

Oberösterreichische Heimatblätter

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

Jahrgang 3

Heft 3

Juli-September 1949

Inhalt

Seite

Zur Geschichte des Eisentwesens in Oberösterreich

Dr. Wilhelm Freh: Der Eisenbergbau im Lande ob der Enns	193
Dipl.-Ing. Erich Kurzle-Kuntzschner: Vier unbekannte Darstellungen zur Geschichte des österreichischen Eisentwesens	206
G. Grüll: Die Freistädter Sensenschmiedordnung vom Jahre 1502	212
Dipl.-Ing. Ernst Kewelowsky: Die Eisenschiffahrt auf der Enns	217
Josef Dfner: Die erste Anlage des Roß- und Schiffsweges von Steyr bis Haimbach bei Altenmarkt	225
Dr. Hans Oberleitner: Junfaltertümer des oberösterreichischen Eisenhandwerkes	233
Dr. Franz Lipp: Die geistige Kultur der Sensenschmiede in Oberösterreich	243

Bausteine zur Heimatkunde

Dr. Eduard Straßmahr: Das Florianer Stiftshaus in Linz	251
Dr. Amilian Klobner: Rudolf Böch und die Ofsuaren im Lande ob der Enns	255
Dipl.-Ing. Erich Kurzle-Kuntzschner: Oberösterreich und die Familie Zola	260
Dr. habil. E. Burgstaller: Zwei Steintreue im unteren Innviertel	262
Richard Kastner: Landwirtschaftliche Arbeitsmethoden im 17. Jahrhundert	263
DDr. Alfred Drel: Zu Anton Bruckners Nachlaß	266

Berichte

Franz Laimer: Heimatkundliche Ausstellung in Gollern 24. Juli — 7. August 1949	267
------------------------------------------------------------------------------------------	-----

Schrifttum

Arthur Fischer-Colbrie: Ein literarisches Denmal für Johannes Kepler	269
Dr. Alfred Marks: Verzeichnis der oberösterreichischen Neuerscheinungen	279
Dr. Eduard Straßmahr: Heimatkundliches Schrifttum über Oberösterreich 1948	281

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. Landes- regierung, Linz a. D., Klosterstraße 7	
Verleger und Eigentümer: Verlag des Amtes der o.-ö. Landesregierung, Linz a. D., Klosterstr. 7	
Herausgeber und Schriftleiter: Dr. Franz Pfeffer, Linz a. D., Museumstraße 14	
Druckstöcke: Kalligraphieanstalt Franz Krammer, Linz a. D., Krammstraße 3	
Druck: Buchdruckerei des Amtes der o.-ö. Landesregierung, Linz a. D., Klosterstraße 7	

Die erste Anlage des Roß- und Schiffweges von Steyr bis Haimbach bei Altenmarkt

Von Josef Dfner (Steyr)

Nur spärliche Reste des im 16. Jahrhundert erbauten und bis zur Eröffnung der Kronprinz-Rudolf-Bahn begangenen Roß- und Schiffweges¹⁾ von Steyr ennsaufwärts blieben bis heute erhalten. In nicht allzu ferner Zeit aber werden auch sie zum Teil von den Fluten der Enns bedeckt sein, wenn mit der Vollendung des Kraftwerkes bei Großraming die Stauung des Wildwassers einsetzt.

Wie eine Urkunde Herzog Albrechts aus dem Jahre 1373 berichtet, benützte man von altersher neben der Landstraße den rasch dahineilenden Gebirgsfluß zur Verfrachtung des Eisens aus dem Innerberg²⁾. Dieser Floßtransport jedoch war infolge der reißenden Strömung und der vielen Felsklippen mit zahlreichen Gefahren verbunden. Besonders fürchtete man die Stromschnelle bei Großreifling, die Strub, die Jöserling³⁾ und die felsige Talenge bei Großraming. Hier und an anderen gefährlichen Stellen überwachten Fergen die Fahrt der Flöße⁴⁾. Bereits im Jahre 1398 veranlaßten die Steyrer die Entfernung einiger Steine aus dem Flußbett, wofür sie von Freistädter Kaufleuten, die nach Venedig handelten, eine Beihilfe verlangten⁵⁾. Die Eisenverflöhung war aber nicht nur gefährlich, sie war auch unwirtschaftlich. Da auf einem Floß nur 60 Zentner verladen werden konnten, benötigte man eine große Anzahl Fahrzeuge dieser Art und damit eine beträchtliche Menge Raßholz (Floßholz)⁶⁾. Auch die Eisengewinnung verschlang viel Holz. Es zeigte sich daher zu Anfang des 16. Jahrhunderts ein fühlbarer Holzmangel, der die Regierung bewog, die Beförderung des Eisens auf Schiffen vornehmen zu lassen⁷⁾. Die Durchführung dieses Planes verlangte nun die Anlage eines Roß- und Schiffweges.

Im September 1533 erging an Steyr der kaiserliche Auftrag, den „wasserstrand die Enns von Steyr aus bis gen Reifling“ besichtigen, überschlagen und

¹⁾ Der Ausdruck „Roß- und Schiffweg“ für die spätere Bezeichnung Treppelweg oder Schiffweg findet sich häufig in den Quellen des 16. Jahrhunderts.

²⁾ D. S. Urkundenbuch, Bd 8 S. 631.

³⁾ Jöserling, Geferling, Göffling.

⁴⁾ L. Bittner, Das Eisenwesen in Innerberg-Eisenerz bis zur Gründung der Innerberger Hauptgewerkschaft im Jahre 1625, Archiv f. österr. Geschichte, Bd 89 S. 511. — H. Pirchegger, Das steirische Eisenwesen bis 1564. Steirisches Eisen, Bd II S. 66.

⁵⁾ Pirchegger, a. a. O., S. 66, Anm. 19.

⁶⁾ R. Kaser, Eisenverarbeitung und Eisenhandel, Beiträge zur Geschichte des österr. Eisenwesens Abt. II Heft 1 S. 152.

⁷⁾ E. Newkellowsky, Die alte Ennschiffahrt, Heimatgaue, Jg 1 (1920) S. 161.

machen zu lassen⁸⁾. In der Eisenstadt fanden sich hiefür keine geeigneten Fachleute. Man wandte sich daher an den Smundner Amtmann Sebastian Hofer, der noch Ende September den Währmeister Lienhard Dornmair und den Schiffmann Wolfgang Sudler nach Steyr schickte⁹⁾. Schon anfangs Oktober besichtigten sie die vorgeschriebene Ennsstrecke, doch wurde die „Beschau“¹⁰⁾ recht flüchtig vorgenommen. Den Sachverständigen war es hauptsächlich darum zu tun, das für den Roßweg geeignete Flußufer festzustellen. Fast in keiner Weise erwähnten sie die durchzuführenden Arbeiten und mangelhaft waren ihre Vorschläge zur Überwindung der gefährvollen Engstellen. „In der wenndt“¹¹⁾, so heißt es in ihrem Bericht, „da mueß man ein Zyllerl vnd ain lanngs seill, durch die wenndt haben, das da stätlichs da behlb, damit man das saill durch die wenndt zu dem schöff fueren, darnach die Roß furspandt“. Während sie hier noch eine dürftige Lösung fanden, waren sie in der Strub völlig ratlos: „Da hab wier nach vnserm ainfoltigen verstanndt, nicht versteen khunen, das man ain Roß wög khinndt machen...“

Steyr legte vermutlich damals noch keinen besonderen Wert auf eine ausführliche Relation der Fachleute aus Smunden. Für die Bürger dieser Stadt war ja der Handel mit Raßholz eine bedeutende Einnahmequelle, weshalb sie auch mit der Schiffbarmachung der Enns nicht völlig einverstanden waren. Zudem erklärte ihr Berater, der achtzig Jahre alte Ferge Erhard am Zulehen, daß diese Weganlage infolge des Hochwassers nur durch drei Monate im Jahre benützt werden könne und außerdem keine geeigneten Schiffe vorhanden wären¹²⁾. Die Kommisäre hingegen faßten trotz aller Einwände schon damals den Beschluß, den Bau in Angriff zu nehmen. Der Rechenmeister Hanns von Kundl und der Innerberger Amtmann wurden 1535 von der Regierung beauftragt, Maßnahmen für die Regulierung der Enns zu treffen. Die Arbeit, die in Steyr begann, machte aber keine wesentlichen Fortschritte, ja sie kam schließlich durch die Türkenkriege auf lange Zeit zum Stillstand¹³⁾.

Erst im Jahre 1555 berichten die Archivalien wieder von den Ergebnissen einer neuerlichen Begehung der erwähnten Flußstrecke. In ausführlicher Weise behandelt das Problem der Ennschiffahrt eine im Steyrer Stadtarchiv verwahrte „Beratslagung des Roß- vnd scheffwegs So von Reiff- ling aus biß geen Steyr nach der Enns gemacht vnd fur di Handt genomen werden soll“¹⁴⁾. Nach diesen Aufzeichnungen er-

⁸⁾ Stadtarchiv Steyr (= St. A.), Fasz. (= F.) Eisenhandels-gesellschaft 1528—1553, Kasten (= K.) IV, Lade (= L.) 6: Schreiben „Rdm. Ralf. Maj. Erzherzogen Zu Österreich verordnet Räte vnd Commissionen Zu der Reformation Im Eisenacht“ v. 5. 9. 1533.

⁹⁾ Ebenda, Schreiben Hofers v. 29. 9. 1533.

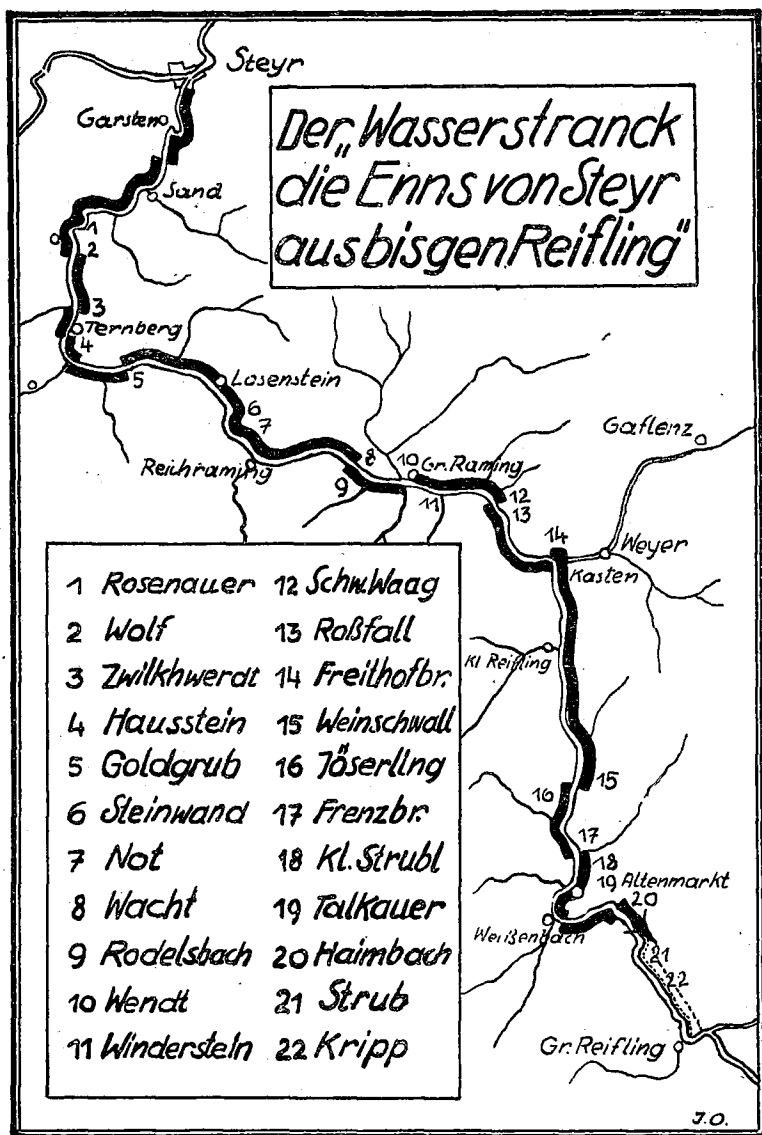
¹⁰⁾ Ebenda, „Vermerckht die beschau auff dem wasser strand von Steyr auß auf Der Enns piß gen Reiff- ling wie hernach uolgt Im 1533 Jar am 3 tag Octobris“.

¹¹⁾ Siehe Anmerkung 25.

¹²⁾ Birchegger, a. a. O., S. 108, Anm. 86.

¹³⁾ Ebenda, S. 108.

¹⁴⁾ St. A., F. Schiffahrt 1522—1770, K. XI, L. 7, Nr. 746: Abschrift, die im Juli 1555 der Eisenerzer Amtmann Frölich nach Steyr sandte.



Der 1553 geplante Roßweg von Steyr bis Haimbach. Skizze von J. Ofner

teilten am 29. August 1553 die niederösterreichischen Kammerräte den „wegen der Eisen Sperr des Ininnerperg“ verordneten Kommissären Sebastian Thundhl, Hallamtsberwesser zu Ruffee, Christoph Frölich, Waldmeister in Steyr, Abraham Baumgartner, Pfleger zu Enau und Leonhard Krumenacher, Gegenschreiber des Waldmeisteramtes, den Befehl, sofort den Roß- und Schiffweg mit mehreren sachkundigen Leuten zu besichtigen und einen Kostenvoranschlag zu erstellen. Die daraufhin gebildete Kommission leitete Leonhard Krumenacher. Ihr gehörten an die Hammermeister Paul Rherzenmändl und Jeronimus Prewer aus St. Gallen und Reifling, Hans Grueber und Georg Weiß aus Weher, Lazarus Scheyhl und Thomas Messl aus Steyr, der Wühr- und Holzmeister Leonhard Rösch und der Schiffmann Ruprecht Kunig aus Hallstatt, der Schiffmann Stefan Fux aus Gmunden, die Fergen und Flößer Jakob an der Leutten, Peter an der Hurr, Tibold unterm Leobner, Hanns am Weidtprun, Urban an der Leuten, Hans Wagnagl, Stefan im Schena, Wolfgang Messner, Fritz in der Steina, Leonhard Gastnauer, Roman Vorster, Peter bei der Bruggn bei Raming, Jakob Heisrer, Paul im Reit und der Steinbrecher Oswald Kunstler aus Hieselau. „Mit allem Fleiß“ wurde in der Zeit vom 10. bis 17. Oktober¹⁵⁾ das Gelände der Enns von Steyr an flussaufwärts besichtigt; hiebei wurden der Verlauf des Roßweges, die hiefür notwendigen Arbeiten, die Erfordernisse an Werkzeugen und Geräten sowie die voraussichtlichen Kosten festgelegt.

Nach der „Beratsschlagung“ sollte der Treppelweg von Steyr aus am rechten und oberhalb Garsten am linken Ufer angelegt werden. Bis Großreifling war aber noch an dreizehn Stellen ein Uferwechsel („Anschub“) vorgesehen, und zwar im Wolf, bei der „Schafferin“¹⁶⁾, in Ternberg (Brücke), vor Trattenbach, in der Goldgrub, in der Wacht, in der Wenndt¹⁷⁾ beim „Rosfall“, bei der Freithof-Brücke¹⁸⁾, im Weinschwall¹⁹⁾, bei der Frenzbrücke, in Weißenbach und in Haimbach²⁰⁾.

Die Anlage des Roß- und Schiffweges selbst erforderte eine Reihe mühevoller, mitunter sehr gefährlicher Arbeiten. Vor allem war das Ufer von Wurzeln, Sträuchern und Bäumen zu säubern, eine Tätigkeit, die stellenweise mit großen Gefahren verbunden war. In der Jöserling z. B. gab es „bill groß Bam Ab Zuhacken vnnnd di Wurzlen Zuraumen, darzue man aber nit khumen noch steen mag, funder man die khnecht an Heng saillen hinab lassen mueß“. Außerdem sollten Sand, Schotter²¹⁾, Gesteinstrümmer entfernt und manchmal mächtige Felsen ge-

¹⁵⁾ Ebenda; Bürgermeister, Richter u. Rat, Eisenhandler u. Hammermeister zu Steyr an den Amtmann im Innern des Eisenerz v. 10. 5. 1555 (Konzept).

¹⁶⁾ Vor Ternberg; diese Flussstelle heißt in den Steyrer Ratsprotokollen auch „Zwischwerdt“.

¹⁷⁾ Bei der alten Großraminger Holzbrücke, die vor einigen Jahrzehnten abgetragen wurde.

¹⁸⁾ Ennsbrücke bei Rasteneith.

¹⁹⁾ Vor der Jöserlingmauer.

²⁰⁾ Siehe Kartenskizze. Mehrere Ortsangaben verdanke ich Herrn Ludwig Ramskogler, Flößermeister in Großraming.

²¹⁾ In der „Beratsschlagung“ findet sich hiefür der Ausdruck „Grieß“ = unbewachsene Schotterbänke. E. Newellowsky, Wasser, Wetter und Wind in der Schiffersprache des deutschen Donaupraumes, Jahrbuch des o. ö. Musealvereines, Bd 88 S. 223.

brochen und mit „Baagbäumen“ oder großen Winden aus dem Weg geräumt werden. Einige Felsblöcke trugen besondere Bezeichnungen. Zwischen Dambach und Ternberg befanden sich „die Eisen Hürt“, der „Rosenawer“ und die zwei „wolff stain“. Oberhalb Ternberg lagen die „Hausstain“, bei Großraming der „Ther stain“, der „Tutten“ und der „Winderstain“ und in der Nähe von Weißenbach bildete der „ober Taltthawer“ ein Hindernis für die Schifffahrt. Bei Losenstein sollten zwei Holzfänge und neben der Ternberger Brücke eine Lohstampfe („lach standph“) abgetragen werden.

Zur Sicherung des durch wasser- und geröllreiche Seitengraben oder durch abschüssige Schutthalden gefährdeten Weges sollten auf den Strecken Ternberg — Trattenbach, Großraming — Hornbachgraben sowie bei Weißenbach Steinmauern gebaut und in der Jöserling über einen „bösen tiefen Graben“ eine starke Brücke errichtet werden.

Vom „Rartwach Hamer“ bis zum „Scharekh“ bei Reichraming war am rechten Ennsufer ein Treppelweg für das Hochwasser und ein solcher für das Niedertwasser geplant.

Größere Unebenheiten des Bodens oder steile Felsufer suchte man durch den Bau von Senkwerken oder „Stuben“ zu überwinden. „Von der Ostetten muß biß an den Rorrestain ²²⁾ ist vngbuerlich ain Buxen schuß lanng daselbst mueß man ain Werch In di Enns einsethen funf Baumleng vnnd mit guetten grossen werchstain Auf schwären darauf die Roß woll geen mügen“. Solche Senkwerke waren noch vorgesehen unter dem Oberauerstein bei Großraming, unterhalb der Rodelsbach-Mündung ²³⁾, zwischen Rastenreith und Kleinreißling, in der Jöserling, zwischen Frenzbrücke und Altenmarkt, in der „schwarzen hurt“ vor Weißenbach und schließlich in der „Kripp“, um hier die dauernde Versandung zu verhindern ²⁴⁾.

Doch nicht für alle unwegsamen Uferstellen genügten die Senkwerke. In einigen Fällen wurden daher besondere Vorrichtungen für die Gegenfahrt von der Kommission vorgeschlagen. So wollte man über die unterhalb Reichraming gelegene „Steinwand“ die Pferde leer gehen lassen, während die Schiffleute ihr Fahrzeug an sechs im Felsen befindlichen Eisenhaken stromaufwärts ziehen sollten. Für die Gegenfuhr durch die „Wennndt ²⁵⁾“ findet sich in der „Beratschlagung“ folgender interessanter Vorschlag: „Alda ist Im Radt befunden worden, das man daselbst ain Khetten vber di Enns von Ainer maur In die Annder West einmachen

²²⁾ Zwischen Losenstein und Reichraming.

²³⁾ „Durch den Zuglhenfogl Biß auf dß Hermann Dritt“ (linkes Ennsufer unterhalb Großraming).

²⁴⁾ „Ist beratschlagt, das man mit funff Baumb leng ain senckwerch oder ain guette starcke schlacht, doch nit zu hoch machen soll, damit das wasser In Gussen dar vber fallen mag, Also wurde das wasser sein Abschuß haben, vnnd auf die recht Rin faill thumen, vnnd nit mer versanden, wie biß heer beschehen“.

²⁵⁾ Wennndt = Felswände an beiden Ennsufern zwischen der Mündung des Aschabaches und der des Lumpelgrabens: Ennsdurchbruch bei Großraming. Der Volksmund gebraucht heute noch den Ausdruck „Wend“, z. B. Wendwirt (Gasthaus Unterbuchschachner in Großraming).

soll... daran mueß ain Eisner khloben hangen vnd ain khetten daran, die vngbuerlich Zehen khlafter lanng sein soll, dieselb khetten mueß man an das Scheff Anschlagen vnnnd von der rechten handt ²⁶⁾ mueß man auf die Lingkh Hanndt ²⁷⁾ her vberfaren, es soll auch an dem khloben neben der großen khetten noch ain Elaine khetten Angeschlagen sein, die an der ain sehten In di maur eingemacht werden mueß, mit derselben khetten, man den khloben Allemall Herwider Zum schöff Ziehen mag, Weiter so mueß auf d(er) Linckhen Hanndt Ain guette starcke lanng khetten die vngeferlich In die funffzig khlafter lanng sein soll, In die maur eingemacht werden, Die glider mueßsen An der khetten rund sein. vnnnd Ainer guetten span weit, damit man mit den Hennden woll darein greiffen khann, Daran man dß Schöff biß Z(u) d(er) Bruggen Zu Rämung dar vber di Roß Läre geen, Pracht vnnnd zogen werden mag". Von der Brücke weg wollte man das Schiff gleichfalls am rechten Ufer an einer etwa hundert Klafter langen, an der Felswand befestigten Kette flusaufwärts schleppen lassen, während die Pferde vorerst auf der Landstraße ²⁸⁾ und dann über einen Abhang zum Schiff vorgehen sollten.

Damit die „Roß nit abauß" fallen, waren besonders gefährliche Abschnitte der Weganlage mit einem festen Geländer zu versehen und für das Zugseil an verschiedenen Stellen Streifbäume aufzulegen.

Für dieses umfangreiche Bauvorhaben benötigte man Werkzeuge um ungefährr tausend Pfund Pfennig, und zwar große Eisenschaukeln, „Pucher schlegl", kleine und große Handschlegel, Faustschlegel, zum „stueffen vnnnd Rizen" Zweispiß, große und kleine Eisenstangen, Bergeisen, „Bergkhragen", Wurzhacken, „Schawattn Fed(er)n stuckh vnnnd kheil", außerdem zwei Schiffe („Sibmerin"), darauf „schmidten mit geringen laden gemacht werden, die man Allendthalben den Arbeitern nach fueren mag", zwei weitere Schiffe („funfferin") zum Steinbrechen und zu verschiedenen anderen Arbeiten, acht Seile und zwei starke Ketten zum Auswinden der großen Steine.

Die Gesamtkosten des Roß- und Schiffweges von Steyr bis Haimbach wurden mit 9110 Pfund Pfennig veranschlagt. Die „seer lanng Meill weegs" von Haimbach bis Großreifling jedoch, die viele „Pöffe Orter" ²⁹⁾ aufwies, schätzten die Kommissäre auf 24.200 Gulden.

Als geeignetes Schiff für den Transport von 200 bis 250 Zentner Eisen wurde eine „Gechserin" empfohlen. Auf der Gegenfahrt, die mit acht Knechten und vier Pferden in drei Tagen vor sich gehen sollte, wollte man damit 120 bis 140 Zentner Proviant befördern.

Nach dieser gründlichen Ennsbegehung im Herbst des Jahres 1553 wurde aber nicht sofort mit dem Bau begonnen. In den nächsten Jahren fand in dieser

²⁶⁾ Linkes Ufer.

²⁷⁾ Rechtes Ufer.

²⁸⁾ Eisenstraße.

²⁹⁾ z. B. „Struß" und „Kripp".

Sache zeitweilig ein umfangreicher Briefwechsel zwischen dem Innerberger Amtmann Christoph Frölich und dem Rat von Steyr statt. 1557 nahm man zum dritten Male eine Beschau vor³⁰⁾ und zwei Jahre später (1559) wurde die Arbeit begonnen³¹⁾. Im Sommer 1560 waren in der Jöserling 26 bis 30 Knechte beschäftigt. Die Bauaufsicht führte Lienhard Brandstetter, der von Frölich als „guter Meister“ bezeichnet wurde³²⁾. Die Schiffwegarbeit machte rasche Fortschritte, sie war, wie im September der Eisenerzer Amtmann berichtete, „in guettem werckh“ und könne in eineinhalb Jahren vollendet werden³³⁾.

Daß der Bau rüstig vorwärts ging, zeigt auch ein kaiserlicher Befehl vom 27. August 1561, der von Steyr die rechtzeitige Beschaffung der Schiffe forderte, „auf das wann der Schesweg fertig, der von stundan gebraucht werde/Und nicht vergebens widerumben abthumbe“³⁴⁾. Obwohl Hochwasser und Infektion im nächsten Jahre eine Unterbrechung der Arbeit verursachten, konnte der Wegschreiber des Roß- und Schiffweges Wolf Schwarz bereits günstige Probefahrten vornehmen³⁵⁾. Frölich richtete daher schon zu Beginn des Jahres 1563 an die Herren von Steyr das Ersuchen, die neue Weganlage bis Haimbach im März zu bereiten und zu prüfen. Wegen einer dringenden Reise des Amtmannes³⁶⁾ konnte die Besichtigung erst im Juli vorgenommen werden. Die Kommission war mit dem Werk, das 9288 fl kostete, zufrieden³⁷⁾.

Einige Bemerkungen von fremder Hand in der „Beratschlagung“ lassen erkennen, daß sie im allgemeinen die Grundlage für die Schiffbarmachung der Enns bildete. Doch nicht alle vorgesehenen Arbeiten wurden planmäßig ausgeführt. In der Wenndt z. B. verzichtete man auf die Ketten. Der Treppelweg wurde hier aus der jähen Felswand des linken Ufers gebrochen, ein technisches Unternehmen, das zuerst unmöglich erschien³⁸⁾. Der „Therstain“ und der „Tutten“, deren Beseitigung ebenfalls bereits 1553 geplant war, behinderten noch 1575 die Schifffahrt. Über Antrag der Fergen beschloß in diesem Jahre der Rat zu Steyr, sie brechen zu lassen³⁹⁾.

³⁰⁾ St. A., F. Eisenhandelsgesellschaft 1559 — 1562, R. IV, L. 6, Nr. 14.269: Schreiben Frölichs an Steyr v. 10. 7. 1560.

³¹⁾ Ebenda; Leonhard Aler gibt am 22. 4. 1562 an, daß er fast drei Jahre beim Schiffweg gearbeitet habe. — Pirchegger, a. a. O., S. 108.

³²⁾ Siehe Anmerkung 30.

³³⁾ St. A., F. Eisenhandelsgesellschaft 1559 — 1562, R. IV, L. 6, Nr. 14.266: Frölich an Steyr vom 14. 9. 1560.

³⁴⁾ Ebenda, Nr. 14.263.

³⁵⁾ Ebenda, Nr. 14.303: Wie aus einer Rechnung des Christoph Stainer v. 23. 12. 1562 über Arbeiten am „Neuen Schiffweg nach d(er) Enns“ zu ersehen ist, dürften mit Ende des Jahres 1562 die Bauarbeiten zum Abschluß gekommen sein.

³⁶⁾ Ebenda; Nr. 14.277: Frölich an Steyr v. 15. 2. und 24. 2. 1563.

³⁷⁾ Pirchegger, a. a. O., S. 108 f.

³⁸⁾ Siehe Anmerkung 30.

³⁹⁾ St. A., Ratsprotokoll 1575, Bd 4 S. 727.

Die Regulierung der Enns von Haimbach bis Großreifling wurde vorläufig zurückgestellt. Steyr war von jeher gegen den Ausbau dieser Flußstrecke. „Damit mag wol stilgehalten, vnnnd das Raucheisen vber Lanndt herab gefuert werden“, heißt es 1555 in einem Schreiben an Frölich⁴⁰⁾.

Die hier geschilderte ursprüngliche Anlage des Roß- und Schiffweges von Steyr bis Haimbach, die zwischen 1559 und 1563 entstand, ist wahrscheinlich im wesentlichen das Werk des oben erwähnten Lienhard Brandtstetter, der schon früher ähnliche Bauten im Dienste des Kaisers leitete⁴¹⁾. Der durch seine Wasserbauten berühmte Tiroler Hans Gasteiger war damals noch nicht im Innerberger Gebiet tätig⁴²⁾, und wie Pirchegger nachweist, erklärte er sich erst nach längeren Verhandlungen 1569 bereit, die Regulierung der Enns von Haimbach bis Hieselau zu übernehmen⁴³⁾. Nach einer vierzehnjährigen Bauzeit war endlich 1583 die Schifffahrt von Hieselau bis Steyr möglich⁴⁴⁾.

Die Instandhaltung des ungefähr 80 Kilometer langen Roßweges, der oft durch „Wassergüsse“ schwer beschädigt wurde und dann stellenweise wieder neu errichtet werden mußte⁴⁵⁾, verschlang hohe Summen. Aber trotz aller Schwierigkeiten bewährte er sich durch fast drei Jahrhunderte.

⁴⁰⁾ St. A., F. Schifffahrt 1522—1770, R. XI, L. 7: Bürgermeister, Richter und Rat der Stadt Steyr an Frölich v. 16. 8. 1555 (Konzept).

⁴¹⁾ Siehe Anmerkung 30. — 1574 noch erwähnen ihn die Ratsprotokolle (Leonhardt Brandtstetter). Er stand in „stätter vnd so großer Besoldung“. Da er „das Schiffweg Gebäu und auch die anderen Weggebäu an den Hauptörtern verricht“ hatte, war man seiner nicht mehr „bedürftig“. St. A., Ratsprotokoll v. 13. 10. 1574, Bd 4 S. 177.

⁴²⁾ M. Hoffmann, Thomas Seeauer, „der Alte“, Der Heimatgau Jg 3 S. 97. — G. Goldbacher, Hans Gasteiger, der Erbauer des Schiffweges und des Neutores in Steyr, Der Heimatgau Jg 3 S. 108. — E. Stepan, Der steirische Erzberg und seine Umgebung, S. 74.

⁴³⁾ H. Pirchegger, Das steirische Eisenerz von 1564 bis 1625, Steirisches Eisen Bd III S. 11 f.

⁴⁴⁾ Später wurde die Schifffahrt zwischen Hieselau und Großreifling wieder aufgelassen. Ebenda, S. 64.

⁴⁵⁾ Am Treppelweg wurden außerdem öfters Änderungen vorgenommen. Noch im Jahre 1787 verlegte man die letzte Strecke vor Steyr vom rechten auf das linke Ufer. St. A., F. 305, R. VII, Fach 6, Nr. 71/190.