

Oberösterreichische Heimatblätter

landeskulturdirektion oberösterreich; download www.oogeschichte.at
Herausgegeben vom Institut für Landeskunde von Oberösterreich

Schriftleiter:

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

Jahrgang 22 Heft 3/4

Juli–Dezember 1968

INHALT

Die Entstehung von Adalbert Stifters Meisternovelle „Bergkristall“ von Otto Jungmair	3
Die Krippe der Stiftskirche in Kremsmünster von P. Altman Kellner	7
Die Pechölsteine im oberösterreichischen Mühlviertel von Ernst Fietz	14
Die Besiedlung und Verödung der Rosenau von Hans Krawarik	26
Die Verehrung der Siebenschläfer in Oberösterreich von Robert Schindler	39
<i>Bausteine zur Heimat- und Volkskunde</i>	
Kessel und Höllenloch. Periodische Riesenquellen des Salzkammergutes von Friedrich Morton	43
Die letzte „Fuhr“ mit Naturkipfen auf dem Hallstätter See von Friedrich Morton	45
Neue Forschungen aus dem Siedlungsraum Ternberg im Ennstal von David Mitterkalkgruber und Wernfried I. Werneck	47
<i>Nachruf</i>	
Hans Strigl (1897–1956) von Egon Oberhuber	54
Schrifttum	56

Die letzte „Fuhr“ mit Naturkipfen auf dem Hallstätter See

landeskulturbüro.at | www.oogeschichte.at
Von Friedrich Morton

Zur Erzeugung der großen, dem Salztransport entlang der Traun dienenden Zillen wurden ebenso wie für die heute noch gängigen Plätten die sogenannten Kipfen benötigt. Das sind naturgebogene Wurzel-Stammstücke, die von einer eigenen, längst abgekommenen Gilde, den Kipfengrabern, herbeigeschafft wurden.

So kam es, daß Jahr für Jahr die Wälder von den Kipfengrabern durchsucht wurden, um junge Stämme mit Wurzeln in entsprechender Krümmung zu finden. Begreiflich, daß die Waldbesitzer diese Kipfengraber als arge Schädlinge des Waldes ansahen.

„Vom 16. bis in das 18. Jahrhundert blieb in dem weiten, reservierten Bezirk von der salzburger bis zur niederösterreichischen Grenze kein Wald von der Suche nach Kipfen befreit...“, schrieb Schraml in seinem grundlegenden Werke über das oberösterreichische Salinenwesen¹. Nach diesem Autor beschwerte sich der Abt von Kremsmünster im Jahre 1594, daß durch die Kipfengraber aus den Stiftswäldern nicht weniger als 2700 Stämme jungen und besten Holzes dem Kipfenbedarf zum Opfer gefallen waren. Er schrieb u. a.: „... dieses meines Gotteshauses bestes Kleinod dermaßen durchgraben und solcher Schaden darin geschehen, darüber die Holzknechte selbst --- Erbarmen haben.“

Da der Staat auch Kriegsschiffe zu bauen hatte, nahm der Verbrauch an Kipfen immer mehr zu. Für 60 „Tschaiken“ (Kriegsschiffe) waren nicht weniger als 3480 Erdstämme nötig². In den Waldungen des Stiftes Mondsee wurden zwischen 1719 und 1726 dreizehntausendsiebenhundertelf Kipfen ausgegraben, wozu ungefähr sechstausend Bäume ihr Leben lassen mußten!³

Das Abdichten („Schoppen“) der Fugen erfolgt mit dem „Fuhrschoppmias“. Es handelt sich um das weitverbreitete Moos *Rhytidiadelphus triquetrus*.

Als ich mir im Jahre 1920 die erste „Fuhr“, wie die Plätten hier heißen, machen ließ, hatte sie selbstverständlich nur Naturkipfen. Ebenso war dies bei den zahlreichen anderen Fuhrn des Sees der Fall.

In den dreißiger Jahren tauchte aber auf einmal eine Fuhr auf, bei der die Naturkipfen durch lärchene Kanthölzer ersetzt waren. Das lange Kantholz ging auf dem Boden quer über die Fuhr, die beiden aufstrebenden waren durch Winkeleisen mit ihr verbunden.

Als ich mir im Jahre 1957 wieder einmal eine Fuhr machen ließ, wurde ich ausdrücklich gefragt, ob ich noch Naturkipfen haben wolle. Sie seien wesentlich teurer, da die Kipfen erst nach stundenlangem Suchen gefunden werden könnten. Ich entschied mich für Naturkipfen, denn die lärchenen Kanthölzer paßten mir nicht in das Bild der Fuhr als eines Nachkommen des Einbaumes.

Nun ist der Siegeszug der Lärchenkantholz-Kipfen ein vollkommener geworden. Mein Boot ist das einzige auf dem Hallstätter See, das noch Naturkipfen besitzt!

Aus diesem Grunde hielt ich es für richtig, diese Fuhr noch im Bilde festzuhalten. Der „Pimmert“, also die den Kipfen aufliegenden, in zwei Teilen zusammenhängenden Laufbretter, sind entfernt. Abb. 1 zeigt die Gesamtansicht, Abb. 2 eine Detailaufnahme eines Kipfenpaares.

¹ Schraml Karl, Das oberösterreichische Salinenwesen vom Beginne des 16. bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts, Wien 1932, Seite 248.

² Schraml, a. a. O.

³ Schraml, a. a. O.

Am vorderen Ende der Fuhr, dem „Kranzling“ (hier wird das Wort deutlich mit einem K begonnen), und zwar beim letzten Kipfenpaar, ist mittels eines Ringes ein Flacheisen (Länge 35 cm, Breite 1,5 cm) befestigt. Dieses besitzt am oberen Ende eine große Öse. Die Ruder haben im Blatte eine 4 cm lange Ausnehmung. Bei Nichtgebrauch wird das Flacheisen durch die Ausnehmung gesteckt. Ebenso hat die „Sess“ einen Ring, der ebenfalls in gleicher Weise befestigt wird. Dasselbe gilt für die Sitzbank. Dann wird die Kette am Haltering der Hütte befestigt und zuoberst durch das Flacheisen gesteckt. Ein Vorhängeschloß in dessen Öse schließt alles ab.

Die Länge der abgebildeten Fuhr beträgt 980 cm, ihre größte Breite 120 cm, die Höhe vom Boden aus 48 cm. Es sind acht Kipfenpaare = 16 Kipfen vorhanden. Die Fuhr ist also eine achtpaarige. Die durchschnittliche Stärke der Kipfen beträgt 7 cm.

Nun noch der Wasserschöpfer, die „Sess“ (Abb. 3). Heute wird sie aus Eisenblech hergestellt. Ich besitze noch eine hölzerne. Breite des Schöpfers 20 cm, größte Tiefe 9 cm.

Das Wort „Sess“ ist ein Lehnwort aus dem Italienischen. Das italienische Wort lautet „SESSOLA“. Wie kam es zu dem Namen „SESS“?

Am 18. Juli 1884 vermutete der Mühlbach anläßlich eines Wolkenbruches den mittleren Marktteil in schwerster Weise. Es dürften an diesem Tage schätzungsweise 2,280.000 hl Wasser heruntergekommen sein.

So reifte der Entschluß, diesen Wildbach zu verbauen. Dies erfolgte in den Jahren 1885–1888. Zu dieser Arbeit wurden Italiener herangezogen. Ungefähr dort, wo sich die „Falkenhayn-Sperre“ befindet und wo der Fußweg vom Turme durch die „Hölle“ hinabführt, zieht, ganz verwachsen, ein Steig das rechte Mühlbachufer bergwärts. Dieser Steig heißt heute noch der „Italienerweg“. Freilich, die junge Generation kennt ihn nicht mehr.

Zur gleichen Zeit erfolgte der Bau der Kronprinz-Rudolf-Bahn, ebenfalls unter Heranziehung italienischer Arbeitskräfte.

Es wäre also möglich, daß die Bezeichnung „Sess“ auf diese Zeit zurückgeht. Sie kann freilich auch viel älter sein und durch venetianische Händler gebracht worden sein. Jedenfalls sei auf den möglichen Ursprung dieses Wortes am Hallstätter See anläßlich der beiden Bauten hingewiesen. Am Grundlsee und Altausseer See ist diese Bezeichnung unbekannt.

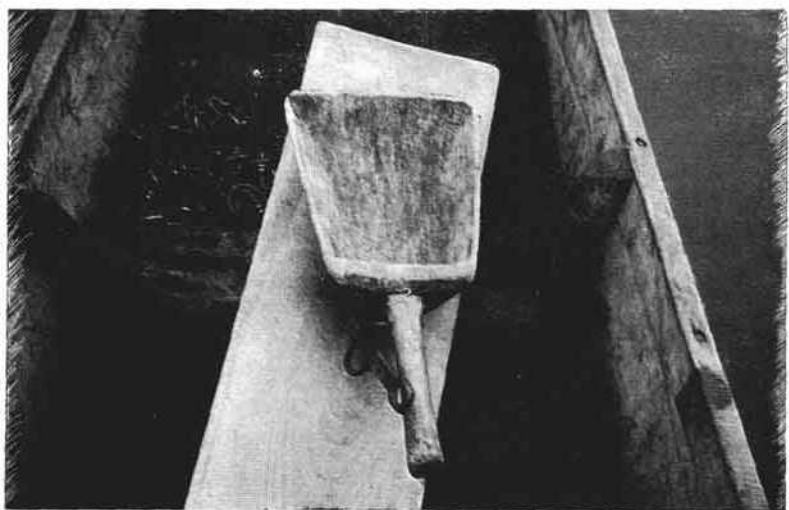


Abb. 1:
„Fuhr“ mit Naturkipfen. Besitzer Dr. Friedrich Morton, Hallstatt.

Abb. 2:
Kipfenpaar auf „Fuhr“ von Dr. Morton

Abb. 3:
„Sess“, Wasserschöpfer, aus der Fuhr von Dr. Morton.

Sämtliche Aufnahmen: F. Morton.



Zu: Fr. Morton, Die letzte „Fuhr“ mit Naturkipfen am Hallstätter See

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Oberösterreichische Heimatblätter](#)

Jahr/Year: 1968

Band/Volume: [1968_3_4](#)

Autor(en)/Author(s): Morton Friedrich

Artikel/Article: [Die letzte "Fuhr" mit Naturkipfen auf dem Hallstätter See 45-46](#)