

Oberösterreichische Heimatblätter

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

Jahrgang 3

Heft 4

Oktober-Dezember 1949

Inhalt

	Seite
Erna Blas: Hans von Hammerstein. Ein Dichter der Natur	289
Dr. Otto Wuhel: Oberösterreichs Denkmalspflege in der Krise der Zeit	297
DDr. Eduard Kriebbaum: Die Wallner. Zur Biologie und Psychologie der Bewohner des Kobernauferwaldes	311
Dr. Kurt Holzer: Das Greiner Marktbuch und der Illuminator Ulrich Schreier	325
Dr. Josef Kneidinger: Über vorgeschichtliche Spinneret und Weberei. Funde aus dem Mühlviertel	331

Bausteine zur Heimatkunde

Dr. Ernst Burgstaller: Der Beinschlitten im Volkskundehaus der Stadt Ried i. D.	338
Dipl.-Ing. Ernst Rewekowski: Ein Getreidetransport von Ungarn nach Linz im Jahre 1772	344
Herbert Jandaurek: Die Altstraßen zwischen Ebelsberg und St. Florian	347
Otto Kampmüller: Josef Kepplinger. Ein oberösterreichischer Altarbauer	355

Lebensbilder

Dr. Eduard Straßmahr: Primarius Dr. Josef Schider. Zum Gedenken	360
*	
Oberösterreichische Chronik 1949	366

Schrifttum

Dr. Eduard Straßmahr, Dr. Franz Pfeffer, Dr. Wilhelm Frech: Heimatkundliches Schrifttum über Oberösterreich 1948	370
Buchbesprechungen	377
Alfred Marks: Verzeichnis der oberösterreichischen Neuerscheinungen	379

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: Kischeeanstalt Franz Krammer, Linz a. D., Krammstraße 3

Druck: Buchdruckerei des Amtes der o.-ö. Landesregierung, Linz a. D., Klosterstraße 7



Bausteine zur Heimatkunde

Der Boanschlitten im Volkskundehaus der Stadt Ried i. D.

Unter den Beständen des Innviertler Volkskundehauses in Ried i. D. befindet sich auch ein Wintersportgerät, das wegen seiner Seltenheit und Altertümlichkeit unsere Beachtung verdient. Es stammt aus dem Familienbesitz des Gründers des Museums, des Pfarrers Johann Weichtlbauer, der es seinen Erzählungen nach in seiner Jugend (um 1880) in seiner Heimat Holzöster im oberen Innviertel (nächst Bm) eifrig benützt hat. Er, wie viele seiner Jugendfreunde, bediente sich des Schlittens zur Überquerung der spiegelglatten Eisfläche des gefrorenen Sees. Das in die Gruppe der Rodelschlitten gehörige Fahrzeug besteht aus einem 27×28 cm großen Sitzbrett, an dessen Längsseiten zum Zwecke bequemeren Sitzens je eine flache Kreissegmentförmige Ausnehmung angebracht ist. Das Brett ruht auf vier Holzsäulen (Ständern), jede mit einem mittleren Umfang von 11 cm, auf den Rufen auf, die statt der heute üblichen Holzkonstruktionen mit Eisenbeschlägen aus kräftigen Pferdeknochen bestehen. Von diesen Knochen leitet sich der vollstümliche Name „Boanschlitten“ für dieses Gefährt ab. Die Länge der Schlittenknochen beträgt 27, der Durchmesser der Gelenksköpfe durchschnittlich 10 cm. Die Ständer sind ohne sichtbare Verteilung, nur durch genaue Maßarbeit, im Holzteil des Sitzbrettes wie in den Knochen versenkt. Die beiden vorderen Ständer verbindet an der Stelle, wo sie auf die Rufenknochen auftreffen, eine 43 cm lange Querstange, die rechts 6, links 10 cm über den Schlitten hinausragt und ein Aufrufen der Füße des Fahrers ermöglicht. Die hinteren Ständer verbindet, 14 cm über den Rufen, eine kürzere Querstange von 20 cm. Als einzigen Schmuck trägt der Schlitten an der Vorderseite des Sitzbrettes mehrere flache, muschelartige Schnitterben. Zum Schlitten gehören zwei Stöcke, die sogenannten „Steffen“, die sich am oberen Ende in der bekannten Form der Reissbesenstiele verjüngen, am unteren sind sie mit kräftigen Eisenstiften („Steffen“) bewehrt. Nach der Handhabung dieser „Steffen“ bei der Vortwärtsbewegung wird die ganze Sportübung des Boanschlittenfahrers um Holzöster als „Steffeln“ bezeichnet.

Schlitten dieser Art, durchwegs als Fahrzeuge auf der glatten Eisfläche gefrorener Seen verwendet, finden sich im europäischen Raum bereits verhältnismäßig selten. Bis um die Jahrhundertwende (vereinzelt bis in unsere Tage) werden sie meines Wissens als noch im Gebrauch stehend den Veröffentlichungen nach nur aus folgenden Gebieten verzeichnet: Pommern (Schivelbein), oberösterreichisch-salzburgisch-bairisches Seengebiet (Holzöster, Obertrum-Mattsee, Starnbergersee, Tegernsee), Mähren (Olmütz), Bosnien (Bjelina).

Die Bauart dieser Schlitten unterscheidet sich oft beträchtlich. Es kommt vor, daß innerhalb derselben Landschaft verschiedene Formen nebeneinander in Verwendung stehen. So berichtet Dr. Wallmann in dem von R. Adrian (Von Salzburger Sitt' und Brauch, 1924, S. 327) zitierten Brief vom 26. 2. 1882 an

die damalige Leitung des Salzburger Museums: „Aus meiner Jugend, eigentlich Kindheit, weiß ich mich zu erinnern, daß zwei Arten von Beinschlitten existieren, welche mit einem Trittbrett und darunter angebrachten Tierknochen (Rinder- oder Pferdefußknochen) oder solche mit einem sog. „Hockerl“, auf das man sich setzte. Entweder stand man auf dem Trittbrett oder man setzte sich auf das Hockerl, während man mit beiden Stangen, die am unteren Ende mit Steften versehen waren, sich fortbewegte.“ Wir haben es also zunächst mit einem einfachen Brett zu tun, unter dem als Gleitkufen Knochen befestigt sind und auf dem stehend gefahren wird. Das Gerät gleicht darin vollkommen dem von R. Virchow bezugten „Biebschlitten“ (genannt nach den als Bieken bezeichneten Schiebestäben) aus Pommern und stellt damit eine Übergangsform von den bekannten, einst weit verbreiteten Knochenschlittschuhen zu den Knochenschlitten dar. Diesem einfachsten Knochenschlitten steht in der Mitteilung Dr. Wallmanns die entwickeltere Form des „Hockers“, bzw. Reitschlittens gegenüber, die bereits einen Sitz aufweist, der auf dem mit Gleitknochen versehenen Tritt-(Fuß-)Brett aufgebaut ist. Belegstücke für diese Form wurden außer den Hinweisen R. Adrians bereits mehrmals veröffentlicht, so von E. Friedel aus dem ehemaligen Berliner „Museum für deutsche Volkstrachten und Erzeugnisse des Hausgewerbes“ ein Schlitten aus Mattsee (— einen ähnlichen besitzt das Volkskundemuseum in Wien —) und von H. L. Zeitleles und F. v. Luschan ein solcher aus dem Bereich des Obertrumer-Sees. Einen gleichen verwahrt das Münchener Technische Museum aus Niederpöcking am Starnbergersee. Meist handelt es sich dabei um ein Fußbrett, oft in der Umrißform eines großen Bügeleisens, dem auf der Unterseite entweder zwei (Schlitten von Mattsee) oder drei (Obertrumer See) Knochen als Gleitkufen aufgenagelt sind. Auf diesem Grundbrett ruht, auf drei Beinen, der Reitsitz, der entweder eine Art T-Form aufweist (Mattsee), wobei die Sitzfläche durch ein schmales Querbrett gebildet wird, aus dessen Mitte sich ein ebenso schmales Längsbrett fortsetzt, oder ein schmales Oval bildet (Obertrum), an dem zum bequemeren Sitzen beiderseits flache Ausnehmungen angebracht sind. Von gleicher Bauart scheint auch der 1876 von F. v. Luschan beschriebene Schlitten von Olmütz (genannt Palakrlatan) zu sein, der „statt auf eisenbeschlagenen Leisten auf einem Brett steht, dem Röhrenknochen von Pferden oder Rindern aufgenagelt sind“.

Diesem mit einem Fußbrett konstruierten Reitschlitten steht als dritte Art der eigentliche Kufenschlitten gegenüber, wie ihn F. v. Luschan mit einem Stück aus dem Starnbergersee-Gebiet und einem nahezu gleichen aus Bjelina (Bosnien) belegt hat. Dieser Schlitten besteht, im Gegensatz zu der vorerst geschilderten Art aus diesem Gebiet, aus einem breiten, rechteckigen Sitzbrett, das vorne, zwischen den Beinen des Fahrers, halbkreisförmig ausgeschnitten ist. Es ermöglicht dadurch ein regelmäßiges Fortbewegen des Fahrzeugs bei Verwendung von nur einem Schiebestoß, der zwischen den Füßen des Fahrers auf das Eis gesetzt wird. Das Brett ruht auf vier Ständern, die untereinander durch eine Verstrebung

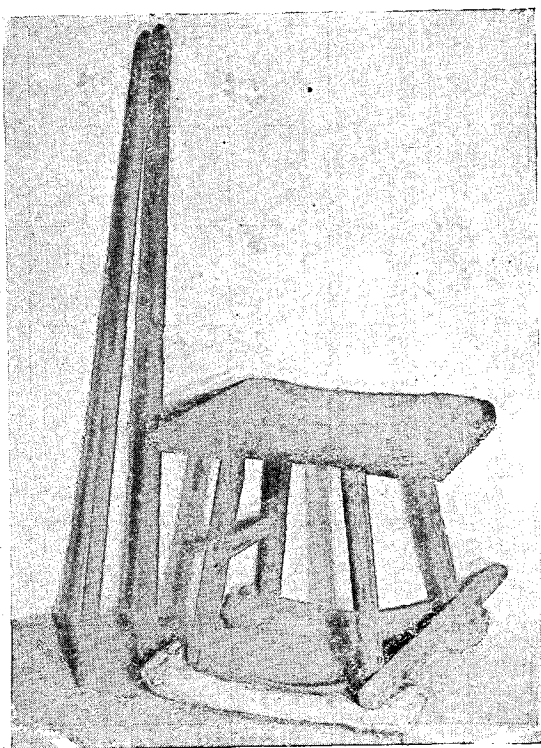
verfestigt sind. Sie münden in zwei große Knochentufen, die also unmittelbar, ohne das Zwischenstück eines Fußbrettes, mit dem Sitzbrett verbunden sind. Das vollkommenste bisher bekannt gewordene Belegstück dieser Gruppe stellt nun der Schlitten von Holzöster im Nieder Museum dar. Durch die Verwendung von zwei Schiebestöcken ist die Anbringung des halbkreisförmigen Ausschnittes nach dem Muster des Starnbergersee-Schlittens überflüssig, die Sitzfläche wird dadurch zu einem formschönen, der Körpergestalt leicht angepaßten Rechteck und verleiht damit dem Fahrzeug jene Form, die D. Herman in seiner Abhandlung: „Knochenschlittschuhe, Knochentufen, Knochenkeitel“ (1902) als „idealen Sitzschlitten mit Rufenknochen“ festgelegt und gesucht, aber in keinem Belegstück nachzuweisen vermocht hat, denn auch die, übrigens in prächtiger Kerbschnitzerei verzierten Hockschlitten aus dem Schweizer Münster- und Unterengadintal bleiben gegenüber der besseren Gebrauchsform des Nieder Schlittens bedeutend zurück.

Die Befestigung der Knochen — es handelt sich stets um einen Metacarpus (Mittelhand-) oder Metatarsus (Mittelfußknochen) von Pferd oder Rind, bei dem Obertrumer Belegstück um einen Knochen der Pinzgauer Rasse — geschieht bei den Schlitten mit Fußbrettern durch paarige Durchbohrung der beiden, manchmal behauenen Knochenenden mit kleinen Löchern, in denen die Befestigungsnägel mit den Köpfen versenkt werden. Es kommt vor, daß, wie beim Obertrumer Stück, die verwendeten Knochen nicht völlig gerade sind und daher auch nicht plan aufliegen. Sie zeigen dann nicht ihrer ganzen Länge nach, sondern nur an den unmittelbaren Gleitflächen die blankgeschuerten Stellen. Bei den eigentlichen Rufen Schlitten geschieht die Befestigung der Gleitknochen unmittelbar an den Ständern, wozu an der rauhen Seite des Knochens je ein großes, meist jedoch nicht durchdringendes Loch von ungefähr 20 mm Durchmesser gebohrt wird. Manchmal gehen diese Löcher auch durch, jedoch sichtlich nur als Folge von starker Abnutzung.

Als Name für den Schlitten ist im österreichisch-bayrischen Gebiet „Boanl-, Beinschlitten“, in Norddeutschland „Pidschlitten“ gebräuchlich. Für die Schiebestäbe, die sich in gleicher Form auch bei den Knochenschlittschuh-Garnituren vorgefunden wie gegenwärtiger Form finden, kennen wir die schon genannte Bezeichnung „Stecten“ (Holzöster-Obertrumersee), „Stachelstecken“ (Starnbergersee), „Pide“, „Pidstelzen“, bzw. „Schiebestelzen“ (Mittel- und Norddeutschland). Wie schon angedeutet, verwendet man manchmal nur einen Stab (wodurch dann eine besondere Schlittenform wie die am Starnbergersee notwendig wird), in der Regel aber deren zwei. Die Fahrt vollzieht sich dann so, daß der Fahrer des Schlittens die Stäbe mit regelmäßigen kräftigen Stößen nach rückwärts auf das Eis aufsetzt und den Schlitten dadurch allmählich in solche Geschwindigkeit bringt, daß er bei gerader Fahrt eine Strecke von einer Gehstunde in elf bis dreizehn Minuten bewältigt. Richtungsänderungen werden durch einseitiges Aufstoßen des rechten oder linken Stabes bewirkt. Natürlich ist außer einer spiegelglatten Eisfläche auch die genaue Kenntnis des Sees Voraussetzung für gefahrlose Fahrten.

Dünne Eisstellen, besonders an Mündungen von Gewässern, werden gemieden, Hindernisse, im Wege liegende Holzstücke und dergleichen, sorgfältig umfahren.

Der Beinschlitten dient im oberösterreichisch-salzburgischen Seengebiet sowohl zur Beförderung von Personen wie von Lasten. Als Personenzfahrzeug benützen ihn in Holzöster vor allem die Kinder, die sich dadurch ihren langen Schulweg beträchtlich verkürzen (um 1930, Mitteilung Joh. u. M. Weichtlbauer). Im



Innbierler Beinschlitten
Nieder Volkskundehaus
Lichtbild Dr. E. Burgstaller

Trumersee - Gebiet unterhalten Erwachsene geradezu ständige Verkehrslinien zwischen einzelnen Seeorten, wie dies R. Adrian verzeichnet, nach dem der Beinschlittenverkehr zwischen folgenden Stellen stattfindet: Niedertrum — Mattsee; Mattsee — Seeham; Überfuhr Seestill — nach den Fischerdörfern Fischling und Anzing; Obertrum — Seeham (nach R. Adrian a. a. O.).

Der Schlitten vom Starnbergersee gehörte nach F. v. Luschan direkt zum Handwerkzeug der dortigen Fischer. Sie pflegten auf ihnen die entlegenen Buchten des gefrorenen Sees abzufahren, um an passenden Stellen Löcher in das Eis zu hacken, „auf welche Weise sie dann die schönsten Fische leicht mit Netz und Angel

fangen" konnten. Nach v. Luschán stehen auch die bosnischen Schlitten für den gleichen Zweck in Verwendung.

Über die Geschichte des Knochenschlittens liegen wesentlich weniger urkundliche Nachweise vor als über die gleich altertümlichen Knochenschlittschuhe, die in verhältnismäßig geschlossener Abfolge sich über das Mittelalter und die frühe Neuzeit bis zur Gegenwart nachweisen lassen. Stellen wir — in umgekehrter Zeitenfolge — die Belegstücke für den Knochenschlitten zusammen, so finden wir aus dem 19. Jahrhundert zunächst die auf jede Ortsangabe verzichtende Bemerkung F. Rabels (*Der Mensch*, 1894, Bd. II, S. 510), daß diese Schlitten „deren Rufen nicht mit Eisen, sondern mit Knochen unterlegt sind, . . . am Anfang des 19. Jahrhunderts vielfach und weitverbreitet im Gebrauch waren und zum Theile auch heute noch sind“. Als genaue Ortsangaben stehen uns für dieselbe Zeit aus der unten angeführten Literatur folgende Belegorte und -daten zur Verfügung: Oberösterreich und Salzburg: Holzöster (1888 bis zur Gegenwart), Obertrumsee (1850, 1876), Mattsee (1876). Bayern: Starnbergersee (1845, 1876), Tegernsee (1850). Pommern (um 1821), Bosnien und Mähren (1876). Bei der Seltenheit literarischer Belege über unseren Gegenstand erscheint eine Stelle in A. Müllners Schicksalsdrama „Der neunundzwanzigste Februar“ (Wien, 1826) von besonderem Wert, in dem ein Knabe berichtet:

Als aus der Schul wir waren,
Spielten wir und bällten Schnee,
Führten Krieg und von der steilen Höh,
Wo das Hochgericht ist, glitten
Wir herab auf Knochenschlitten.

Nehmen wir an, daß der 1774 in Langendorf bei Weißenfels im preußischen Bezirk Merseburg geborene Dichter hier Erlebnisse aus seiner Kindheit verwertete, so dürfen wir daraus auch den Gebrauch von Knochenschlitten in dieser Gegend um 1780 wahrscheinlich machen.

In ungefähr dieselbe Zeit gehören auch die mit 1726, 1740, bezw. 1827 datierten Knochenschlitten aus dem Schweizer Münster- und Unterengadintal, über die E. Goldstein als heute nicht mehr gebräuchliche Geräte dieser Gegend berichtet.

Für frühere Zeiten stehen meines Wissens bisher keine schriftlichen Quellen zur Verfügung. Wir sind ausschließlich auf die Deutung von Knochenfunden auf Grund von Rückschlüssen aus den gegenwärtigen Schlittenformen angewiesen. O. Herman hat in seiner schon genannten Abhandlung eine Gesamtdarstellung der bis zu seiner Zeit bekanntgewordenen Stücke vorgelegt, auf deren Abbildung und Beschreibung wir uns im folgenden stützen. Auf Vollständigkeit des Materials legen wir dabei weniger Wert, da es uns nur darauf ankommt, die erstaunliche Beharrlichkeit aufzuzeigen, mit der Fahrzeuge in der Form des Nieder Beinschlittens in Europa seit Urtagen benützt werden. Entsprechend den Hauptformen der heutigen Knochenschlitten — also mit Fußbrett und daruntergenagelten Knochenlufen

oder solchen mit eigentlichen Rufenbauten —, unterscheiden wir auch bei den als vorgeschichtlich anzusprechenden Fundstücken zwei größere Gruppen. Die erste bilden: Mittelhand- bzw. Mittelfußknochen von Pferd oder Rind mit durchschnittlicher Länge von 25 — 30 cm, die auf der dorsalen (d. h. fußrückwärts gewandten) Seite entweder durch langen Gebrauch zur Gänze geschliffen oder infolge einer Krümmung ihrer Gestalt nur an verhältnismäßig kurzen Teilstrecken blankgeschleuert sind und keinerlei Bohrungen aufweisen, oder solche, die, meist völlig gerade, an beiden Enden paarig mit kleinen Löchern zur Aufnahme der Befestigungsnägel versehen sind. Wir dürfen annehmen, daß die auf der Unterseite ganz glatt geschliffenen Knochen in derselben Weise wie die des Mattseer Schlittens an einem Fußbrett paarig angebracht waren, während die gekrümmten Stücke der Befestigungsart des Obertrumer Schlittens entsprechen. Dabei waren die undurchbohrten mit Bindematerial befestigt, das infolge der Krümmung der Knochen keiner unmittelbaren Scheuerung auf der Glätte der Eisfläche ausgesetzt war. D. Herman führt entsprechende Belegstücke aus der Spree und aus Spandau an, wo sie 1861 mit einem bronzezeitlichen Pfahlbau fund gehoben wurden. Als (gelochte) Schlittenkufe betrachtet Herman auch das von L. Lindenschmitt (Die Altertümer unserer heidnischen Vorzeit, 1864, S. XII, Tafel 1) wiedergegebene Knochenstück von Osterend, das im wesentlichen der Knochenbearbeitung des Mattseer Schlittens entspricht. In erheblich größerer Anzahl überliefert finden sich Belegstücke der 2. Gruppe, die an den Knochenenden je ein großes, etwa 2 cm breites kreisrundes Loch aufweisen, in dem nach D. Hermann der Ständer eines Schlittens unmittelbar geruht hat. Belegstücke dieser Art fanden sich nach ihm in den nordfriesischen Warfen, in England und vor allem im ungarischen Tiefland, von wo er ausgezeichnete Stücke aus Nagy Meg, Ezeka, Eresi und Tspanlaka abbildet. Im gleichen Bearbeitungsstand kamen auch Fundstücke in Ölmütz, Raaden und Jägerndorf zutage. Die ungarischen Belegstücke entstammen durchwegs einem vorgeschichtlichen Zeitabschnitt, der nach D. Herman (S. 231) an das „Ende der neolithischen und den Beginn der Metallperiode Ungarns“ zu setzen ist.

Auf noch ältere, altsteinzeitliche Ursprünge derartiger Schlitten verweist (nach D. Menghin, Weltgeschichte der Steinzeit, 1931, S. 233) ein Fund aus dem eurasischen Grenzraum, aus Saarjarva in Finnland, der eine große Schlittenkufe mit eingebohrter doppelter Ständerreihe darstellt. Auf Grund der Pollenanalyse konnte das Stück der sogenannten Anzhuszeit und im weiteren der Rundakultur zugewiesen werden. Ausdrücklich macht D. Menghin, der sich dabei auf die Forschungen von D. Sirelius stützt, auf „die Identität dieser frühprähistorischen Schlitten Finnlands mit den sibirischen der Gegenwart“ aufmerksam. Daß derartige Schlittenformen aber auch während des deutschen Mittelalters nicht in Vergessenheit gerieten, bezeugt ein Fundstück aus dem Burgwall von Polzow (11. bis 13. Jahrhundert), ein Knochen, dessen Bruchstellen an beiden Enden „auf eine ursprünglich weite Bohrung“ deuten, „woraus auf einen Rufenknochen geschlossen werden kann“ (D. Herman).

Diese Knochenbearbeitungen der 2. Gruppe entsprechen nun durchgehendes sowohl denen, die am Starnbergersee-Schlitten zu beobachten sind, wie insbesondere jenen des Holzösterer-Schlittens im Rieder Museum, der sich dadurch über die Jahrtausende hinweg als ein völlig getreues Abbild eines urzeitlichen Fahrzeuges darstellt. Wie ein Stück lebensvoller Vorzeit steht er mitten im Volkstum unserer Tage und bildet damit wiederum einen Beweis für den Wert der steten Zusammenarbeit der sich oft so sehr ergänzenden und befruchtenden Wissenschaften von Vorgeschichte und Volkskunde.

Dr. Ernst Burgstaller (Linz)

Schrifttum

D. Herman, Knochenschlittschuhe, Knochenlufen, Knochenkeitel. Ein Beitrag zur näheren Kenntnis der prähistorischen Langknochen. Mitteilungen der Gesellschaft für Anthropologie, Wien, XXXII, S. 2227 ff.; R. T. Sirelius, Zur Geschichte des prähistorischen Schlittens, Zeitschrift für W. Schmidt (mir derzeit nicht zugänglich). Über die oben angeführten Belegstücke vergleiche man: für die Schlitten des Obertrumersees: Zeitschrift für Ethnologie, VI, 176 und Mitteilungen der Gesellschaft f. Anthropologie VI, 147 ff; für Mattsee: Brandenburgia, VI, S. 324 f; über diesen und Obertrumersee: R. Adrian, Von Salzburger Sitt' und Brauch, 1924, S. 327; für Starnbergersee: Mitt. d. Ges. f. Anthropologie X, S. 326 f. und Sudeta IV, S. 72; für Mähren: Mitt. d. Ges. f. Anthropologie VI, S. 146 f; für Bosnien: Mitt. d. Ges. f. Anthropologie X, S. 328 f; für Schweiz: M. und A. Haberlandt, Die Völker Europas und ihre volkstümliche Kultur, 1928, S. 397 und E. Goldstern, Hochgebirgsvolk in Savoyen und Graubünden, Wien, 1922, die auch die im Wiener Volkskundemuseum befindlichen Schlitten der Schweiz (Münstertal, Engadin), Bosniens und aus Mattse, wie die im Völkerkundemuseum Basel und Alpenmuseum Bern aufgestellten Schweizer Schlitten abbildet.

Ein Getreidetransport von Ungarn nach Linz im Jahre 1772

In den Jahren 1771 und 1772 waren viele Teile Österreichs durch eine fürchterliche Hungersnot heimgesucht. Auch in Österreich ob der Enns herrschte Lebensmittelmangel und es wurde das Mögliche getan, um dem Übel abzu-
helfen¹⁾. Die Verordneten ließen im Jahre 1772 eine größere Menge Getreide aus Ungarn nach Linz bringen und schlossen mit den Schiffmeistern Franz Scheib-
pogen in Linz, Kaspar Rosenauer in „Urfahr Schat Linz“ und Franz Xaver
Raab, Bürger und Weinhändler in Mauthausen, Verträge über die Überführung
dieses Getreides²⁾.

Die Verträge sind mit dem Erstgenannten am 22. Februar, mit den beiden
andern Schiffmeistern am 26. Februar 1772 geschlossen worden und betreffen die
Überführung von 4000, beziehungsweise 40.000 und 6000 Mehen Getreide. Sie
geben ein ganz anschauliches Bild über die Schiffszüge, die, soweit die Akten dar-
über vorhanden sind, kurz besprochen werden sollen.

Im Jahre 1771 hat offenbar kein Getreidetransport im Auftrage der Stände
stattgefunden, wohl aber hatte der Schiffmeister Rosenauer für das k. k. Militär-
verpflegsamt in diesem Jahre Transporte im Ausmaße von zusammen 14.000

¹⁾ Preis, Geschichte des Landes ob der Enns, II (1847), S. 531.

²⁾ Oberösterreichisches Landesarchiv, Landschaftsakten, Bd. 930, Nr. 47. Weder über den
Getreidelauf noch über die Veranlassung hiezu konnte ich Nachrichten im Landesarchiv finden.