

# 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 Eisenwesens in Oberösterreich

Dr. Wilhelm Freh: Der Eisenbergbau im Lande ob der Enns . . . . .	193
Dipl.-Ing. Erich Kurzel-Runtscheiner: Vier unbekannte Darstellungen zur Geschichte des österreichischen Eisenwesens . . . . .	206
G. Grüll: Die Freistädter Sensenschmiedordnung vom Jahre 1502 . . . . .	212
Dipl.-Ing. Ernst Neweklowsky: Die Eisen Schiffahrt auf der Enns . . . . .	217
Josef Ösner: Die erste Ansage des Roß- und Schiffsweges von Steyr bis Haimbach bei Altenmarkt . . . . .	225
Dr. Hans Oberleitner: Kunstdarsteller des oberösterreichischen Eisenhandwerkes . . . . .	233
Dr. Franz Lipp: Die geistige Kultur der Sensenschmiede in Oberösterreich . . . . .	243

### Bausteine zur Heimatkunde

Dr. Eduard Straßmair: Das Florianer Stiftshaus in Linz . . . . .	251
Dr. Amilian Kloiber: Rudolf Pöch und die Ossuarien im Lande ob der Enns . . . . .	255
Dipl.-Ing. Erich Kurzel-Runtscheiner: Oberösterreich und die Familie Zola . . . . .	260
Dr. habil. E. Burgstaller: Zwei Steinkreuze im unteren Innviertel . . . . .	262
Richard Rastner: Landwirtschaftliche Arbeitsmethoden im 17. Jahrhundert . . . . .	263
DDR. Alfred Orel: Zu Anton Bruckners Nachlaß . . . . .	266

### Berichte

Franz Kaimer: Heimatkundliche Ausstellung in Goisern 24. Juli — 7. August 1949 . . . . .	267
--	-----

### Schrifttum

Arthur Fischer-Colbrie: Ein literarisches Denkmal für Johannes Kepler . . . . .	269
Dr. Alfred Marks: Verzeichnis der oberösterreichischen Neuerscheinungen . . . . .	279
Dr. Eduard Straßmair: 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. Landesregierung, 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: Altscheleanstalt Franz Krammer, Linz a. D., Klammstraße 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 Osner (Steyr)

Nur spärliche Reste des im 16. Jahrhundert erbauten und bis zur Eröffnung der Kronprinz-Rudolf-Bahn begangenen Ross- und Schiffweges<sup>1)</sup> 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 Innerberg<sup>2)</sup>. 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 Jöserling<sup>3)</sup> und die felsige Talsenge bei Großraming. Hier und an anderen gefährlichen Stellen überwachten Fergen die Fahrt der Flöße<sup>4)</sup>. Bereits im Jahre 1398 veranlaßten die Stehrer die Entfernung einiger Steine aus dem Flußbett, wofür sie von Freistädter Kaufleuten, die nach Venedig handelten, eine Beihilfe verlangten<sup>5)</sup>. Die Eisenverflözung war aber nicht nur gefährlich, sie war auch unwirtschaftlich. Da auf einem Flöß nur 60 Zentner verladen werden konnten, benötigte man eine große Anzahl Fahrzeuge dieser Art und damit eine beträchtliche Menge Raitholz (Floßholz)<sup>6)</sup>. 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 lassen<sup>7)</sup>. Die Durchführung dieses Planes verlangte nun die Anlage eines Ross- und Schiffweges.

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

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

<sup>2)</sup> O. S. Urkundenbuch, Bd 8 S. 631.

<sup>3)</sup> Jöserling, Geserling, Gössling.

<sup>4)</sup> 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 steirisches Eisenwesen bis 1564. Steirisches Eisen, Bd II S. 66.

<sup>5)</sup> Pirchegger, a. a. O., S. 66, Anm. 19.

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

<sup>7)</sup> E. Newellowsky, Die alte Ennschiffahrt, Heimatgau, Jg 1 (1920) S. 161.

machen zu lassen<sup>8)</sup>). In der Eisenstadt fanden sich hierfür keine geeigneten Fachleute. Man wandte sich daher an den Gmündner Amtmann Sebastian Hofer, der noch Ende September den Wührmeister Lienhard Dornmair und den Schiffmann Wolfgang Sudler nach Steyr schickte<sup>9)</sup>. Schon ansangs Oktober besichtigten sie die vorgeschriebene Ennsstrecke, doch wurde die „Beschau“<sup>10)</sup> recht flüchtig vorgenommen. Den Sachverständigen war es hauptsächlich darum zu tun, das für den Roßweg geeignete Flusser festzustellen. Fast in keiner Weise erwähnten sie die durchzuführenden Arbeiten und mangelhaft waren ihre Vorschläge zur Überwindung der gefahrhaften Engstellen. „In der wenndt“<sup>11)</sup>, so heißt es in ihrem Bericht, „da mueß man ein Zylinder vnd ain lanngs seill, durch die wenndt haben, das da stäglichs da belbß, 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 vnnserm ainsfoligen verstanndt, nicht versteern khunen, das man ain Roß wögl khindt machen...“

Steyr legte vermutlich damals noch keinen besonderen Wert auf eine ausführliche Relation der Fachleute aus Gmunden. Für die Bürger dieser Stadt war ja der Handel mit Rapholz eine bedeutende Einnahmsquelle, weshalb sie auch mit der Schiffsbarmachung der Enns nicht völlig einverstanden waren. Zudem erklärte ihr Berater, der achtzig Jahre alte Ferge Erhard am Zulehen, daß diese Weiganlage infolge des Hochwassers nur durch drei Monate im Jahre benutzt werden könne und außerdem keine geeigneten Schiffe vorhanden wären<sup>12)</sup>. Die Kommissäre hingegen fassten trotz aller Einwände schon damals den Besluß, den Bau in Angriff zu nehmen. Der Rechenmeister Hanns von Kendl 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 Stillstand<sup>13)</sup>.

Erst im Jahre 1555 berichten die Archivalien wieder von den Ergebnissen einer neuerlichen Begehung der erwähnten Flussstrecke. In ausführlicher Weise behandelt das Problem der Ennsschiffahrt eine im Steyrer Stadtarchiv verwahrte „Beratslagung des Roß- vnd scheffwegs So von Neiffeling aus bis gegen Steyr nach der Enns gemacht vnd für die Hanndt genomen werden soll“<sup>14)</sup>. Nach diesen Aufzeichnungen er-

<sup>8)</sup> Stadtarchiv Steyr (= St. A.), Fasz. (= F.) Eisenhandelsgesellschaft 1528 — 1558, Kasten (= K.) IV, Lade (= L.) 6: Schreiben „Röm. Kais. Maj. Erzherzogen zu Österreich verordnet Räte vnd Commissionen zu der Reformation im Eisenmarkt“ v. 5. 9. 1533.

<sup>9)</sup> Ebenda, Schreiben Hofers v. 29. 9. 1533.

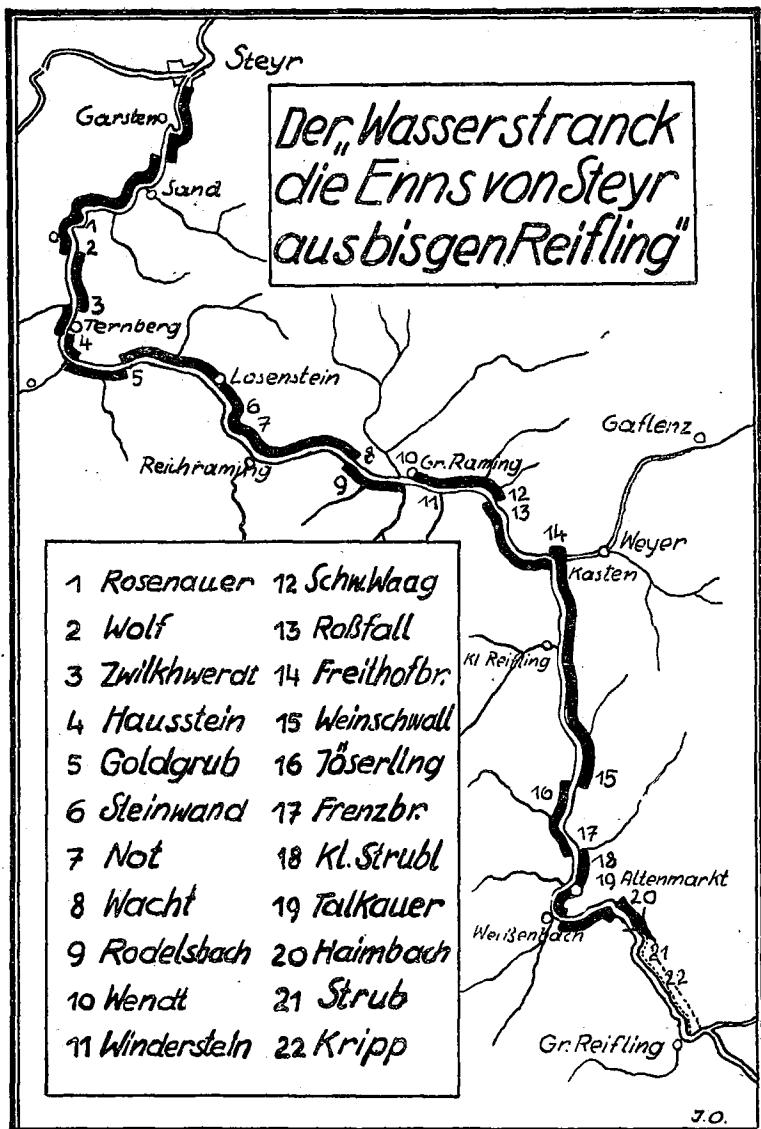
<sup>10)</sup> Ebenda, „Vermerkt die beschau auff dem wasser strand von Steyr auf auf Der Enns pif gen Neiffeling wie hernach uolgt Im 1533 Jar am 3 tag Octobris“.

<sup>11)</sup> Siehe Anmerkung 25.

<sup>12)</sup> Pircherger, a. a. O., S. 108, Anm. 86.

<sup>13)</sup> Ebenda, S. 108.

<sup>14)</sup> 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 D. Ofner

teilten am 29. August 1553 die niederösterreichischen Kammerräte den „wegen der Eisen Sperr des Innnerperg“ verordneten Kommissären Sebastian Thundhl, Hallamtsverweser zu Aussee, Christoph Frölich, Waldmeister in Steyr, Abraham Baumgartner, Pfleger zu Ernau und Leonhard Krumenacher, Gegenschreiber des Waldmeisteramtes, den Befehl, sofort den Röß- und Schiffsweg mit mehreren sachkundigen Leuten zu besichtigen und einen Kostenvoranschlag zu erstellen. Die daraufhin gebildete Kommission leitete Leonhard Krumenacher. Ihr gehörten an die Hammermeister Paul Kherzenmändl und Jeronimus Preuer aus St. Gallen und Reifling, Hans Grueber und Georg Weiz aus Weher, Lazarus Schechtl und Thomas Messl aus Steyr, der Wühr- und Holzmeister Leonhard Rösch und der Schiffsmann Ruprecht Kunig aus Hallstatt, der Schiffsmann Stefan Fux aus Gmunden, die Jergen und Flößer Jakob an der Leutten, Peter an der Hurtt, Tibold unterm Leobner, Hanns am Weidprun, 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 Künstler aus Hieflau. „Mit allem Fleiß“ wurde in der Zeit vom 10. bis 17. Oktober<sup>15)</sup>) das Gelände der Enns von Steyr an flussaufwärts besichtigt; hiebei wurden der Verlauf des Rößweges, die hiefür notwendigen Arbeiten, die Erfordernisse an Werkzeugen und Geräten sowie die voraussichtlichen Kosten festgelegt.

Nach der „Beratschlagung“ 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 („Anschnub“) vorgesehen, und zwar im Wolf, bei der „Schafferin“<sup>16)</sup>, in Ternberg (Brücke), vor Trattenbach, in der Goldgrub, in der Wacht, in der Wenndt<sup>17)</sup> beim „Rossfall“, bei der Freithof-Brücke<sup>18)</sup>, im Weinschwall<sup>19)</sup>, bei der Frenzbrücke, in Weissenbach und in Haimbach<sup>20)</sup>.

Die Anlage des Röß- und Schiffsweges 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 Jösserling z. B. gab es „vill groß Vamb Ab Zuhachhen vnnd di Wurzen Zuraumen, darzue man aber nit khumen noch steen mag, sunder man die khnecht an Heng soillen hinab lassen mueß“. Außerdem sollten Sand, Schotter<sup>21)</sup>, Gesteinstrümmer entfernt und manchmal mächtige Felsen ge-

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

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

<sup>17)</sup> Bei der alten Großraminger Holzbrücke, die vor einigen Jahrzehnten abgetragen wurde.

<sup>18)</sup> Ennsbrücke bei Kastenreith.

<sup>19)</sup> Vor der Jösserlingmauer.

<sup>20)</sup> Siehe Kartenskizze. Mehrere Ortsangaben verdanke ich Herrn Ludwig Ramslogler, Flößermeister in Großraming.

<sup>21)</sup> In der „Beratschlagung“ findet sich hiefür der Ausdruck „Gries“ = unbewachsene Schotterbänke. E. Newellotowsky, Wasser, Wetter und Wind in der Schifffersprache des deutschen Donauraumes, Jahrbuch des o. ö. Musealvereines, Bd 88 S. 223.

brochen und mit „Waagbäumen“ oder großen Winden aus dem Weg geräumt werden. Einige Felsblöcke trugen besondere Bezeichnungen. Zwischen Dambach und Ternberg befanden sich „die Eisen Hürt“, der „Rosenauer“ 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 Talschauer“ ein Hindernis für die Schiffahrt. Bei Losenstein sollten zwei Holzfänge und neben der Ternberger Brücke eine Lohstampfe („lach standph“) abgetragen werden.

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

Vom „Kariwach Hamer“ bis zum „Scharelh“ bei Reichraming war am rechten Ennsufer ein Treppelweg für das Hochwasser und ein solcher für das Niederwasser geplant.

Größere Unebenheiten des Bodens oder steile Felsufer suchte man durch den Bau von Senkwerken oder „Stuben“ zu überwinden. „Von der Gstetten muss bis an den Rorrerstain<sup>22)</sup> ist vnguerlich ain Puxen schus lanng daselbst mueß man ain Werch In di Enns einsetzen funf Paumläng vnnd mit gueten grossen werchstain Auf schwären darauf die Ross woll geen mugen“. Solche Senkwerke waren noch vorgesehen unter dem Oberauerstein bei Großraming, unterhalb der Rodelsbach-Mündung<sup>23)</sup>, zwischen Kastenreith und Kleinreifling, in der Jösserling, zwischen Grenzbrücke und Altenmarkt, in der „schwarzen hurt“ vor Weissenbach und schließlich in der „Kripp“, um hier die dauernde Versandung zu verhindern<sup>24)</sup>.

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 „Wenndt<sup>25)</sup>“ findet sich in der „Beratschlagung“ folgender interessanter Vorschlag: „Alda ist Im Stadt befunden worden, das man daselbst ain ketten über di Enns von Ainer maur In die Ander Vest einmachen

<sup>22)</sup> Zwischen Losenstein und Reichraming.

<sup>23)</sup> „Durch den Zugkhenfogl/Vß auf ds Hermann Oritt“ (linkes Ennsufer unterhalb Großraming).

<sup>24)</sup> „Ist beratschlagt, das man mit funf Paumb leng ain senchwerch oder ain guette starkhe schlacht, doch nit zu hoch machen soll, damit das wasser In Gussen dar über fallen mag. Also wurde das wasser sein Abschus haben, vnnd auf die recht Rin fällt khumen, vnnd nit mer versannden, wie vß heer beschehen“.

<sup>25)</sup> Wenndt = 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 Unterbuchhchner in Großraming).

soll... daran muesz ain Eisner khloben hangen vnd ain khetten daran, die vngvuerlich Zehen khlaffter lanng sein soll, dieselb Khetten muesz man an das Scheff Anschlachen Vnnd von der rechten handt<sup>26)</sup> muesz man auf die Linglh Hanndt<sup>27)</sup> her vberfaren, es soll auch an dem khloben neben der großen khetten noch ain Claine khetten Angeschlagen sein, die an der ain sehten In di maur eingemacht werden muesz, mit derselben khetten, man den Khloben Allemall Herwider zum schöff Ziechen mag; Weiter so muesz auf d(er) Linckhen Hanndt Ain guette starche lannge khetten die vngeserlich In die funfzig khlaffter lanng sein soll, In die maur eingemacht werden, Die glider mueszen An der Khetten rund sein. vnnnd Ainer guetten span weit, damit man mit den Hennden woll darein greissen kann, Daran man dß Schöff bisz J(u) d(er) Bruggen Zu Räming dar vber di Ros Läre geen, Bracht vnnnd zogen werden mag". Von der Brücke weg wollte man das Schiff gleichfalls am rechten Ufer an einer etwa hundert Kloster langen, an der Felswand befestigten Kette flußaußwärts schleppen lassen, während die Pferde vorerst auf der Landstraße<sup>28)</sup> und dann über einen Abhang zum Schiff vorgehen sollten.

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

Für dieses umfangreiche Baubvorhaben benötigte man Werkzeuge um ungefähr tausend Pfund Pfennig, und zwar große Eisenschaufeln, „Pucher schlegl“, kleine und große Handschlegel, Faustschlegel, zum „stueffen vnnnd Rizen“ Zweispitz, große und kleine Eisenstangen, Bergisen, „Perglhrozen“, Wurzhacken, „Schawattn Fed(er)n stuch 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 Ros- und Schiffweges von Stehr bis Haimbach wurden mit 9110 Pfund Pfennig veranschlagt. Die „seer lannge Meill weegs“ von Haimbach bis Großreifling jedoch, die viele „Pösse Orter“<sup>29)</sup> aufwies, schätzten die Kommissäre auf 24.200 Gulden.

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

<sup>26)</sup> Linkes Ufer.

<sup>27)</sup> Rechtes Ufer.

<sup>28)</sup> Eisenstraße.

<sup>29)</sup> J. B. „Strub“ 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 vor<sup>30)</sup> und zwei Jahre später (1559) wurde die Arbeit begonnen<sup>31)</sup>. Im Sommer 1560 waren in der Tösserling 26 bis 30 Knechte beschäftigt. Die Bauaufsicht führte Lienhard Prandstetter, der von Frölich als „guter Meister“ bezeichnet wurde<sup>32)</sup>. Die Schiffswegarbeit machte rasche Fortschritte, sie war, wie im September der Eisenerzer Amtmann berichtete, „in quettem werth“ und könne in einem halben Jahren vollendet werden<sup>33)</sup>.

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 Schifsweg fertig, der von stundan gebraucht werde/Und nicht vergebens widerumben abkumbe“<sup>34)</sup>. Obwohl Hochwasser und Infektion im nächsten Jahre eine Unterbrechung der Arbeit verursachten, konnte der Wegschreiber des Ross- und Schiffweges Wolf Schwarz bereits günstige Probefahrten vornehmen<sup>35)</sup>. Frölich richtete daher schon zu Beginn des Jahres 1563 an die Herren von Steyr das Ersuchen, die neue Wegsanlage bis Haimbach im März zu bereiten und zu prüfen. Wegen einer dringenden Reise des Amtmannes<sup>36)</sup> konnte die Besichtigung erst im Juli vorgenommen werden. Die Kommission war mit dem Werk, das 9288 fl kostete, zufrieden<sup>37)</sup>.

Einige Bemerkungen von fremder Hand in der „Beratschlagung“ lassen erkennen, dass sie im allgemeinen die Grundlage für die Schiffsbarmachung der Enns bildete. Doch nicht alle vorgesehenen Arbeiten wurden planmäßig ausgeführt. In der Wennadt z. B. verzichtete man auf die Ketten. Der Treppelweg wurde hier aus der jähnen Felswand des linken Ufers gebrochen, ein technisches Unternehmen, das zuerst unmöglich erschien<sup>38)</sup>. Der „Therstain“ und der „Tutten“, deren Befestigung ebenfalls bereits 1553 geplant war, behinderten noch 1575 die Schiffahrt. Über Antrag der Fergen beschloss in diesem Jahre der Rat zu Steyr, sie brechen zu lassen<sup>39)</sup>.

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

<sup>31)</sup> Ebenda; Leonhard Ulster gibt am 22. 4. 1562 an, dass er fast drei Jahre beim Schiffweg gearbeitet habe. — Pirchegger, a. a. D., S. 108.

<sup>32)</sup> Siehe Anmerkung 30.

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

<sup>34)</sup> Ebenda, Nr. 14.263.

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

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

<sup>37)</sup> Pirchegger, a. a. D., S. 108 f.

<sup>38)</sup> Siehe Anmerkung 30.

<sup>39)</sup> 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, vnd das Rauchisen über Lanndt herab gefuert werden“, heißt es 1555 in einem Schreiben an Frölich<sup>40)</sup>.

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 Prandstetter, der schon früher ähnliche Bauten im Dienste des Kaisers leitete<sup>41)</sup>. Der durch seine Wasserbauten berühmte Tiroler Hans Gasteiger war damals noch nicht im Innerberger Gebiet tätig<sup>42)</sup>, und wie Pirchegger nachweist, erklärte er sich erst nach längeren Verhandlungen 1569 bereit, die Regulierung der Enns von Haimbach bis Hieslau zu übernehmen<sup>43)</sup>. Nach einer vierzehnjährigen Bauzeit war endlich 1583 die Schiffahrt von Hieslau bis Steyr möglich<sup>44)</sup>.

Die Instandhaltung des ungefähr 80 Kilometer langen Rossweges, der oft durch „Wassergüsse“ schwer beschädigt wurde und dann stellenteils wieder neu errichtet werden musste<sup>45)</sup>, verschlang hohe Summen. Aber trotz aller Schwierigkeiten bewahrte er sich durch fast drei Jahrhunderte.

<sup>40)</sup> St. A., J. Schiffahrt 1522—1770, R. XI, L. 7; Bürgermeister, Richter und Rat der Stadt Steyr an Frölich v. 16. 8. 1555 (Konzept).

<sup>41)</sup> Siehe Umerkung 30. — 1574 noch erwähnen ihn die Ratsprotokolle (Leonhardt Prandstetter). 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.

<sup>42)</sup> A. Hoffmann, Thomas Seauer, „der Alte“, Der Heimatgau IJg 3 S. 97. — G. Goldbacher, Hans Gasteiger, der Erbauer des Schiffweges und des Neutores in Steyr, Der Heimatgau IJg 3 S. 108. — E. Stepan, Der steirische Erzberg und seine Umgebung, S. 74.

<sup>43)</sup> H. Pirchegger, Das steirische Eisenwesen von 1564 bis 1625, Steirisches Eisen Bd III S. 11 f.

<sup>44)</sup> Später wurde die Schiffahrt zwischen Hieslau und Großreifling wieder aufgelassen. Ebenda, S. 64.

<sup>45)</sup> Um 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., J. 305, R. VII, Fach 6, Nr. 71/190.