

# Oberösterreichische Heimatblätter

Herausgegeben vom Institut für Landeskunde von Oberösterreich

Schriftleiter:

Universitätsdozent OR. Dr. Ernst Burgstaller  
unter Mitwirkung von OR. Dr. Otto Wutzel

Jahrgang 21 Heft 3/4

Juli-Dezember 1967

INHALT	Seite
Die Stadtordnungen von Freistadt aus der Blütezeit der städtischen Selbstverwaltung von Heidelinde Klug	3
Johannes Aprent 1823—1893 von Heinrich Teutschmann	19
Sagen in und um Linz von Hans Commenda	27
Der Windischgarstener Haufenhof heute von Rudolf Kusché	75
<i>Bausteine zur Heimat- und Volkskunde</i>	
Der historische Kern der Wolfgang-Legende von Rudolf Zinnhobler	85
Der letzte Hallstätter Mutzen wird gebaut von Friedrich Morton und Franz Zahler	88
Brauchtumsaufzeichnungen aus dem St.-Wolfgang-Land Die „Sonnwendschützen“ von Friedrich Barth	94
Nikolaus und Nikolaushäuschen von Friedrich Barth	95
Tonkopffurnen in St. Georgen bei Obernberg von Hermann Edtbauer und Ernst Burgstaller	
Toni Hofer, ein bedeutender oberösterreichischer Exlibris-Künstler von Heidelinde Klug	106
In memoriam Univ.-Prof. Dr. Rudolf Berliner von Alfred Karasek-Langer	110
Schrifttum	112
<i>Register zu den Jahrgängen I—XX der „Oberösterreichischen Heimatblätter“</i>	

# Der letzte Hallstätter Mutzen wird gebaut

Von Friedrich Morton und Franz Zahler

Im Jahre 1958 wurde der aller Voraussicht nach letzte Mutzen in Hallstatt gebaut. Dieser Bau erfolgte an der Seelände (in der Lahn) unter Leitung des Fuhrmachers Leopold Edlinger sen. unter Mithilfe seines Sohnes und anderer Hilfskräfte. Franz Zahler, Steiger bei der Saline Hallstatt, nahm glücklicherweise alle Stadien dieses Schiffsbaues photographisch auf, so daß wir nunmehr an Hand dieser Bilder den Werdegang genau beschreiben können.

In früheren Jahrhunderten spielte der Bau der Mutzen bzw. Zillen, wie sie damals hießen, eine ausschlaggebende Rolle, mußte doch das gesamte Salz der Hallstätter Sudhütte auf dem Wasserwege zur Donau verfrachtet werden.

Um eine Vorstellung von dem ehemaligen starken Schiffsverkehr auf dem Hallstätter See und der Traun zu geben, sei erwähnt, daß im Jahre 1688 nicht weniger als 1235 Zillen traunabwärts fuhren. Da von diesen 490 in der Fremde verblieben, mußten sie durch Neubauten ersetzt werden.

Der Holzbedarf war dementsprechend groß. Die langen Laden wurden damals natürlich gehackt. Die „Kipfen“ mußten in den Wäldern gesucht und die entsprechenden Bäume ausgegraben werden. Da die größten Zillen, also die „Ordinare Siebnerin“, nicht weniger als 44 Kipfenpaare benötigte, die Handelsamtszille 34, die „Sechserin“ 38, die „Neunerzille“ 16, die „große Platte“, unserem Mutzen entsprechend, 24 Kipfen benötigten, ging der Jahresbedarf in die Tausende. Die „Kipfengraber“ bildeten eine eigene Gilde, die begreiflicherweise in den Wäldern nicht gerne gesehen war. Zwischen den Jahren 1719 und 1726 wurden in den Mondseer Wäldern nicht weniger als 13.711 Kipfen ausgegraben! Bei den kleinsten Plätten, die heutzutage „Fuhren“ heißen, werden 7–9 Kipfenpaare benötigt. Demgemäß heißen solche Fuhren „siebenpaarig“, „achtpaarig“ und „neunpaarig“. Da das Suchen der Kipfen eine langwierige Sache ist und dementsprechend bei den hohen Stundenlöhnen von heute nicht mehr in Frage kommt, werden bei den Fuhren der letzten Jahre Kanthölzer aus Lärchenholz verwendet, die durch Winkeleisen zusammengehalten werden.

In den dreißiger Jahren des vergangenen Jahrhunderts wurden täglich 8–10 Zillen „gegengeführt“. Das Salzamt war bemüht, möglichst viele der traunabgefahrenen Zillen wieder nach Hallstatt zurückzubekommen. Bei diesem „Gegenzuge“, der mit den „Traunrössern“ erfolgte, wurden Menschen und Lebensmittel vom Gmundner Wochenmarkte nach Hallstatt gebracht.

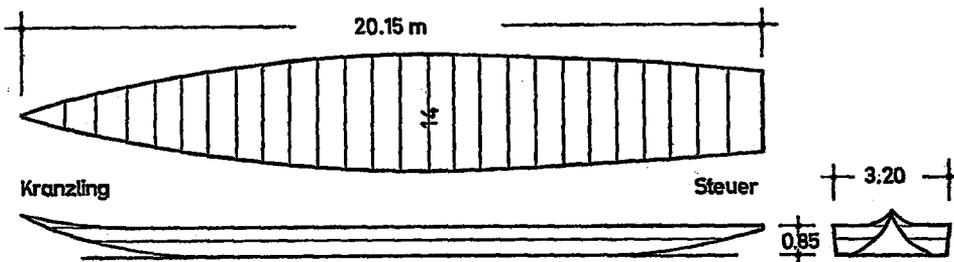
Doch die Zeit stand nicht still. Der Bahnbau von Stainach-Irdning nach Attnang-Puchheim leitete in der Verkehrsgeschichte des Salzkammergutes eine tiefgreifende Umwälzung ein. Die Traunschiffahrt wurde überflüssig.

Der 9. Mai 1877 war der Geburtstag der Eisenbahn und der Todestag der Traunschiffahrt. An diesem Tage donnerten die Lokomotiven „Betty“ und „Richard“ von Ischl weg über die neue Traunbrücke, während gleichzeitig die schweren Traunrösser im Gegenzuge unter der Brücke eine Zille gegen Hallstatt zogen. Dieses Bild muß erschütternd gewesen sein! Die Mutzen auf dem Hallstätter See fristeten noch einige Jahrzehnte ein beschränktes Dasein. Das in der Sudhütte erzeugte Salz wurde im Salinenkanale auf Mutzen verladen und mit dem Dampfer „Luise“ nach Obertraun zum Industriegeleise gebracht. Am 24. Dezember 1943 wurde die Sudhütte stillgelegt. Damit war auch das Ende der „Luise“ gekommen.

Bei Wiederinbetriebnahme der Sudhütte am 28. Oktober 1950 wurde das Salz auf Lastautos verladen und mit diesen nach Obertraun befördert. Nun schlug auch die letzte Stunde des Salinenkanals in Hallstatt. Er wurde zugeschüttet und dadurch Hallstatt des einzigen Hafens beraubt.

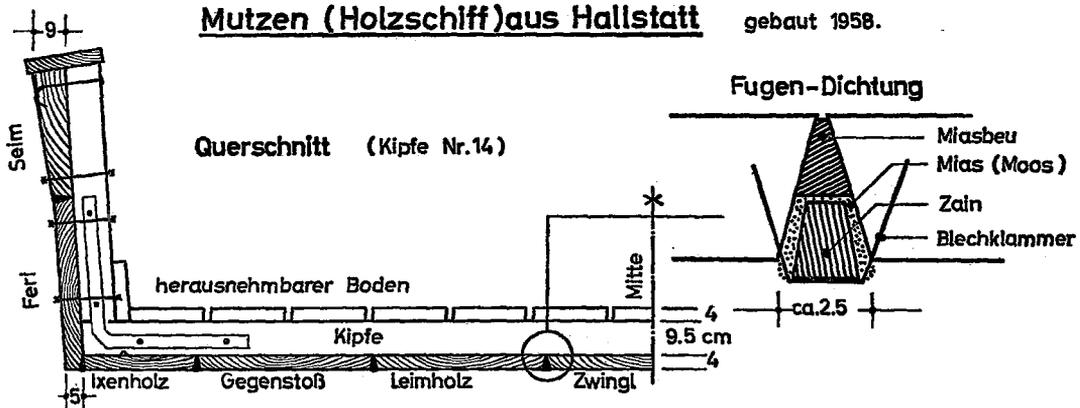
Erhalten blieben nur mehr zwei Mutzen – davon einer aus Eisen –, die vor allem bei der Fronleichnamprozession auf dem See verwendet werden.

Früher dienten Mutzen auch zur Beförderung schwerer Lasten, wie Holz, Bausand usw. Das hat zugunsten der Beförderung mit Lastkraftwagen gänzlich aufgehört. Nur die Schützen-gesellschaft fährt noch zum Schützenfest mit einem Mutzen bis zum Kernmagazinplatz. Von der Verwendung zu Fronleichnam abgesehen, ist der Mutzen überflüssig geworden. Es ist äußerst fraglich, ob noch jemals einer auf Kiel gelegt wird. Wie soviel anderes wird auch er aus dem Leben des Salzmarktes verschwinden, nicht immer zu dessen Vorteil.



### Mutzen (Holzschiff) aus Hallstatt

gebaut 1958.



### Der Mutzenbau

#### a) Die Auswahl des Holzes

Obzwar sich Tannenholz im Wasser besser hält als Fichtenholz, wird doch dieses genommen, da es sich leichter biegen läßt.

Das Holz soll „widersinnig“ sein, der Drehwuchs also dem Sonnenlauf entgegen verlaufen.

#### b) Ausmaße des Holzes

Die Bodenpfosten sind 4 cm stark. Das Kantholz für die Kipfen hat 10 mal 10 cm und wird von der Lärche genommen.

Die Seitenwände bestehen aus zwei übereinander gelagerten Pfosten. Der untere heißt „Feri“, der obere „Seim“.

Der Feri-Pfosten hat eine Stärke von zwei Zoll, ungefähr 5 cm. Erwünscht ist durchgehende Länge, jedoch kann er bei großen Schiffen auch aus zwei Stücken bestehen. Der obere Pfosten muß aus einem Stück sein, sonst würde das Schiff einknicken. Die Stärke des Seims beträgt an der Bordkante 9–12 cm, auf seiner Unterkante läuft er auf die Stärke des Feri zusammen. Der Stoßladen ist die aufgebogene Verlängerung des Kranzlings und hat eine Stärke von 4 cm. Früher wurden krumme Stämme gesucht, heute wird die Spitze angeschifft. – Die „rechte“ Seite (= Kernseite) ist stets innen.

#### c) Der Werksplatz

Dieser liegt in unmittelbarer Seenähe. Es wird zuerst ein „Glieger“ durch Auflegen von Kanthölzern quer zur Längsachse geschaffen. Diese Hölzer heißen „Wellen“. Für die Wellenzahl ergibt sich folgende Formel:

$$\text{Wellenzahl} = \frac{\text{Anzahl der Kipfen}}{2}$$

Die gewöhnlichen Mutzen haben 25 Kipfen, daraus ergeben sich 12 Wellen zum Auflegen (Bild 1).

#### d) Die Seitenwände des Mutzens

Aufdenvorbereiteten „Wellen“ werden Feri und Seim (Bilder 2, 3) zusammengelegt, die schräge Fuge gehackt und die Seiten auf gleiche Breite gebracht. Die Rundung am Steuer wird aufgerissen, und zwar über Feri und Seim, während der Aufbug am Kranzling (Bilder 4, 5) nur am Feri aufgerissen wird. Die Verlängerung des Seims zum Kranzling ist der „Stoßladen“, der ebenfalls aufgerissen wird. Es wird also die Seitenwand in ihrer zukünftigen Form vollkommen aufgerissen. Ebenso wird Beginn und Ende des „Blattes“ (= Schiftung zwischen Seim und Stoßladen) aufgerissen. Der Abstand der Kipfen von der Mitte wird auch aufgerissen.

#### e) Einrichten des Gliegers = Lagers

An die Oberkante des Seims werden die „Wellen“ gestoßen und am anderen Ende fest verpflockt. Mittels Schnurschlag wird über die Wellen die Längsachse festgelegt.

#### f) Aufreißen des Grundrisses

Auf den Wellen unter den Kipfen 5 und 22 wird die Breite des Schiffes aufgetragen. Leicht schräg werden an diesen Marken etwa 50 cm lange Holznägel eingebohrt. Ebenso werden auf allen anderen Wellen vom Längsmittelriß aus die entsprechenden Abstände aufgetragen; auch an diesen Stellen werden kurze Holznägel (= Daim) als Anschlag eingebohrt.

#### g) Zusammenbau

Nun wird der Feri aufgestellt; er wird den Marken entsprechend in die gebogene Form gepreßt. Damit er nicht umfällt, bekommt er von innen nach außen auf einzelnen Wellen einen Haftnagel.

Es werden nun die äußersten Pfosten des Bodens an die Rundung angepaßt. Wie aus der Planskizze ersichtlich ist, haben die Pfosten alle eigene Bezeichnungen. Die beiden äußersten Pfosten heißen „Irxenholz“. Sie sind durchgängig nach unten schräg gehackt. Es werden je nach ihrer Breite 7 oder 9 gebraucht. Die folgenden Pfosten heißen „Gegenstoß“ und

„Leimholz“. Schließlich kommt in der Mitte der „Zwingel“, so benannt, weil er – ähnlich wie es beim Bodenlegen geschieht – hineingezwängt wird. Es ist wichtig, daß die Fugen vorerst nicht genau in der Breite des Schiffes zusammengepaßt werden. Dies ist eine aus der Praxis geborene Vorsichtsmaßnahme, da es an heißen Tagen vorkommen kann, daß der Boden noch schwindet und dann Luft hätte. Umgekehrt kann man aber bei nassem Wetter wegen des Quellens etwas weghacken.

Die „Kipfen“ sind aus lärchenem Kantholz (10 mal 10 cm) zusammengeschlitzt, wobei die seitlichen Stücke die Zapfenstücke sind. Diese Winkel erhalten eine Versteifung durch Eisenwinkel, welche beiderseitig den Kipfen angesetzt und durch vier Mutterschrauben verbunden sind. Da die Kipfen verschieden schräg sind, haben auch die Eisen den entsprechenden Winkel. Nun werden in den vorhandenen Schiffskörper – also Boden mit beiderseitigen Feri – die Kipfen eingepaßt. An der Kipfenunterseite sind ziemlich weit außen je zwei Dreieckkerben eingeschnitten, damit das „Bilgenwasser“ im Mutzen kommunizieren kann. Im gebogenen Teil am Steuer und Kranzling sind die Kipfen auch an der Unterseite gehackt.

Nun wird jede Kipfe mit jedem Bodenpfosten durch zwei Holznägel verbunden. Die Löcher haben einen Durchmesser von 20–22 mm und sind völlig durchgebohrt. Bereits vorbereitete Holznägel werden eingeschlagen.

Die Nägel (aus Fichtenholz) sind vierkantig mit einem Querschnitt von 25 mal 25 mm. Die Länge beträgt 20 cm. Im obersten Teil des Nagels wird der Querschnitt achteckig, unten hat er eine stumpfe Spitze. Die Nägel werden der Reihe nach so weit eingeschlagen, bis ihr Kopf mit dem Kipfenholz eben ist. Die Nägel stehen durch den Boden.

Kipfen und Feri werden im geraden Teil des Schiffes mit je zwei Torbandschrauben verbunden. Dann wird der Boden am Steuer so weit gehoben (Bild 6), daß er sich der Rundung am Feri anpaßt. Dieser Vorgang wird langsam durchgeführt. Der Steuerstock ist ein Lärchenkantholz mit 15 mal 15 cm und hat unten einen Falz zur Aufnahme des Schiffsbodens. Die Bodenpfosten werden von unten mit geschmiedeten Nägeln befestigt. An den Außenkanten hat der Steuerstock eine Überplattung zur nachträglichen Verbindung mit dem Seim. Schiffsboden und Feri sind seitlich zusammengenagelt. Dann wird der Kranzling entsprechend der Rundung des Feri aufgebogen und fixiert.

Da der Seim nicht bis zum Kranzling reicht, ist das „Blatt“ zu hacken. Diese Schiftung muß mindestens über 3 Kipfenfelder reichen (Bild 7).

Nun kommt das Auflegen des Seims. Begonnen wird am Steuer (Überplattung mit dem Steuerstock). Am Vorderende werden die beiden Seim mit Stricken zusammengezogen und mit Spreizen und „Beißen“ mit der Hacke erfolgt das paßgerechte Anpressen an jede Kipfe. Mittels eines Hebebaumes wird die Fuge Seim-Feri aneinandergedreßt. So geht das beiderseitig und gleichzeitig Kipfe für Kipfe vor sich. Erst wenn der Seim der ganzen Länge nach angepaßt ist, wird er mit den Kipfen verbunden. Unten kommt eine Mutterschraube, oben am Kipfende ein geschmiedeter Nagel (von innen nach außen), der dann umgebogen wird. Auf die Schiftung kommt der 4 cm starke Stoßladen, der bis zum Kranzling reicht. An der Spitze werden die beiden Pfosten auf Gehrung zusammengeschnitten und mit einem Ring zusammengehalten.

Die über dem Seim stehenden Kipfen werden nun in Höhe der Oberkante abgeschnitten, Kipfe 1–5 und 23–25 schräg nach innen. Über die Kipfe 6–22 kommt später ein Abdeckpfosten. Bei diesen Kipfen erfolgt oben der Schnitt schräg nach außen (Bild 8).

## h) Fertigstellung der Boden-Unterseite

Das Schiff wird über eine Längsseite so weit aufgedreht, daß der Boden senkrecht steht (Bild 9).

Der Drehpunkt für die Feriunterkante sind zwei Holzstöckl mit abgesetztem Ansatz. Diese Vorrichtung heißt „Goaß“. Diese ist so weit geneigt, daß sie sich der Neigung der Schiffswand anpaßt. Andererseits müssen diese Stöckl so hoch sein, daß dazwischen der benötigte Teil der Schiffswand nicht am Boden ansteht. Die Nase ist abgerundet, damit sich die Kante nicht in das Schiffsholz einpreßt und dieses spaltet.

In der Mitte des Schiffes, und zwar auf der Gegenseite, wird eine Zahnstangenwinde angesetzt und das Schiff gehoben. Zur Sicherung werden stehende Hölzer über die Länge des Schiffes untergestellt. Neigt dann das Schiff etwas über, so steht es stabil auf den Unterlagen (Goaß).

Von der Unterseite her erfolgt nun durch Schlagen mit der Hacke das Antreiben des Schiffbodens; dies wird auf der Innenseite durch einen zweiten Mann überprüft. Die Holznägel werden bündig abgehackt. Alle diese Arbeitsgänge werden von oben nach unten durchgeführt. An der Innenseite wird das Durchziehen des Nagels durch seinen Kopf verhindert. An der Unterseite wird er durch Einschlagen eines Keiles auseinandergetrieben. Diese Zwecke sind aus trockenem Buchenholz, haben die Gestalt einer quadratischen Pyramide mit 15 mm Seitenlänge und 6 cm Höhe. Diese Zwecke werden ohne Vorbohren eingetrieben, bis sie bündig sind.

### i) Das „Schoppen“ (Abdichten der Fugen)

Dieses erfolgt ebenfalls von oben nach unten. Die Fugen sind schräg nach außen gehackt, so daß sich nur die Innenkanten berühren. Die Fugenöffnung an den Außenseiten beträgt 2–2,5 cm. Zur Abdichtung wird in die Fuge erstens das „miasbeil“ = Moosbeil eingelegt und mit einem keilartigen Holz, dem „Miasbeila“ fest eingetrieben. Das „Miasbeil“ ist ein zwei Meter langer Span aus sehr trockenem Fichtenholz; es wird mit dem Schnitzmesser geschnitten und hat einen trapezförmigen Querschnitt mit 5 mm und 12–15 mm bei 18–10 cm Höhe. Das Einlegen des Miasbeil ist eine Sache, die sehr gewissenhaft durchgeführt werden muß, weil erstens dadurch die unmittelbare Dichtung erfolgt und zweitens das Schiff erst jetzt starr wird. Nach dem Eintreiben des Miasbeil erfolgt das Mias-Auflegen. Es wird dazu ein langwüchsiges Moos benützt, das auf Bergahorn oder Felsen wächst. Es darf im Wasser weder wachsen noch faulen. Es wird in trockenem Zustand aufgelegt. Es muß ein zusammenhängendes Gefüge haben und wird mit dem Miasbeil so lange eingetrieben, bis die Fuge voll, „bündig“, ist. Zur Verdichtung wird der „Zain“ eingetrieben. Das Holz ähnelt dem Miasbeila, ist aber im Querschnitt größer. Das Ganze wird durch eingeschlagene Blechklammern gehalten, die in einem Abstand von 10–14 cm angebracht werden.

Diese Fugendichtung gilt auch für die seitlichen Fugen. Sobald der ganze Boden gedichtet ist, wird das Schiff zurückgedreht. Es ist dies das „Niederhacken“.

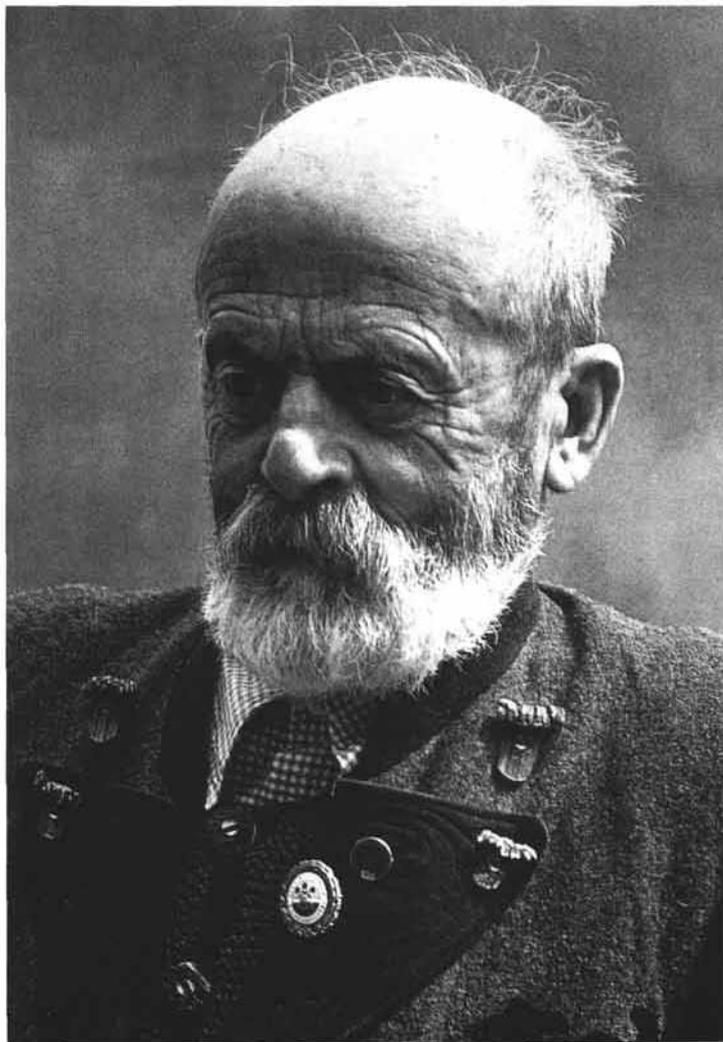
An der Stelle, an der mit der Zahnstange gehoben worden war, wird im richtigen Winkel ein Pfosten eingesetzt, auf welchem beim Zurückgehen das Schiff ruht. Durch stetes Zuspitzen am Bodenende wird der Pfosten immer kürzer, und das Schiff sinkt allmählich zurück. Die Wellen wurden bereits entfernt, und das Schiff kommt nun auf zwei quer gelagerte Kanthölzer, die durch ein untergelegtes Kurzholz drehbar gelagert sind.

Nun wird die Dichtigkeit des Schiffsbodens überprüft. Es wird zweifingerdick Wasser eingeschüttet und von unten werden lecke = „rinnate“ Stellen abgedichtet.

Nun wird die Fuge Seim-Feri auf beiden Seiten in der beschriebenen Weise abgedichtet. Das Schiff kann durch die untergelegten Schwenkbäume um die Längsachse gedreht werden. Dadurch wird das Abdichten erleichtert.

Schließlich werden die Schwenkbäume entfernt, und es sind nunmehr nur Fertigungsarbeiten ausständig. Kipfe Nr. 3 bekommt einen „Spanner“ für die Ketten, von Kipfe 6-22 wird beiderseits eine Abdeckplanke aufgenagelt. Auf den geraden Teil des Schiffes kommt ein „Pimmert“, ein herausnehmbarer Boden. Schließlich werden noch Eisenbeschläge für die Halteseile und Ruder angebracht.

Auf Walzen (Drahling) rollt das Schiff in das Wasser.



Leopold Edlinger  
Schiffbauer in Hallstatt  
geb. 15. 10. 1885

Abb. 1 Schiffsbauplatz am See. Die Unterlaghölzer (Wellen) sind ausgelegt und fixiert. Die beiden Feri sind bereits in ihre Form gezwängt, das Irxenholz des Schiffbodens wird angepaßt.

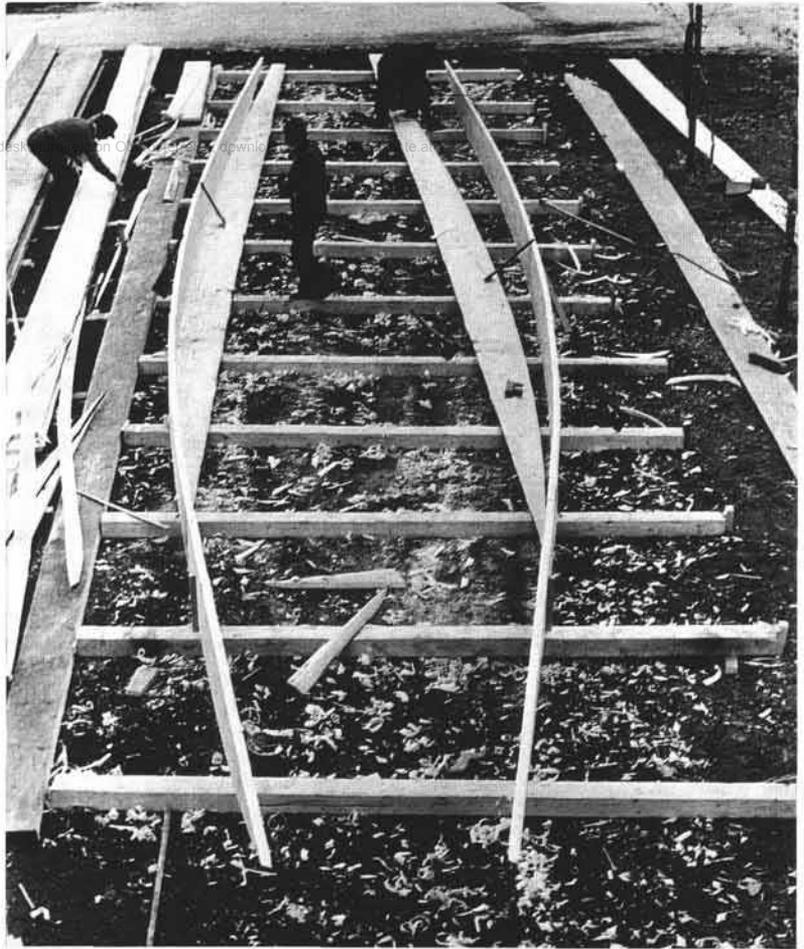


Abb. 2 Das Steuer ist aufgebogen. Man sieht den hinteren Hapstock, am Boden steht der Seim.





Abb. 3 Der Schiffboden ist grob zusammengefügt, die Kipfen (früher waren es Kipfenpaare) werden eingepaßt. Links und rechts vom Schiffskörper liegt der Seim.



Abb. 4 Der Kranzling ist aufgebogen. Vorderansicht.

Abb. 5 Der Kranzling (Bug) ist aufgebogen und an den Ferri genagelt.





Abb. 8 Obwohl der Schiffsbauer über keine Zeichnung verfügt und jeder Mutzen entsprechend dem vorhandenen Bauholz geringe Maßabweichungen hat, zeigt dieses Bild die harmonische Form des Schiffkörpers. Deutlich die Schiftung des rechten (oberen) Seim.

Abb. 9 Der Mutzen liegt auf einer Bordseite, die Holznägel an der Schiffunterseite werden abgestemmt, damit die Fugen geschoppt werden können.



Zu: Morton-Zähler, Der letzte Hallstätter Mutzen wird gebaut

Abb. 6 Das Steuer (Heck) ist aufgebogen. Der Seim wird, vom Steuer beginnend, an die Kipfen angepreßt.



Abb. 7 Der Mutzen wird seitlich hochgewunden und unterstellt. Am Bild erkennt man, daß der Seim der Länge nach angestückt ist. (Schiffung).



# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Oberösterreichische Heimatblätter](#)

Jahr/Year: 1967

Band/Volume: [1967\\_3\\_4](#)

Autor(en)/Author(s): Morton Friedrich, Zahler Franz

Artikel/Article: [D er letzte Hallstätter Mutzen wird gebaut 88-93](#)