so zwar, daß man das Fuderlsalz mit Handschlitten, sowohl durch Männer, Weiber und Kinder von Ebensee nach Gmunden unter der Leitung des k.k. Salinen-Oberamts-Rathes Petnersch durch 12 Tage nacheinander transportierte, wofür die Leute per Zentner 4 Kr. C.M. erhielten und zirka 4-6 Zentner geladen hatten. Viele Menschen glaubten, es würde bei dem Zerschmelzen des Eises für die Umgebung und selbst für Gmunden sehr nachtheilig werden; es zerschmolz aber das Eis in einer Nacht ohne Nachtheil. Ein Tagelöhner aber, welcher mit einem beladenen Ziegelschlitten noch, da schon der Bruch des Eises zu sehen war, in Begleitung seines Sohnes darüber fahren wollte, verunglückte, indem die Eisdecke unter der geführten Last einbrach. Er ertrank in der Gegend der Behausung des Amtmannes der k.k. Herrschaft Ort, Johann Grünberger; sein zwölfjähriger Sohn der Gefahr; den Ertrunkenen fand man am 3ten Tage seines elenden Todes. ... [...]"

Bei Ferdinand Krackowizer ist zu diesem Thema noch zu entnehmen,¹⁶ dass über die Dauer des Salztransportes über den zugefrorenen Traunsee 1830 täglich 1600 Centner Salz von Ebensee nach Gmunden befördert wurden, danach dieser Transport wieder eingestellt wurde, da der See bereits am 1. März wieder eisfrei war.¹⁷

Bildliche Darstellungen der Ereignisse auf dem zugefrorenen Traunsee im Jahre 1830

Zu all diesen recht authentischen Ausführungen existiert eine Reihe von Bilddokumenten, jedoch gewinnt man bei näherer Betrachtung derselben den Eindruck, dass nicht der Salztransport im Vorder-

grund steht, sondern – ob der Seltenheit des Ereignisses – eine Gesamtdarstellung aller Wirtschafts- und Freizeitaktivitäten auf dem zugefrorenen Traunsee.

So schreibt etwa F. Krackowizer:¹⁸

„Nun entwickelte sich alsbald auf der weiten Fläche ein reges Leben, welches nicht nur der verschiedenen Kurzweil, die man betrieb, sondern auch dem Tagesverkehre entsprang. ‚Der See‘, sagt ein Zeitegenosse ‚schien in ein weites Schneefeld verwandelt zu sein, auf dem die Menschen lustwandelten, die Eisschützen ihre Spielplätze wählten und Schlitten-trains hin- und hergingen.‘ [...] ...Noch heute kann man zu Gmunden in manchem Hause eine bildliche Darstellung dieses außergewöhnlichen Treibens vorfinden.“



Abb. 2 und 3: Salztransport über den zugefrorenen Traunsee am 7. Februar 1830: 2) Aquarell des Tuchscherers und Malers Johann Eberl, signiert und datiert mit 1830 (Archiv Kammerhofmuseum Gmunden), 3) Aquarell-Gouache von F. Rabl, datiert 1833 (OÖ Landesmuseum, Linz)

Diese oben genannten Bilder, die den Traunsee und am Rande den Salztransport im Jahre 1830 zeigen, scheinen nicht nur romantisch verklärt dargestellt zu sein, sondern man gewinnt auch den Eindruck, dass ein Maler vom anderen das Hauptmotiv übernommen hat und nur kleinere Details geringfügig abgeändert wurden. So zeigen etwa die Bilder von Johann Eberl (**Abb. 2**) und jenes von F. Rabl (**Abb. 3**) dieses Phänomen der Wiederholung von Motiven deutlich:

- i) Auffällig ist die naturalistische Darstellung des landschaftlichen Hintergrundes auf beiden Gemälden
- ii) Die Menschen (sich vergnügend im Hintergrund, flanierend im Vordergrund) auf beiden Bildern scheinen weitgehend identisch zu sein, sieht man von einigen wenigen Abänderungen (z. B. Hund, Positionen der Personen etc.) ab
- iii) Zwei Respektspersonen (Salzamtmann in weiblicher Begleitung?) werden in einem Prunk-Hörnerschlitten samt geschmücktem Pferd vermutlich zur Inspektion des Geschehens herangefahren (im Bild in der linken unteren Ecke, **Abb. 2a**)
- iv) Der Salztransport als Bahn von Traunkirchen ausgehend über den zugefrorenen Traunsee nach Gmunden, der bei beiden Malern am Bild nach links, hinein in den Salzkeller des heutigen Hotels Schwan und nicht nach rechts, in die bürgerliche Salzaufschütt des Gmundner Rathauses¹⁹ endet, ist bei F. Rabl deutlicher als



Abb. 2a und 2b: Detailausschnitte aus Abb. 2

Kolonne bishin zu den Salzträgern, die in Richtung Salz Keller gehen, hervorgehoben als bei J. Eberl; auffällig ist auch, dass bei beiden Malern im Gegensatz zu den meisten Beschreibungen dieses Transportes, nicht je ein Mann einen Salzschlitten zieht, sondern meist zwei (oder sogar drei) Personen, wie etwa Mann mit 2 Kindern, Frau mit Kind, 2 Frauen etc. (Abb. 2b)



Abb. 4: Salztransport über den zugefrorenen Traunsee im Februar 1830, Aquarell-Gouache eines unbekanntes Malers (Archiv Kammerhofmuseum Gmunden)

v) Ein Grund für das Zurücktreten der eigentlichen Aktivitäten bei J. Eberl könnte sein, dass er vor allem als Landschaftsmaler bekannt war.²⁰

Eine Gesamtanalyse dieser oben zitierten romantischen Darstellungen verleitet dazu anzunehmen, dass auch der darin vorkommende Salztransport eher oberflächlich dokumentiert wurde und nicht allen bekannten Tatsachen aus den schriftlichen Zeugnissen entspricht. So wie schon bei der Analyse des „Dioramas vom Salzumschlag am Stadtplatz von Gmunden“²¹ greifen die Autoren auch dieses Mal auf eine laienhafte Darstellung der Ereignisse zurück. Diese lebendige Aquarell-Gouache eines unbekanntes Malers aus dem Archiv des Kammerhofmuseums Gmunden zeigt deutlich, dass sein Schöpfer mit dem tatsächlichen Ablauf der Arbeiten rund um das Salz besser vertraut war (Abb. 4):

i) Der landschaftliche Hintergrund ist nicht zwingend nach der Natur gezeichnet/gemalt; auch auf das dramatische Wolkenbild der oben gezeigten Bilder verzich-



Abb. 4a und 4b: Detailausschnitte aus Abb. 4

tete der Maler; dies schien ihm keine wichtige Information zu sein

ii) Die Menschen im Hintergrund gehen zum Teil anderen Freizeitaktivitäten nach als auf den oben gezeigten Bildern; so finden sich nicht nur

vii) die leeren (leichteren!) Schlitten von Helfern (Familienangehörigen?) übernommen wurden und im Bild nach links abziehen.

Eisschützen und Eisläufer, sondern auch jene bei Ritter beschriebenen Segelschlitten,²² die noch 50 Jahre später als Besonderheit in einem Gedicht auftauchten (Abb. 5)

iii) Die beiden oben genannten Respektspersonen (Salzamtmann in Begleitung?) im Prunk-Hörnerschlitten befinden sich auf dem Eis, eine weitere Respektsperson in einem Hörnerschlitten mit Bock und geschmücktem Pferd befindet sich im Vordergrund in der Mitte des Bildes

iv) Rechts neben diesem Bock-Hörnerschlitten befindet sich ein Fuhrwerk, das Fässer transportiert

v) Der Salzkeller im heutigen Hotel Schwan, auf den nur 2 Salzträger zumarschieren, ist von einem bewaffneten Posten bewacht, vor dem Haupteingang dieses Salzfertigerhauses steht eine Respektsperson (vermutl. der Salzfertiger selbst?), (Abb. 4a).

vi) Am auffälligsten ist jedoch die Tatsache, dass die lückenlose Salzschlittenkolonne mit je einem Mann pro Schlitten, wie bei Ritter beschrieben,²³ zur bürgerlichen Salzaufschütt im Gmundner Rathaus führt und dass (Abb. 4b)

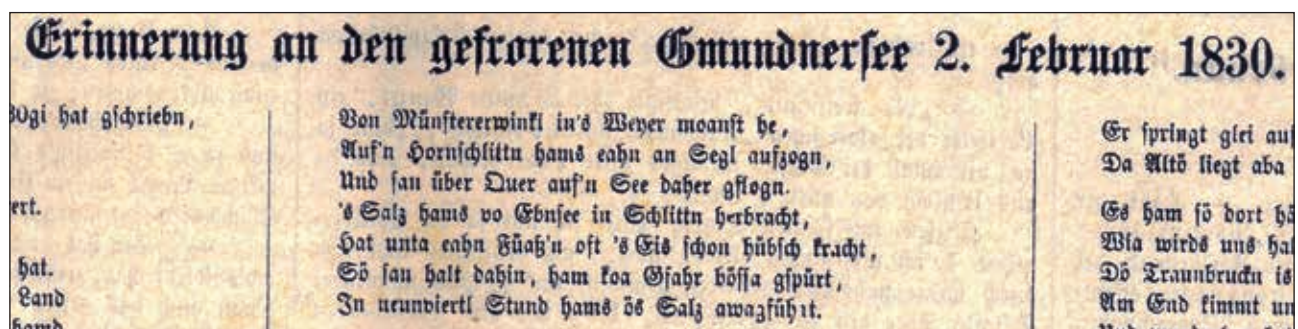


Abb. 5: Gedicht zur „Erinnerung an den gefrorenen Gmundnersee 2. Februar 1830“ eines unbekanntes Verfassers, Auszug daraus zum Thema Salztransport (Gmundner Wochenblatt 1880)

„[...] Von Münstererwinkl in's Weyer moanst he,
Auf'n Hornschlittn hams eahn an Segl aufzogn,
Und san über Quer auf'n See daher gflagn.
's Salz hams vo Ebensee in Schlittn herbracht,
Hat unta eahn Füäß'n oft 's Eis scho hübsch kracht,
Sö san halt dahin, ham koa Gfahr bössa gspürt,
In neunviertl Stund hams ös Salz awagführt. [...]“
(Abb. 5)

Der Salz-, Kalk- und Holztransport über den zugefrorenen Traunsee im Jahre 1880

Ernest Margelik schreibt dazu:

„[...]... Gmunden; 28. Jänner. Das Dampfschiff Sophie fuhr an diesem Tag mit 5 Salzschiffen im Schlepptau von Ebensee nach Gmunden. Das Eis hemmte überall ihre Fahrt. Nur mit sehr großer Anstrengung gelang es ihr, den Gmundner Landungsplatz zu erreichen. Der See war hier theilweise zugefroren. Das Dampfboot zerstörte diese Eisdecke gänzlich. Die Ortnerbucht ist seit ungefähr 5 Tagen fest gefroren. Nachmittags kehrte das Dampfschiff glücklich nach Ebensee zurück.

29. Jänner. Das Dampfschiff konnte seine Fahrt an diesem Tage nicht fortsetzen und hat den Verkehr bis auf weiteres eingestellt. An diesem Tage verlegte der Eislaufverein seinen Sportplatz vom Krottensee in die Ortnerbucht. Mitglieder des Vereins fuhren von der Esplanade bis nach Ebenzweier. Das Eis ist hier cirka 4“ dick.

30. Jänner. Das Dampfschiff fuhr heute ganz regelmäßig von Ebensee nach Gmunden. Nur in der Ortnerbucht Eis vorhanden.

31. Jänner. Vorläufig der Status quo von gestern.

1. Februar. Der See von Traunkirchen bis zur Karbachmühle zugefroren. Das Dampfschiff konnte nur bis Traunkirchen fahren und musste dort umkehren.

2. Februar. Neue Eisbildung bei Ort, Weier und Traunstein. Der Verkehr mit dem Dampfschiff zum 2tenmal eingestellt.

3. Februar. Wie gestern.

4. Februar. Heute der See bis auf ein kleines Stück – von der Traunklausen bis zum Hotel Austria – ganz zuge-

froren. Der Kapitain Wiesauer, Steuermann Stadl ... ? vom Dampfboote Sophie sowie ein Privater Nahmens ... ? Buchinger fuhren auf einem Flachboote, welches Eisenschienen hatte von Ebensee über das Eis und landeten nach einer glücklichen Istündigen Fahrt in Weier. Einzelne Personen von Altmünster gingen ohne Hinderniß bis ans jenseitige Ufer.

[...]

10. Februar. An diesem Tage große anhaltende Kälte. Mehrere Holzarbeiter von der Eisenau fuhren mit beladenen Holzschlitten Gewichte von cirka 10 Zentner auf den Wochenmarkt nach Gmunden. Auch Marktleute fuhren mit hier gekauftem Getreide nach Ebensee.

[...]

1. März. Zu unserer großen Freude sehen wir nach einmonatlicher Gefangenschaft das Dampfschiff Sophie an dem hiesigen Landungsplatze ankommen. Dasselbe war ohne jeden Schlepper mit sehr großer Anstrengung gegen die bei Ebensee fast ungebrochenen Eismassen nach 5stündiger Fahrt angelangt und wurde am Landungsplatze von einer staunenden Menge empfangen und kehrte um 4 Uhr nach Ebensee zurück. Am 2/4. März setzte dasselbe ihre Fahrt unter den gleichen Auspizien fort. Auch ein Kalkschiff fuhr nach sehr großem Kampfe vom Steininger bis Traunkirchen und brauchte dazu „Einen Tag“. Am 3. konnte es wegen eintretender starker Eispressungen und Sturm ihre Fahrt nicht fort-



Abb. 6: Telegramm vom 29.1.1880 von Kapitän Loidl aus Ebensee nach Gmunden an „Direktor Margelik“ mit dem Wortlaut „Wegen Eis Dampfschiff heute dort nicht angekommen, Antwort wie Gmunden aussieht, Loidl“ (Archiv Kammerhofmuseum Gmunden)

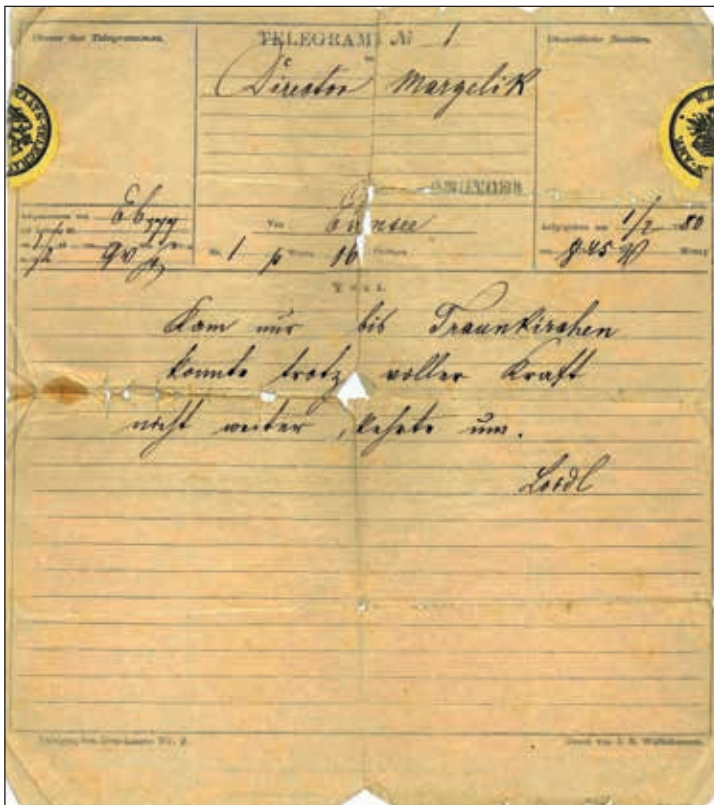


Abb. 7: Telegramm vom 1.2.1880 von Kapitän Loidl aus Ebensee nach Gmunden an „Direktor Margelik“ mit dem Wortlaut „Kam nur bis Traunkirchen konnte trotz voller Kraft nicht weiter, kehrte um. Loidl“ (Archiv Kammerhofmuseum Gmunden)

setzen. Am 4. März kam es glücklich in Gmunden an. Stetes Eistreiben. In Weier wurden sehr viele Schollen an Land geworfen.

6. März. Heute der See ganz eisfrei. Eine rigide Steigerung des Wasserstandes bemerkbar.“

Zu diesen oben genannten Ausführungen gibt es noch weitere Dokumente, und zwar einen Bericht im Gmundner Wochenblatt (Nr. 7, Titelblatt) sowie 2 Telegramme des Kapitäns Loidl an den Direktor Margelik (**Abb. 6, 7**):

„[...] ... Am 1. Februar jedoch traf von Ebensee die telegraphische Meldung ein, daß der See zwischen Traunkirchen und der Karbachmühle mit einer so festen Eisdecke geschlossen sei, daß das Dampfschiff dieselbe nicht mehr durchbrechen konnte und auf seiner Fahrt nach Gmunden wieder nach Ebensee zurückkehren musste.

Großes Aufsehen erregte es, als am 4. Febr. 3 Matrosen des Dampfschiffes in Gmunden von Ebensee eintrafen, welche in einem Boote waren, das sie auf Kufen gestellt und auf diesen mit Stachelstecken auf dem Eise fortgeschoben hatten. Auf dieser Fahrt

wiederholt angestellte Untersuchungen hatten ergeben, daß das Eis längs des östlichen Ufers, sowie von der Eisenau nach Traunkirchen und von dort wiederum bis Ebensee vollständig tragfähig sei.

Die festgestellte Thatsache ließ den Vorstand des Eislaufvereines Emil Mänhardt sogleich den Entschluss fassen, am nächsten Tage eine Versuchstour nach Ebensee zu veranstalten. Nächsten Morgen wurde ein Arbeiter, dem man zu seiner Sicherheit einen Stuhlschlitten mit einer quer über denselben gebundenen Leiter mitgab, auf Schlittschuhen abgesandt, um den sichersten Weg bis Traunkirchen aufzusuchen. Nachdem auf diese Weise die Sicherheit des Eises constatirt war, wurde Nachmittags (am 5. Februar) die Expedition, an welcher sich 10 Herren vom Gmundner Eislaufverein beteiligten, unternommen. [...]“

Rück- und Ausblick

Bei einem Blick auf den übers Eis des Traunsees erfolgten Salztransport ist die Tatsache beeindruckend, wie wirtschaftlich wichtig der Salzhandel für diese Region war, sodass man deshalb für einen relativ kurzen Zeitraum von maximal etwas mehr als einem Monat einen dermaßen hohen Aufwand betrieb, sei es, was den fahrbaren Kanal von 1740 betrifft, sei es, was die Produktion einer hohen Anzahl von Holzschlitten für den Transport über das Eis im Jahre 1830 betrifft.

Vermutlich war es tatsächlich der Umstand, dass der Traunsee die einzige Verkehrsverbindung ins Innere Salzkammergut war, denn L. Dimitz²⁴ schreibt über die Seltenheit eines zugefrorenen Traunsees u.a.:

„[...] Von welcher Tragweite das Ereigniß bis in die erste Hälfte dieses Jahrhunderts herein war, geht aus dem Umstande hervor, daß damals nur der See den Frachtverkehr vermittelte und das Salzkammergut traunabwärts mit der Außenwelt verband. ... [...]“

Eine weitere Konsequenz aus den genannten Umständen war auch, dass man den Salztransport mit Salzzillen bald darauf einstellte. So schreibt Ritter²⁵ dazu:

„[...] Mit 1. Oktober 1872 ist der Salztransport von Ebensee nach Gmunden der Dampfschifffahrtsunternehmung übertragen worden, wodurch das Ueberschiffen des Salzes in den Zillen durch die sogenannten Fuderführer aufhörete. ... [...]“

Auffällig ist bei der Analyse der Bild-dokumente aber auch, dass das so sel-tene Eis nicht nur wirtschaftlich ge-nutzt wurde, sondern bereits in diesen frühen Zeiten für diverse Freizeitakti-vitäten – wie neben den gängigen Sportarten auch so Exotischem, wie etwa dem Eissegeln – diente.

Weiters ist klimatisch betrachtet eine interessante Tatsache, dass der Traunsee in der Klimaperiode der sogenann-ten „Kleinen Eiszeit“ nur sechs Mal ganz zufror,²⁶ und zwar 1624, 1684, 1740, 1830, 1880 und 1895 (Abb. 8), während er im deutlich wärmeren 20. Jahrhundert²⁷ ebenfalls sechs Mal eine geschlossene Eisdecke bildete, und zwar in den Jahren 1929, 1940, 1942, 1953, 1956 und 1963.²⁸

Wie **Abbildung 9a und b** zeigen, hat-te man auch in dieser, wesentlich mo-dernerer Zeit mit dem Rohstofftrans- port (Brandkalk, Kohle für die Kalk- werke am Traunsee-Ostufer) Probleme, auch wenn die Zeit des Salztransports über den Traunsee be-reits der Vergangenheit angehörte.



Abb. 9a, b: a. Der zugefrorene Traunsee im Jahre 1929 im Be-reich des Seebahnhofs mit dem eingefrorenen Zugschiff *Hubert Salvator* und dem dazu gehörigen Ponton für den Kalktransport von den *Staininger Kalkwerken* am Fuße des *Traunsteins* zur *Eisenbahnverladung* (Archiv *Kammerhofnmuseum Gmunden*), b. Das Zugschiff samt Ponton für den Kalktransport vom *Stein-bruch Eisenau* zum Kalkwerk am *Traunsee-Ostufer* in der *Fahrrinne* durch den zugefrorenen Traunsee im Jahre 1963



Abb. 8: Bevor der Traunsee im Jahre 1895 gänzlich zufror, gab es bereits in der eisbedeckten *Orter Bucht* ein reges *Freizeitreiben* auf dem Eis; Anmerkung: bei den „*Schattengestalten*“ handelt es sich um jene *Personen*, die sich während der langen *Belichtungszeiten* bewegt haben (Fotografie von *Carl Jagerspacher* aus dem Archiv des *Kammehofnmuseums Gmunden*)

Dank

Wir danken Herrn Karl Putz (Gmunden) für die Überlassung der „Gesammelten handschriftlichen Notizen zur Geschichte Gmundens von Ernest

Margelik“ als Schenkung an das Kammerhofmuseum der Stadtgemeinde Gmunden recht herzlich.

Anmerkungen

- 1 Ferdinand KRACKOWIZER, Geschichte der Stadt Gmunden in Ober-Österreich Bd. II (1899), 293. Christian HAGER, Die Eisenbahnen im Salzkammergut (Steyr 1992), 61-68.
- 2 Ingrid SPITZBART / Johannes Thomas WEIDINGER, Zur Salzmanipulation am Gmunden Rathausplatz zu Mitte des 19. Jahrhunderts, kurz vor der Auflösung des Salzamtes, In: res montanarum 57 (2018), 60-70.
- 3 Vgl. KRACKOWIZER, Bd. 1 (1898), 68.
- 4 Gustav Adolf KOCH, Die Temperaturbewegung des Gmundner oder Traunsees und Traunabflusses im Winter 1894-95 Mit vorzüglicher Benützung der Messungen von Capitän Fr. Zehden, in: Mittheilungen der k. k. geographischen Gesellschaft Bd. 38 (1895), 8 ff.
- 5 Vgl. KOCH, Anm. 4, 27 ff.
- 6 Ekkehard HEHENWARTER, Zur Limnologie des Gmundner Bezirkes, In: Verein zur Herausgabe eines Bezirksbuches Gmunden (Hrsg.: F. HUFNAGL, H. MARCHETTI), Der Bezirk Gmunden und seine Gemeinden. (Gmunden 1991), 105-117.
- 7 Vgl. SPITZBART / WEIDINGER, Anm. 2.
- 8 Vgl. HAGER, Anm. 1
- 9 Vgl. KRACKOWIZER, Bd. 1 (1898), 68. Carl RITTER, Chronik von Gmunden und anliegenden Strichen des Salzkammergutes. Von der ältesten bis zur neuesten Zeit. Band 1(Gmunden 1873), 49.
- 10 Vgl. RITTER, Anm. 9, 49, 2. Absatz
- 11 Gmundner Wochenblatt (2.3.1880). Nr. 9, 72-73.
- 12 Johann Ev. FORSTINGER, Chronik der Stadt Gmunden und ihrer nächsten Umgebung, nach Urkunden aus dem städtischen Archive und den besten Quellen verfaßt, Bd. I (Gmunden 1866), 283.
- 13 Johann STEINER, Der Reise-Gefährte durch die Oesterreichische Schweiz oder das obderennsische Salzkammergut – In historisch-geographisch-statistischer, kameralischer und pitoresker Hinsicht. Ein Taschenbuch zur Begleitung in diesen Gegenden (Linz 1832), 390-391.
- 14 Prokop ELSSNER, Chronik von Gmunden - Chronologische Zusammenstellung mehrerer Begebenheiten und Veränderungen, welche seit dem Jahre 1792 bis incl. 1856 in der Stadt Gmunden und einiger Umgebung als bemerkenswerth genannt werden dürfen (handschriftlich), (Gmunden 1856), 68.
- 15 Vgl. RITTER, Anm. 9, 50-53.
- 16 Vgl. KRACKOWIZER, Bd. 1 (1898), 68.
- 17 Vgl. RITTER, Anm. 9, 50-53; FORSTINGER, Anm. 12, 329; L. DIMITZ (Hrsg.), Festzeitung zum 25-jährigen Jubiläum des Curortes Gmunden, Des Traunsees Eiszeiten (Gmunden 1886).
- 18 Vgl. KRACKOWIZER, Bd. 1 (1898), 68.
- 19 Vgl. SPITZBART / WEIDINGER, Anm. 2
- 20 Vgl. KRACKOWIZER, Bd. 3 (1900), 23.
- 21 Vgl. SPITZBART / WEIDINGER, Anm. 2, 60.
- 22 Vgl. RITTER, Anm. 9, 50.
- 23 Vgl. RITTER, Anm. 9, 51-52,
- 24 L. DIMITZ (Hrsg.), Festzeitung zum 25-jährigen Jubiläum des Curortes Gmunden, Des Traunsees Eiszeiten (Gmunden 1886).
- 25 Vgl. RITTER, Anm. 9, Bd. 6, 31.
- 26 Vgl. KRACKOWIZER, Bd. 1 (1898), 68.
- 27 Reinhard BÖHM, Wolfgang SCHÖNER, Ingeborg AUER, Bernhard HYNEK, Christine KROISLEITNER, Gernot WEYSS, Gletscher im Klimawandel – vom Eis der Polargebiete zum Goldbergkees in den Hohen Tauern (Wien 2007), 23.
- 28 Vgl. HEHENWARTER, Anm. 6, 108.

Autoren:

Kons. Dir. Ingrid Spitzbart
Ehrenamtliche Archivarin
des Kammerhofmuseums Gmunden
Kammerhofgasse 8
A-4810 Gmunden
E-Mail: ingrid.spitzbart@gmunden.ooe.gv.at
www.khof.at

Kons. Univ. Lek. Mag. Dr. rer. nat. Johannes
Thomas Weidinger
Leiter des Kammerhofmuseums Gmunden,
Kammerhofgasse 8
A-4810 Gmunden
E-Mail: johannes.weidinger@gmunden.ooe.gv.at
www.khof.at