



Oberösterreichische Heimatblätter

Herausgegeben vom Institut für Landeskunde am o. ö. Landesmuseum in Linz
durch Dr. Franz Pfeffer

Jahrgang 7 / Heft 1

Jänner-März 1953

Inhalt

	Seite
Franz Neuner: Die Gotteshäuser von Altheim. Baugeschichte und Bau- beschreibung	1
Friedrich Knaipp: Die bäuerlichen Hinterglasbilder im oberösterreichischen Innviertel	18
Ernst Hamza (†): Der Innviertler Ländler. Mit dem Beitrag „Das Landla- geigen und dessen Spielskizzen“ von Erwin Schaller	33

Bausteine zur Heimatkunde

Theodor Berger: Die Ahnen Franz Grillparzers	61
Gilbert Trathnig: Ein Meistersingerlied auf Leonhard Käfers Tod	65
August Zöhrer: Maria Bründl bei Putzleinsdorf	67
Gustav Brachmann: Die Greiner fliegende Brücke. Ein Beitrag zur Ge- schichte der heimischen Verkehrsmittel	74
Engelbert Koller: Maishacke und Baumsäge. Zur Geschichte des Holz- knechtwerkzeuge im Salzkammergut	78
Oberösterreichische Chronik 1952	81

Schrifttum

Buchbesprechungen	97
Eduard Straßmayr: Heimatkundliches Schrifttum über Oberösterreich 1951, I. Geschichte	104

Veröffentlichungen zum Oberösterreichischen Heimatatlas

Herbert Maurer: Oberösterreich in der Bevölkerungsentwicklung Öster- reichs 1869—1951	119
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----

Jährlich 4 Hefte

- Zuschriften für die **Schriftleitung** (Beiträge, Besprechungsstücke) an Dr. Franz Pfeffer, Linz a. D., Museumstraße 14
- Zuschriften für die **Verwaltung** (Bezug) an die Buchdruckerei des Amtes der o. ö. Landesregierung, Linz a. D., Klosterstraße 7
- Verleger und Eigentümer:** Verlag des Amtes der o. ö. Landesregierung, Linz a. D., Klosterstraße 7
- Herausgeber und Schriftleiter:** Dr. Franz Pfeffer, Linz a. D., Museumstraße 14
- Druckstöcke:** Klischeeanstalt Franz Krammer, Linz a. D., Klammstraße 3
- Druck:** Buchdruckerei des Amtes der o. ö. Landesregierung, Linz a. D., Klosterstr. 7

der Verse, die der langjährige Pfarrer von Putzleinsdorf, Norbert Hanrieder, der begnadete Dichter, von dem holden Platze aus sagte:

„Und siag i di von weit'n lieg'n
als wia an liacht'n Gart'nanger,
so streck i Händ' und Finger aus,
als wollt' i di dag'langa.“

August Z ö h r e r (Linz)

Anmerkungen

1) Siehe für das Folgende: Franz Fuchs, Aus der Vergangenheit der Pfarre Putzleinsdorf, Heimatgaue, Jahrgang 4 (1923), Seite 151 f, der sich wieder auf handschriftliche Aufzeichnungen des Messelesers Franz Oepfinger aus den Jahren 1871 - 77 bezieht.

2) Die Chronik von Maria Bründl von Messeleser Franz Oepfinger erliegt als Handschrift im Pfarrarchiv von Putzleinsdorf.

3) Für die folgende Darstellung dienten mir als Quelle die von mir benützten Bründlrechnungen, Putzleinsdorfer Marktarchiv, Aktenband 17, Nr. 1. Sie stammen aus den Jahren 1717/8, 1758/9, 1775/6, 1778/9, 1781/2, 1786/7, 1792/3, 1793/4, 1795 - 1802, 1804 - 1809.

4) Siehe für das Folgende den Akt „Verpachtung des Wirts- und Badehauses“, Marktarchiv Putzleinsdorf, Aktenband 17, Nr. 3.

5) Ueber den Verkauf der Baulichkeiten und des Waldes dienten als Quelle die Akten im Marktarchiv Putzleinsdorf, Aktenband 17, Nr. 5; Protokolle über die geplante Aufteilung des Bründlwaldes und den Verkauf des Badehauses, 1851 - 1858.

6) Für das Folgende wieder die angegebene Arbeit von Franz Fuchs, Aus der Vergangenheit der Pfarre Putzleinsdorf.

7) Rechnungen der Bründl-Kapelle aus den Jahren 1735, 1784, 1788 im Marktarchive Putzleinsdorf, Aktenband 17, Nr. 7.

Die Greiner fliegende Brücke

Ein Beitrag zur Geschichte der heimischen Verkehrsmittel

Die durchgreifende Erneuerung, die die Drahtseilfähre bei Grein a. d. D. in jüngster Zeit erfuhr, legt einen Rückblick auf ihre Geschichte nahe.

Jahrhunderte lang hatte für den Verkehr zwischen dem linken und dem rechten Donauufer, dem Greiner Becken und seinem Hinterland einerseits, dem gegenüberliegenden Niederösterreich andererseits das Ueberführen beim Forstner (Huber) im Ufer und beim „Thaddädl“ nächst dem Schwall genügt. Für Personen geschah es mit Ruderzillen, für Vieh und Frachtgüter mit Plätten oder Mützen. Die Ueberfuhr beim Thaddädl diente mehr dem kleinen Verkehr mit den rechtsufrigen Ortschaften Wiesen und Hößgang, die im Ufer vermittelte den Anschluß nach Amstetten und weit hinein in die niederösterreichische „Eisenwurz'n“.

Als der Bau der Kaiserin-Elisabeth-Westbahn eine beträchtliche Steigerung des Verkehrs auf dem rechten Donauufer verhieß, beschlossen im Jahre 1857 die Greiner Stadtväter, eine zeitgemäßere Verbindung mit dem aufstrebenden Markte Amstetten zu schaffen. Da eine feste Brücke der großen Kosten und technischen Schwierigkeiten halber außer Betracht blieb, hatte man die Wahl zwischen einer Schwimm- d. h. Schiffsbrücke und einer „fliegenden“¹⁾ Brücke. Die Strömungsverhältnisse in der oberhalb Grein sich jäh verengenden Donau und die drohenden Erhaltungskosten ließen auch eine „schwimmende“ Brücke

ausscheiden. Für eine „fliegende“ aber waren im Lande schon Vorbilder und zwar bei Aschach und bei Mauthausen²⁾ gegeben.

Bei den ersten fliegenden Brücken hing die eigentliche Fähre, bestehend aus einer oder zwei Zillen, an einem Langseil, das im Strom verankert war. Damit es zwischen der Verankerung und der Fähre nicht ins Wasser hing, lief es über mehrere — in Mauthausen z. B. über sieben — sogenannte Furkelzillen, und zwar auf jeder von ihnen über eine hölzerne Gabel (Furkel). Die Fähre selbst wurde unter Ausnützung der Strömung durch bloße Rudersteuerung hinüber- und herüber geführt.

Durch den schon erwähnten Anschluß zur Straße Ardagger-Amstetten war die Oertlichkeit für das neue Verkehrsmittel ohne weiteres gegeben: es pendelte zwischen Ufer und Tiefenbach. Im Mai 1858 wurde es dem Verkehr übergeben. Da der Stadt beträchtliche Kosten erwachsen waren, mußten auf Grund eines Sitzungsbeschlusses vom 17. 11. 1858 (Bürgermeister Stark, Räte Walchshofer, Karrer, Maischberger, Meißl, Schartmühler, Schmidt, Flamm, Gürtler) bei der städtischen Sparkasse 600 fl CM als Darlehen aufgenommen werden. Im Herbst desselben Jahres wurde die Straße Ardagger — Amstetten verbessert, im November die Westbahn eröffnet, die Umlegung der Hauderer-Straße in der Strecke Saxen — Dornach — Grein war im Gange. Als Unterlage für den Fährtarif vom 30. 8. 1858 nahm man den von Aschach. Für eine Person³⁾ bei Wasserstand bis 5 Fuß Pegel 2 kr ö. W. (= 1 kr CM), bei höherem Pegel 3 1/2 kr ö. W. (= 2 kr CM). Für ein Stück Kleinvieh oder ein Paar im Trieb ebensoviel. Für ein Jungrind oder Fohlen oder ein Paar im Trieb 7 kr ö. W. (= 4 kr CM). Für ein Großvieh oder ein Paar im Trieb 14 kr ö. W. (= 8 kr CM). Für ein einspänniges Leichtfuhrwerk leer 28 kr ö. W. (= 16 kr CM), für ein zweispänniges 35 kr ö. W. (= 20 kr CM), für jedes weitere Pferd 14 kr ö. W. (= 8 kr CM) mehr, für eine beladenes einspänniges Fahrzeug 35 kr ö. W. (= 20 kr CM), für ein solches zweispänniges 60 kr ö. W. (= 36 kr CM), für jedes weitere Pferd dann 18 kr ö. W. (= 10 kr CM) Zuschlag. Am 13. 10. 1858 erhöhte man den Satz für einspännig-beladen auf 42 kr ö. W., für einen beladenen Zweispänner auf 63 kr ö. W. Ueber Wunsch des damals in Grein untergebrachten k. k. Bezirksamtes (spätere Bezirkshauptmannschaft) wurde den begleitenden Kutschern und Fuhrleuten in jedem Falle freie Ueberfahrt gewährt. Für 1 Znt Güter waren 2 kr ö. W. (= 1 kr CM), ebensoviel für 1 Mtz Korn, Weizen oder Gerste, für 1 Mtz Hafer 1 kr ö. W. (= 1/2 kr CM) zu entrichten. Nachts (in der Jahreszeit zwischen September und März vom Gebetläuten an, sonst von 22 Uhr bis 3 Uhr) galten alle Sätze doppelt, bei Hochwasser über 6 Schuh Pegel der halbe, über 9 Schuh Pegel der doppelte Zuschlag.

Der Verkehr über die fliegende Brücke erwies sich bald als sehr beträchtlich. So wurden im Jahre 1860 39.028 Personen, 2397 Fuhrwerke befördert. 1863 war er um 5 v. H. geringer als 1862, 1864 betrug er 20.000 Personen, 130 Fuhrwerke, 800 Stück Vieh, 800 Mtz Getreide, 500 Mtz Kalk, 1400 Znt Stückgut. Das Jahr 1866 brachte gegenüber dem Vorjahre einen Verkehrs-

rückgang um mehr als die Hälfte, ja zwei Monate hindurch war des Krieges halber das Fährschiff überhaupt auf dem rechten Ufer verhaftet, der Verkehr also gänzlich eingestellt. 1867: 21.000 Personen, 1400 Fuhrwerke, 870 Stück Vieh, 800 Mtz Getreide, 700 Mtz Kalk, 1800 Znt Stückgut. 1870: etwa 25.000 Personen, 1600 Fuhrwerke, 1600 Stück Vieh, 450 Mtz Getreide, 250 Mtz Kalk, 700 E Wein, 3500 Znt Stückgüter.

Am 4. 6. 1869 hatte man beim Bürgermeister von Enns angefragt, wer die Standschiffe der Mauthausener Fähre geliefert habe, welche Maße sie hätten und was die beiden Fährschiffe selbst gekostet hätten. Man war nämlich dort schon von der ersten Form der fliegenden Brücke zur entwickelteren, der Rollfähre übergegangen und man dachte offenbar auch schon in Grein an einen solchen Fortschritt. Die Antwort aus Enns ist leider nicht erhalten.

Die Greiner Fähre war schon damals verpachtet, 1870 an Franz Kastenhofer, Wirt in Wiesen. Alten Greinern unter dem Spitznamen „Napoleon“ in Erinnerung, war er ein biederer, doch, was sein eigenes Geschäft betraf, untüchtiger Mann, dessen Wirtshaus am 10. 11. 1898 unter den Hammer kam. Am 5. 5. 1871 war man sich in der Gemeindefassung schon einig, daß man sich um eine stehende Brücke oder um eine Eisenbahnverbindung nach Grein bemühen müsse, um am Verkehr zeitgemäßen Anteil zu finden. Bis dahin galt es freilich, sich mit der fliegenden Brücke zu begnügen. Da Kastenhofer allgemein beliebt war, verlängerte man seine Pacht „mit Rücksicht seiner Ordnungsliebe und seines Wohlverhaltens“ am 17. 7. 1871, ebenso am 20. 6. 1873 „mit Rücksicht seiner Tüchtigkeit“. Am 4. 12. 1874 wird in der Sitzung erörtert und — nachdem man die Ottensheimer Fähre besichtigt — am 11. 1. 1875 auch beschlossen, eine Rollfähre an Stelle der bisherigen zu bauen. Am 1. 7. 1875 wird die Pacht mit Kastenhofer bis zur Eröffnung der neuen Fähre verlängert. Am 7. 3. verlangt die Stadt von den dortigen Zimmermeistern F. Pfaffenberger und W. Vogel Kostenvoranschläge für das Verdeck. Zehn Tage darauf erhält Pfaffenberger den Zuschlag mit 190 fl 50 kr, zumal er mit solchen Arbeiten schon vertraut ist. Am 12. 6. 1876 beschließt man, auch für die übrige Zimmer- und Maurerarbeit Anschläge einzuholen. Das Drahtseil soll 1% Zoll stark sein, zu seiner Beschaffung ein Sparkassendarlehen aufgenommen werden. Die übrige Zimmerarbeit überträgt man am 28. 7. an Vogel, die Maurerarbeit (Widerlager der Zufahrt u. a.) soll Maurermeister Berger verrichten. Ein Arbeitsausschuß wird gebildet, die Kostenanschläge werden gebilligt.

Von der neuen Fähre erwartete man sich vor allem, daß sie bei Eisrinnen viel länger in Betrieb bleiben könnte als die alte mit ihren Furkelzillen. Am 10. 4. 1877 beschließt man die neue Fährenmaut auf 3 Jahre Pachtzeit und unter 600 fl Sicherstellung in der „Tages-Post“ und in einem Wiener Blatt öffentlich auszuschreiben. Wegen des Drahtseiles will man sich noch bei der Fabrik Vodley befragen. Zum Seilschmieren wird J. Habinger mit 5 fl jährlich bestellt. Wohl wird am 5. 5. dem Leopold Birngruber für die Pacht der Maut und des Hauses Nr. 9 in Tiefenbach der Zuschlag erteilt; die Landebrücke

brauche er nicht herzuhalten. Aus irgendeinem nicht mehr ersichtlichen Grunde aber scheint Birngruber die Pacht nicht angetreten zu haben; denn am 21. 6. ist schon wieder Kastenhofer als Pächter genannt. Allerdings müsse er ab 1. 5. die höhere Pacht und zwar rückwirkend zahlen. Am 20. 8. aber erläßt man ihm diese Nachzahlung, weil er ohnehin durch das frühe Aushängen der Brücke bedeutenden Schaden erlitten habe. Am 12. 9. beschließt man, fortan die Zimmerarbeiten an der Brücke „in Regie“ zu vergeben, am 28. 5. 1878 aber, daß künftighin die Instandhaltung der Fähre Sache der Kommune sei; die jährlichen Kosten dafür seien zu ermitteln. Am 7. 6. wird ein Beschluß gefaßt, sich gegen den Bescheid des n. ö. Landesausschusses, keinen Beitrag zur Fähre zu leisten, mit einer Vorstellung an den von Oberösterreich zu wenden. Am 8. 11. beschließt man, für die Standzille einen großen Stamm vom Holzhändler Schwaiger - St. Nikola zu bestellen, am 18. 12., die Messingrolle des Zugseiles wegen der starken Abnutzung mit Stahl ausbüchsen zulassen. Am 30. 5. 1879 sollen die vier 1238 kg schweren, bei der Fähre liegenden (vom alten Fährseil stammenden?) Anker zu 25 kr je Kilogramm verkauft werden. Nachdem Exenberger-Sarmingstein zunächst einen nicht ganz vertrauenswürdigen Käufer in Pesth ermittelt und die Anker schon hinuntergeschafft hatte, kommt dann durch Hager-Pesth am 31. 7. dort doch der Verkauf um 20 kr je Kilogramm mit drei Monaten Sicht zustande. Am 5. 9. will man zuerst den zum Linzer Volksfest erwarteten Kaiser um eine Beihilfe zu den Baukosten der Rollfähre bitten, läßt es aber dann doch mit einer Abordnung an einzelne Landtagsvertreter genügen. Am 27. 10. beschließt man „Herrn von Nagel“ in Linz, — als Besitzer der Kuranstalt Kreuzen seit Jahren mit der Stadt in persönlicher und geschäftlicher Verbindung —, darum anzugehen, daß er beim Landesauschuß wegen der Beihilfe vermittele. Am 25. 11. wendet man sich erneut an ihn. Am 30. 12. wird sein Antwortschreiben verlesen und werden zwei Abgesandte an den Landesausschuß bestimmt.

Vom 24. bis 26. 2. 1886 wird ein neues Drahtseil gespannt. Bekanntlich war damals nicht, wie dies nun seit etwa 40 Jahren der Fall ist, das Hauptseil von Uferhang zu Uferhang gespannt. Es war vielmehr nur rechts in den Felsen verhaftet. Auf dem linken Ufer war es an einem hohen, durch je eine Seitenstrebe gestützten Holzmast befestigt. Gegen den Berghang hin, also über der Fahrbahn der Hauderer-Straße und seit 1898 auch über den Bahnkörper hinweg hielten vier von der Mastspitze ausgehende Ketten und stromaufwärts zwei Ketten die Gegenspannung. 48 Steigsprossen führten am Mast hinauf, der oben ein blechernes, weiß-rotes Fähnlein trug und von dem man dann über zwei nebeneinander hängende Eisenleitern von je drei Sprossen in den eisernen, in zwei Rollen laufenden Schmierkorb kam, in dem sich zwei Mann am Seil schmierend hinüberhanteln konnten.

Am 8. 6. 1887 starb der Pächter der Fähre Franz Kern.

Im Jahre 1888 gab es eine gründliche Erneuerung der ganzen Anlage. Am 30. 8. stand sie bereits wieder im Betrieb.

Am 13. 3. 1899 erstand wiederum der Pächter Loy die Fähre.

Durch den Bau der Bahnstrecke Mauthausen—Grein (1898) und die Weiterführung Grein—Krems (1908) war wohl ein Hauptteil der Verkehrswünsche befriedigt, die ein halbes Jahrhundert lang die Greiner Oeffentlichkeit bewegt hatten. Der Wunsch nach einer stehenden Brücke war gleichwohl nicht zur Ruhe gekommen. In den neunziger Jahren dachte man an eine Hängebrücke (Modell in der Greinburg), um 1910 an eine Gitterbrücke. Ueber die Frage des Standortes war man geteilter Ansicht, ebenso über die Führung der rechtsufrigen Zufahrtsstraße. Schon der Erste Weltkrieg und seine Folgezeit dämpften das Hoffen auf eine Verwirklichung solcher Pläne; seither sind sie vollends vom Winde verweht.

So wird denn die fliegende Brücke, deren großzügige Neugestaltung wohl 1939 geplant, aber durch den Krieg verhindert worden war, nach ihrer im Jahre 1952 tatsächlich vorgenommenen Erneuerung berufen bleiben, wohl auch ins zweite Jahrhundert ihres Bestandes hinüber die Ufer beider Länder zu verbinden.

Gustav Bra ch m a n n (Neukirchen/Altmünster)

Anmerkungen

1) Gelegentlich findet sich auch der Ausdruck „fliegende Brücke“.

2) Das Baujahr der Mauthausener fliegenden Brücke war bisher umstritten. Jos. Mayr, Geschichte des Marktes Mauthausen, 1908, S. 205, spricht vom „Beginn der Zwanzigerjahre des vorigen Jahrhunderts“. Nun entdeckte ich bei wiederholter Betrachtung des bekannten Steindruckes „Die erste fliegende Brücke auf der Donau in Oesterreich ob der Enns zwischen Enns und Mauthausen“, gezeichnet von Beständig, auf den Balkenköpfen des Belages der rechtsufrigen Standbrücke die winzigen Buchstaben und Ziffern: „e/r/b/a/u/t/ v/o/n/ M/u/n/g/a/n/a/s/t/ 1/8/2/8“.

3) Für die Zillenüberfuhr beim „Thaddädl“ — noch heute so genannt nach dem damaligen Überführer Thaddäus Eder — galt folgender Satz von 1865: eine Person 4 kr ö. W., bei Hochwasser über 12 Schuh alten Pegels 6 kr, nach dem Gebetbläuten das Doppelte.

Maishacke und Baumsäge

Zur Geschichte des Holzknechtwerkzeugs im Salzkammergut

In mancher Rumpelkammer oder alten Werkzeughütte lehnt in einem verborgenen Winkel eine Hacke, bei deren Anblick die Heutigen den Kopf schütteln und sich die Brauchbarkeit dieses Werkzeuges nicht erklären können. Es ist eine Hacke mit oben rundem oder schmalkantigem Ohr (Haus), also ohne Schlagfläche, mit 18 bis 20 cm langem Eisen, das in eine nur 6 bis 7 cm breite Schneide ausläuft. Die Hacke steckt in einem 1 m langen Stiel, und zwar nicht senkrecht, sondern mit „Zug“ nach innen. Es ist die Maishacke (vgl. Jungmais für Schlagfläche mit jungem Waldansatz und abmaïßen für schlägern).

Mit Maishacken wurden bis zum Ende des 18. Jahrhunderts die Bäume gefällt und in Bloche geteilt, sie waren das wichtigste Werkzeug der Holz-knechte, die sonst nur noch die breitschneidigen Asthacken hatten. Daß namentlich bei der Teilung der Stämme in Bloche mit der Maishacke infolge des je nach Stärke des Baumes notwendigen „Spans“ viel Holz „verhackt“