

Brennholz tragende Kraft des Wassers war bei weitem nicht so unersetzlich wie seine Maschinen treibende Kraft.

Wenn also der Ausbau der Wasserwege als Mittel zur Deckung des Holzbedarfs zum Stillstand kam, während die Versorgung der Gruben mit Wasserkraft energisch fortgesetzt wurde, so zeigt sich daran eine Umsetzung der Werte, die das Wasser darstellte. In den Alpen nahm man jeden Liter Wasser für die Brennstoffversorgung in Dienst — im Erzgebirge rechnete man mit jedem Tropfen für die Kunstgezeuge!

Lohnaufwand und Schadensgelder mitsamt der schwierigen Organisation der Floßknechte in hoher Anzahl auf beiden Ufern, Holzverlust durch Diebstahl bei der Nachtrift oder Senkholz sprachen immer gegen die Trift, die viel später als das gebundene Floß auftrat und viel früher verschwand.

Holzflöße und Erzschiffe

Ferner dürfen wir nicht ganz mit Stillschweigen übergehen, daß neben den Hüttenwerken (und den wasserbautechnischen Einrichtungen zum Holztransport) auch der Bergbau selbst die Wasserbautechnik in Anspruch nahm, um Schiffswegen für den Erztransport auszubauen. Die bedeutendste Leistung ist hier die Schiffbarmachung der Naab und der Vils,⁷⁰ die schon im Jahre 1034 (!) bis Amberg benutzbar gemacht war — in späterer Zeit durch schließlich 18 Kammerschleusen. Um 1341, zur Zeit der ersten „Hammerwerkseinigug“, trug die Vils Schiffe von 24 m Länge, 1,6 m Breite und 1,0 m Tiefgang.

Doch ist die Vilsschifffahrt nur das bekannteste Beispiel; das Bergwesen hat z. B. auch im Pongau⁷¹ die Schifffahrt ausgenutzt. Im wesentlichen blieb aber die Verfrachtung des Erzes an Landstraße und Fuhrwerk gebunden. Nur Eisen und Salz bedienten sich oft und auf lange Strecken des Wasserweges, namentlich in den Alpengebieten. Freilich können wir dies alles nur ganz am Rande erwähnen, es fehlt eben eine generelle historische Darstellung der Transportprobleme im Montanwesen sehr! Wir vermögen nicht einmal über den Bereich des Erzgebirges und die dortigen Erztransporte Klarheit zu gewinnen. An die Verschiffung der Steinkohle in England sei wenigstens erinnert.

70 Vgl. F. M. RESS a.a.O., S. 18, 97—99, dazu vgl. den interessanten Aufsatz in der ZS f. Bayrische Landesgeschichte, Bd. I (1928): BLÖSSNER: *Die Schifffahrt auf der Vils in früheren Jahrhunderten*.

71 Vgl. H. BENEDIKT: Schifffahrt im Pongau. In *Blätter für Technikgeschichte* IX (1949) — Technisches Museum für Industrie und Gewerbe / Forschungsinstitut für Technikgeschichte Wien.

In Sachsen ließ man 1582 auf 3 Schiffen 1974 Centner Erz von Sangerhausen (!) zur neuen Kupferhütte nach Dresden (!) kommen — doch ist dieser Versuch kaum ernst zu nehmen, denn er entsprang den absonderlichen Befehlen und Maßnahmen, mit denen der Kurfürst AUGUST in das Bergwesen eingriff.

Einzelheiten zur Frage des sächsischen Erztransportes ermittelte schon die Arbeit von JOHANNES FALKE über ‚Kurfürst August‘ (Dresden 1868), aber dies bleiben zusammenhanglose Splitter.

2/16 in
Naab
1034