

Heimatgaue

Zeitschrift für oberösterreichische Geschichte, Landes- und
Volkskunde.

1. Jahrgang, 1919/20.

3. u. 4. Heft.

Herausgegeben von Dr. Adalbert Depiny. — Verlag von A. Pirngruber, Linz.
Titelblatt und Zierleisten von Max Kislinger, Linz.

Jährlich 6 Hefte. Bezugspreis des ganzen Jahrganges 20 K. nebst 20 % Feuerungs-
zuschlag. Heft 1 u. 2 einzeln 6 K., Heft 3 u. 4 12 K. Bestellungen sind an den
Verlag, Linz, Landstraße 34, alle Zuschriften über Inhalt und Mitarbeit und alle
Beiträge zur Sammlung der Volksüberlieferung an den Herausgeber, Linz, Wurm-
straße 15a, zu richten. Wiederabdruck nur mit Erlaubnis des Herausgebers und
unter genauer Quellenangabe gestattet. Die Schwierigkeiten, die sich dem Drucke
entgegenstellten, die ungeheure Steigerung der Herstellungskosten bedingten die Ver-
zögerung im Erscheinen und zwangen den Verlag, Heft 3 u. 4 zusammenzuziehen.
Die „Heimatgaue“ bitten alle Freunde, die zwingende Notlage zu berücksichtigen,
dem begonnenen Heimatwerke treu zu bleiben und durch Ihre Hilfe seinen Bestand
zu sichern.



Inhalt des 3. u. 4. Heftes:

Abhandlungen (S. 129—186).

Oberrentident G. Lahner, Die Dachsteinhöhlen. — Universitätsprofessor Dr. A. Sieger, Innviertler
Fußwege. — Ingenieur E. Neweklowsky, Die alte Ennschiffahrt. — Dr. E. Straßmayr, Aus
dem Wirtschaftsleben der oberösterreichischen Sensenschmiede. — Lehrer Fr. Prillinger, Vom
Teufel. — Dr. A. Depiny, Mühviertler Nachtwächterrufe.

Bausleine zur Heimatkunde (S. 187—194).

Dr. A. Depiny, Zur Einführung. — Dr. E. Kriechbaum, Das Donnerloch. — Dr. A. Depiny,
Alte Kalenderreime. — S. Mayerhofer, Die Unruhnacht. — Lehrer Fr. Prillinger, Buchstaben
gegen die Pest. — Kooperator S. Nagl, Augensteine. — Professor S. Bernauer, Weihnachts-
weisen. — Lehrer D. Klinger, Ostergebräuche aus Eidenberg.

Heimatsbewegung in den Gauen (S. 195—207).

Unsere Jugend. — Dr. A. Depiny, Landesverein für Heimatschutz. — Deutschösterreichisches Volks-
liedunternehmen. — S. Wimmer, Unser Landesmuseum. — Dr. W. Kriechbaum, Das „Heimathaus“
in Braunau a. J. — E. Ayrie, Eine Heimsammlung.

Kleine Mitteilungen (S. 208—226).

A. Mautner, Die Trachtenbilder von Max Chézy. — Dr. E. A. Blüml, Das Stifter-Denkmal in
Wien. — Dr. A. Wehinger, Das steirische Volkskundemuseum in Graz. — Dr. A. Depiny, Zu
Dr. Wehingers Mahnwort. — Dr. Fr. Berger, Vom Piede „Stille Nacht, Heilige Nacht“. — Kon-
servator Dr. W. M. Schmid, Vorgesichtliche Funde im Mühviertel. — Archidirektor Dr. S. Ziber-
mayr, Die Vereinigung des Archivs der Landesregierung mit dem Landesarchiv. — Dr. E. Kriech-
baum, Zur Ausbildung der Lehrer in der Heimatkunde. — Dr. A. Depiny, Die Siedlungen im
Landschaftsbilde. — Heimat und Wandervogel. — Nachdenkliches aus der Schriftleiterstube.

Bücherbesprechungen (S. 227—232).

Dr. E. Straßmayr, Übersicht über die 1918 erschienene oberösterreichische Geschichts-Literatur (Schluß). —
Einzelbesprechungen.

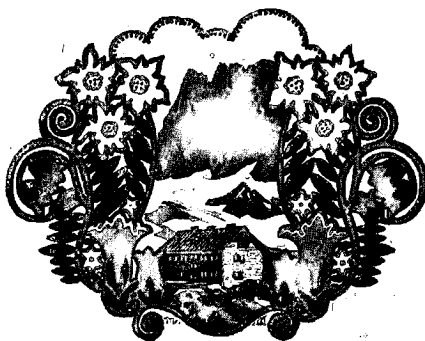
23. Ostermond 1920.

Das 5. u. 6. Heft erscheint im Sommer.

von ihrem gegenseitigen Verhältnisse ab: Führt die geneigte Strecke (als Ramin) zum oberen Ausgange, so wird die Innenluft eine aufsteigende Tendenz zeigen, so lange die Außentemperatur niedriger ist. Die Luft im Innern wird dadurch verdünnt und beim unteren Eingang Außenluft eingesogen, wodurch die ganze kalte Jahreszeit über ein einwärts gerichteter Luftstrom entsteht, der die Wände beträchtlich abkühlt. Im Sommer hingegen besitzt die kalte Höhlenluft eine größere Dichte als die Luft am Tage. Der Ausgleich erfolgt durch Abfließen am unteren Eingange nach außen und erklärt die dem

Laien höchst merkwürdige Erscheinung, daß im heißen Sommer aus dem Eingangsportale der Dachsteinrieseneishöhle ein kalter Wind weht.

Es unterliegt weiter keinem Zweifel, daß in genügend stark unterkühlten Höhlen das eindringende Wasser zu Eis erstarren muß und die lange rätselhaft gebliebene Erscheinung unterirdischer Kristallpaläste erklärt sich aus einfachen physikalischen Gesetzen, denn einfach und klar sind die Wege der Natur, unsicher und oft lange nur von Irrtum zu Irrtum fortschreitend ist die menschliche Erkenntnis.



Innvierthler Fußwege.

Von Prof. Dr. Robert Sieger (Graz).

I.

Seit etwas mehr als einem Jahrzehnt verbringe ich alljährlich einige Monate in Groß-Schörgarn, Gemeinde, Pfarre und Bahnstation Andorf, Gerichtsbezirk Raab. In dieser Gegend, in der die Namen fast aller Einzelhöfe, Weiler und Dörfer hohes Alter aufweisen, hat sich viel Altertümliches und Eigenartiges erhalten, wie z. B. die Sitte der Verwendung von Jungstieren als Zugtiere für Ackergerät und Wagen. Am auffallendsten ist aber für den Landfremden hier am Rande des Tertiärgebiets und bis hinein in den Granit des Passauer oder Sau-Waldes die starke Entwicklung der Fußwege, die nicht nur als Abkürzungen

oder Parallelwege zu den Straßen und Fahrwegen erscheinen, sondern oft unabhängig von ihnen die einzelnen Orte und Gehöfte verbinden. Namentlich in den Talzügen kann man vielfach geradezu von einem selbständigen Netz reden, das anderen Zwecken dient als jenes der allgemein fahrbaren Wege. Während der Wagen- und Warenderkehr an diese gebunden ist, wird jenes von dem Wander- und Nachrichtenverkehr und zum Transport kleiner und kleinster Gütermengen benützt. Es hat sogar besondere Transportmittel neben der menschlichen Tragkraft, unter den „rollenden Transportgefäßen“ tritt insbesondere der Radelbock (Schubkarren) hervor. Wo aber die

Fußwege an sich noch kein eigenes, von dem Straßennetz abgelöstes und mit ihm nur in Knotenpunkten und auf kurze Strecken verbundenes Netz von Kleinverkehrswegen bilden, entsteht ein solches durch Mitbenützung von Kleinwegen anderer Art, der Wirtschaftsfahrwege. Diese Erscheinungen, auf deren verkehrsgeographische Bedeutung ich unten zurückkomme, sind hier deutlicher und der Fußweg spielt hier eine weit größere Rolle als in den meisten übrigen Landschaften Mitteleuropas außerhalb des Gebirges.

Ich bin auf diese Eigentümlichkeit erst allmählig aufmerksam geworden und habe auf sie gelegentlich hingewiesen.¹ Eine volle Würdigung kann sie nur auf Grund einer genauen kartographischen Aufnahme einerseits, einer geschichtlichen Untersuchung über ihren Ursprung und ihr Alter anderseits finden. Zu dieser historischen Arbeit fehlen mir Beruf und Beihilfe. Die topographische Festlegung ihrer Verbreitung aber habe ich nach mehrfachen Versuchen aufgegeben, hauptsächlich deshalb, weil mir immer wieder neue Verbindungen bekannt wurden und ich daher annehmen muß, daß mir noch manche zufällig entgangen sind — aber auch, weil die Einzeichnung der (in der Spezialkarte 1:75.000 und selbst in der Originalaufnahme 1:25.000 zumeist fehlenden und oft falsch eingetragenen) Fußwege einen Plan in sehr großem Maßstabe verlangt, wenn sie von Nutzen sein soll. Ich bin zu der Meinung gelangt, daß diese Aufgabe weder von einem einzelnen, der nur einen engen Bereich gut und auch diesen nicht von Kindesbeinen kennt, noch von einer Begehungsgruppe befriedigend gelöst werden kann. Denn als Grundlage für sie können nicht Augenschein und Umfragen allein dienen. Eine Aufnahme kann nur dann genau sein, wenn sie in jeder Gegend Ortseinheimische vornehmen, denen die so oft verborgenen Wege von Jugend auf vertraut sind und die daher auch die Lücken ihres Wissens durch zweckmäßige Fragen unauffällig ausfüllen können. Andere laufen Gefahr,

mißverstanden zu werden und Antworten zu erhalten, die an Sinn und Zweck der Fragen vorbeigehen. Kundige Einheimische allein werden auch zuverlässig ermitteln können, welche unter den Kleinwegen mehr gelegentliche und veränderliche, welche hingegen festgelegte und herkömmliche Verbindungswege sind. Dazu bedarf es neben der Kenntnis des Üblichen und der Überlieferung auch guter Kenntnis und weiterer Untersuchung jener Gegenstände, die als Wegmale und Wegmarken bezeichnend sind, vor allem der volkstümlichen religiösen Denkmale, wie Wegkreuze, Bildstöcke, Marterln, Kapellen und Heiligenbilder, aber auch der Stege, Schrittsteine, Wegbretter, Geländer und der verschiedenen Arten neben dem Wege angebrachter Hindernisse, die ein Abgehen vom Wege auf angebauten Boden verhindern sollen, u. dgl. m. Solche Wegzeichen legen nicht nur den Verlauf des Weges fest, sondern erlauben oft auch Rückschlüsse auf sein Alter, nicht zuletzt durch die Jahreszahlen an Kapellen oder Marterln. Anhaltspunkte für ein höheres Alter geben auch eingelebte Benennungen, wie die der Kirchsteige. Daß die Begehung der Kleinwege und das Studium ihres Netzes auch noch manche unerwartete volkstümliche Ausbeute liefern mag, scheint mir sicher. So hängt die Verbreitung der einzelnen Typen religiöser Bildwerke, die Verbreitung der Darstellung bestimmter Heiliger auf ihnen (Orts- und Schutzheilige, Gnadenbilder der Wallfahrtskirchen), auch jene bestimmter Gebets- und Verstehter, mit dem Kleinverkehr und seinen volkstümlichen Wegen mindestens ebenso innig zusammen, wie mit dem Verlauf der Fahrstraßen.

Derartige Erwägungen veranlassen mich, den mir so lieb gewordenen Fußweg einer Gegend, in der die Vorfahren meiner Kinder seit dem 17. Jahrhundert nachweisbar sind, im Kreise obderennsischer Heimatforscher zur Sprache zu bringen und seine genauere Untersuchung anzuregen. Beiträge zu ihr kann jeder liefern, der zu irgendeinem heimatkundlichen Zwecke, gelte er der Natur, der Geschichte, der Kunst oder der Volkskunde des Landes, auf die Wanderschaft ging. Am wertvollsten aber werden erschöpfende Darstellungen engerer Gebiete sein, die

¹ Von Fußpfad und Kirchsteig, Die Zeit, Wien, 15. Oktober 1915, Morgenblatt. — Wegbahn und Spur, Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft, Wien 1916, 362 ff. (insbes. 365 f., 383 ff.).

auch im Zusammenhang mit anderen landeskundlichen Untersuchungen zu gewinnen sind. Als ersten Beitrag möchte ich im folgenden bringen: Die eingehendere Begründung der allgemeinen Sätze, von denen ich oben ausging (II), eine Übersicht des Kleinwegetzes bei Andorf (III), den Versuch einer allgemeinen Schilderung der Fußwege (IV) und endlich (V) den Hinweis auf Seitenstücke in anderen Landschaften.

II.

Für das verkehrsgeographische Bild der Landschaft und ihrer einzelnen Teile ist am wichtigsten das Verhältnis der Kleinverkehrswege zu den Großverkehrswegen oder Fahrstraßen und zu den Wirtschaftswegen. Deshalb einige Worte zur schärferen Erfassung dieser Begriffe!

Als Wege bezeichnet man im weitesten Sinne jene Linien, „längs deren der Verkehr sich vollzieht“, also auch bloße bevorzugte Bewegungsrichtungen innerhalb einer offenen Fläche. Als Wege im engeren Sinne aber gelten weg-same, d. h. „zur Fortbewegung von Menschen, Tieren und Lasten geeignete“ Streifen Landes. Dabei ist das Wort „Verkehr“ in seinem weitesten Sinne gebraucht. Die Wege können aber sehr verschiedenen Arten von Verkehr dienen. Die Aufgabe der eigentlichen Verkehrswege ist die Verbindung zwischen den einzelnen menschlichen Ansiedlungen. Es gibt aber auch Wege, denen diese gar nicht oder nur nebenher zufällt. Sie dienen vielmehr vor allem als Zugang zu unbewohnten Produktions-, Fund- oder Arbeitsstätten, zu notwendigen Benützungsgegenständen usw., sind also wirtschaftlichen Zwecken gewidmet. Solche Wirtschaftswege sind z. B. die Feldwege, Holzwege, Jägersteige, Steinbruch-, Quell- und Brunnenwege u. a. m. Wie der Ausdruck „auf den Holzweg geraten“ anschaulich macht, enden sie bisweilen blind und werden für den eigentlichen Verkehr zu Ab- und Irrwegen. Vielfach aber werden sie auch von ihm mitbenützt, eigentliche Verkehrswege schließen sich an sie an; so sind viele Wirtschaftswege in das von Siedlung zu Siedlung gesponnene Verkehrsnetz einbezogen. In der

Regel aber sind sie (und diese Regel wird durch die Seltenheit der Ausnahmen, zu denen etwa Wald- und Steinbruchstraßen gehören, bestätigt) nur für jene Art des Verkehrs geeignet, den ich Kleinverkehr nenne. Von den bäuerlichen Wirtschaftswegen, die für uns hier allein in Frage kommen, gilt das durchaus. Kleinverkehr bedeutet Verkehr im kleinen, nicht etwa geringen Verkehr an sich. Zu ihm zwingen die Kleinwege, deren Beschaffenheit alle Massentransporte von Personen und Sachen und die anspruchsvollen, dazu geeigneten Transportmittel ausschließt. Die Grenze zwischen Groß- und Kleinwegen — also auch zwischen Großverkehrs- und Kleinverkehrswegen — liegt in unseren Gegenden dort, wo die Möglichkeit des allgemeinen Wagenverkehrs beginnt. Was nur für bestimmte, meist altertümliche und schwerfällige, immer aber bescheidene Fuhrwerke zugänglich ist, vor allem also für die bäuerlichen Wirtschaftswagen mit Rinderge-spann, das muß man noch zu den Kleinwegen rechnen. Somit umfassen diese die Fußwege, Reitsteige, Karrenwege, Bauernfahrwege, das will sagen, die meisten von den „nicht erhaltenen Fahrwegen“ unserer Militärkarte und wohl auch manche, die sie als „erhaltene“ bezeichnet, deren Aussehen das aber nicht bestätigt. Unter den Kleinwegen sind die Bauernfahrwege in Österreich zum-eist Wirtschaftswege. Selbst wenn sie die einzige Verbindung zwischen zwei Siedlungen darstellen und zur Not auch für anspruchsvollere, heilere Fuhrwerke benützlich sind, also streng genommen zu den Verkehrswegen zu rechnen sind, überwiegen doch die Wirtschaftsfuhren auf ihnen bei weitem. Die Fußwege dagegen dienen vorwiegend dem Personen- und Nachrichtenverkehr, sowie dem Transport in kleinsten Mengen (also z. B. auch dem Treiben oder Führen einzelner Stücke Vieh, aber nicht dem Herdentrieb). Nur nebenher sind sie auch Wirtschaftswege oder Zugänge zu solchen. Wie alle Wege in Gegenden, wo eigentliche Naturwege kaum mehr in Frage kommen, sind sie teils bloß durch den Verkehr und die Abnutzung der Wegbahn entstandene, also „von selbst“ gewordene, ausgetretene Wege, teils gebahnte oder auch wohl

gebaut. Ebenso unterscheiden wir erhaltene und nicht erhaltene Fußwege.

Mit diesen Verschiedenheiten hängt es zusammen, ob ein Fußweg auch gelegentlich und streckenweise für Wirtschaftsfahren benützt werden kann. Das ist z. B. der Fall bei den meisten bloß ausgetretenen Wiesenwegen, die jedoch meist nur nach dem Mähen befahren werden und an denen die Wagen- und die Fußspuren öfter auseinander gehen; hier wird man nicht von Fahrwegen sprechen. Aber auch wo ein Wirtschaftsweg vom Kleinverkehr mit benützt wird, ergibt sich die Abtrennung eines Fußwegs von ihm sehr oft aus der üblen Beschaffenheit der Wegbahn und der Eintiefung der Geleise. Der Wanderer begnügt sich nur, wo er muß, mit der Erhöhung zwischen diesen; lieber tritt er sich am höheren Wegrand einen Steig aus. Dasselbe bewirkt die Eintiefung der Fahrbahn als ganzes. Wo, wie in unserer Gegend sehr oft, dadurch Sohlwege entstehen, entwickeln sich Fußsteige außerhalb des Einschnitts und machen sich leicht von seinem Verlauf immer unabhängiger. Das geschieht aber auch an schlechten Fahrstraßen, also Großwegen minderer Art, und deshalb kann man solche Fußwege nicht als selbständige ansehen, sondern nur als abhängige Begleiter und Abkürzer der Fahrstrecke. Das sind auch die Waldwege, die nahe von den am Außenrand des Waldes hinziehenden Fahrwegen ausgetreten wurden, weil sie staubfrei, schattig und kühl sind — eine allgemeine Erscheinung auch in mitteleuropäischen Flach- und Hügelländern. Wenn Fuß- und Fahrwege so miteinander gehen, also auch Kleinverkehrspfade und Wirtschaftsfahrwege, so mag man oft zweifeln, zu welcher Art man den Weg als Ganzes besser rechnet. Man muß dann auf den Verlauf einer längeren Strecke achten. So gibt uns oft die Bezeichnung „der Kirchsteig“ (etwa beim Groß-Schörgarner nach Andorf) einen Anhaltspunkt, daß wir von einem durchgehenden Fußsteig sprechen dürfen, obwohl er auf größere, vielleicht weit überwiegende Erstrecken mit Wirtschaftsfahrwegen vergesellschaftet ist. Man darf in solchen Fällen selbst dann noch von einem Fußweg sprechen, wenn selbst einzelne Bauernwagen die ganze Strecke durchfahren mögen. Sehr oft aber macht

schon die Beschaffenheit der Stege und Übergänge an Gewässern und Gräben dies unmöglich; verzeichnet die Karte, wie in einem mir bekannten Fall, dann das Ganze als Fahrweg, so ist sie im Unrecht. Ganz selbständige Fußwegstrecken sind namentlich solche mit schmaler, etwa durch Aufschotterung oder Grabenaufwurf trocken erhaltener und erhöhter oder gar mit gebauter Wegbahn, die nicht als Begleiter von Straßen und Fahrwegen auftreten. Da fehlt auch die lockerste Art der Abhängigkeit. Die Eigenart solcher gar nicht seltener „reiner Fußwege“ fesselt den Volkskundler wie den Geographen am meisten. Durch die (hier absichtlich lieber übertriebenen, als zu wenig beachteten) Beziehungen anderer Fußwege zu den Wirtschaftsfahrwegen verbinden sich aber beide Wegarten meist miteinander zu einem einheitlichen Kleinverkehrsnetz. In dieses muß man auch gewisse „fahrbare“ Verbindungswege zwischen Siedlungen einbeziehen, die als solche zwar Sträßchen darstellen, aber fast ausschließlich für Wirtschaftsfahren dienen und einen eigentlichen Straßenverkehr, also die Verwendung besserer und schnellerer Wagen und Pferdegespann, nur mit Schwierigkeiten und bei gutem Wetter erlauben. In ein solches Kleinverkehrsnetz kann der Großverkehr nicht eindringen; dagegen kann der Fußgänger jederlei Straße benützen und wird dies, wo sie ihm keinen Umweg oder sonstige vermeidbare Unannehmlichkeit auferlegt, um so lieber tun, je vollkommener sie ist. Wir haben es also mit Übergangsstellen zu tun, an denen die Verkehrsmittel der Kleinwege unbehindert sind, während die besonderen Großtransportmittel der Großwege nicht auf die Abzweigungen übergehen können. Wir dürfen daher von einseitigen Verkehrshindernissen, einseitigen Verkehrsstauungen, einseitigen Übergangsstellen u. dgl. reden. Diese Endpunkte des Großverkehrs mögen in seltenen Fällen unscharf sein, weil einzelne ihre Wagen oder Automobile auch über die allgemeine Stauungsstelle hinaus eindringen zu lassen versuchen und dies auf kurze Strecken wohl auch gelingen mag (etwa bei Wiesenpfaden); aber das sind verschwindende Ausnahmen und im allgemeinen ist die Grenze zwischen Großverkehrs- und Kleinwegen viel deutlicher

und leichter zu ziehen, als jene zwischen Fußweg und Wirtschaftsfahrweg.

Je ausgedehnter und zusammenhängender die Gebiete sind, in die der allgemeine Wagenverkehr nicht einzudringen vermag (die Kleinverkehrsgebiete), desto ausgedehntere und geschlossenere Kleinverkehrsnetze trifft man an. Sie sind von einander getrennt, oder vielmehr für den Wanderer mit einander verbunden durch Straßen und Straßensysteme, auf denen Groß- und Kleinverkehr sich neben und mit einander bewegen. Teilstrecken von diesen können sich in ein Kleinverkehrsnetz als Zwischenglieder einschließen, ohne daß uns dadurch schon dessen Zusammenhang zerrissen erschiene. Ein Kleinverkehrssystem darf auch noch als selbständig gelten, wenn sich ihm bloß einzelne Straßensektoren eingliedern, aber nicht mehr, wenn sich Straßensysteme entfalten, in denen die Kleinwege zu untergeordneten Verbindungsgliedern herabsinken. Es handelt sich also um die relative Dichte und das gegenseitige Verhältnis beider Wegkategorien. Durchgängige Ebenen mit geschlossener Dorfsiedlung wie etwa das Wiener Becken oder das Grazer Feld, oder auch die Umgebungen von Straßennotenpunkten, wie Linz, Eferding, Wels, sind Gebiete eines Großverkehrsnetzes, dem die Kleinwege als feinste Saugadern, als Zubringer, Verteiler, kurz als Nebenwege dienen. In großen Wald- und Gebirgslandschaften sind auch die Hauptwege Kleinwege, mit Ausnahme weniger durchziehender Großwege. In unserem Gebiete aber finden wir ein drittes: Zwischen den Knotenpunkten — solche sind vor allem die Pfarrdörfer und die Bahnhöfe — gibt es jeweils zweierlei Wegsysteme: ein dichtes Netz von Kleinwegen und ein viel weitmaschigeres, gleichsam darüber gespanntes von Großwegen. Je nach dem Verkehrszweck und dem Verkehrsmittel benützt man zwischen zwei Siedlungen die Glieder des einen oder des anderen Wegnetzes. Das macht klar, was ich eingangs unter einem unabhängigen Kleinverkehrsnetz verstand. Es handelt sich nicht so sehr um die Unabhängigkeit der einzelnen Wege und Wegstrecken von den Straßen, als um die gegenseitige Unabhängigkeit der

beiden Netze. Eine solche findet man in gutangebauten Ebenen und Hügelländern nicht allzuhäufig.

III.

In unserer Gegend ist das Kleinverkehrsnetz einerseits sehr dicht und insbesondere die Fahrwege ungemein häufig. Andererseits ist dieses Netz sehr unabhängig und geschlossen. Wir finden zunächst als kleinste Einheiten kleine Systeme von unabhängigen oder fast unabhängigen Fußwegen. Diese sind durch Wirtschaftswegen und solche siedlungsverbindende Fahrwege, die wir noch zu den Kleinwegen rechneten, weil sie eines durchgreifenden Wagenverkehrs entbehren,¹ mit einander zu Kleinwegsystemen höherer Ordnung und größerer Ausdehnung verbunden. Zwischen deren Gebiete schieben sich nur in der unmittelbaren Nähe der Hauptknotenpunkte kleine Bereiche überwiegenden Straßenverkehrs ein, wo die Kleinwege nur als Nebenwege dienen und auch der Kleinverkehr größtenteils auf die Straße gezwungen wird. Sein Netz wird durch sie unterbrochen, aber auch zusammengehalten und bis zu Grenzen, deren Bestimmung ich noch nicht wage, reichen die Ausläufer dieses Kleinverkehrsnetzes. Ihm gegenüber steht das dünne Straßennetz; dessen Hauptadern, aber oft auch die Nebensträßlein und Fahrwege bewerkstelligen die Verbindung zwischen zwei Orten nur mit vielen Windungen und Umwegen. Deshalb erscheinen die Kleinwege ihnen gegenüber als Weg- und Zeitabkürzungen, ohne sie (wie „Wegabkürzungen“ im üblichen Sinne) unterwegs mehrfach zu berühren. Im einzelnen werden natürlich auch die Klein-, ja die Fußwegsysteme von Fahrwegen und Straßen geschnitten und an den Kreuzungen gehen oft auch die Fußgänger ein oder ein paar hundert Meter neben, oder wo Terrainhindernisse oder Kulturen dies verbieten, auf den Straßen. Ebenso in den Endstrecken bei den Orten und an geradlinigen Straßensektoren da und dort.

¹ Als Beispiele (Spezialkarte Bl. 12 IX, Schürding) seien die Fahrwege Burgerding—Stögen, Sörsberg—Ritzing—Brünnig, Sörsberg—Einburg (dessen Namen die Karte an falscher Stelle, in der Lage von Hochptret, zeigt) —Naxenberg—Groß-Prambach genannt, während ich das Sträßchen von Groß-Schörgarn nach Sörsberg und bis zur Brücke, vor der sich die beiden früher genannten Fahrwege teilen, eher noch zu den Wagenwegen rechnen möchte.

Aber solche Einzelheiten verwischen kaum je die großen Züge des Bildes.

Unabhängige oder mit Wirtschaftswegen nur wenig vergesellschaftete Fußwege finden wir in großer Zahl zwischen den einzelnen Häusern und Hausgruppen.¹ Da Umzäunungen fehlen, führen sie oft durch die Höfe und von mehreren Seiten in sie. Man hat das Gefühl, von jedem Hof zu jedem Nachbarn geradewegs zu gelangen — recht im Gegensatz etwa zu dem Salzburgerland mit seinen vielen Wegzäunen. An sich kurz, setzen sich diese Steige zu längeren Verbindungen und verzweigten Netzen zusammen. Wenn ich z. B. vom Schloßhügel in Groß-Schörgarn nach dem Pramtal blicke, so sehe ich, wie der Fußweg, der zwischen jenem Hügel und der Raab eingezwängt ist (vor wenigen Jahren führte er noch durch den Hof und den damals uneingezäunten Garten des Edelstges), sich sofort beim Austritt auf die Wiese teilt. Links geht es auf den Gözinger, etwa geradeaus auf den Eitelsteg zu, rechts die Raab hinab zu der Mühle bei ihrer Mündung und ganz links geht ein Weg diesseits der Pram flusshauf. Dieser letzte nimmt eine Verbindung vom Dorf her auf und führt nach Burgerding, um von seitlichen Abzweigungen nicht zu reden, die nach Hörzberg und, wenn der Steg nicht verfallen ist, nach Höglarn führen und zusammen eine gegenseitige Verbindung dieser Dörfer bilden. Jenseits des Gözinger Stegs geht es einerseits gegen Höglarn und Griesbach, anderseits zum Gözinger Bauern, jenseits des Eitelstegs einerseits zum Gruber in der Edt und quer über die Straße gegen Basling, anderseits aber über die Nebenstraße links zum Edtwirtschaftshaus und rechts an der Pram gegen Haizing. Der Weg an der Raab endlich geht als Wirtschaftsfahrweg über das Flühchen, berührt die letzten Häuser des Dorfes und gabelt sich in den Bahnhofsteig und einen Zugang des Kirchsteigs. Diese Gabelungen in zehn dem Verkehr

dienende Wege fallen in einen Raum von weniger als einem Quadratkilometer, der außerdem noch den Edelstg, das Dörfchen mit einigen weiteren Wegausgängen und Kreuzungen, ein Stück der Straße und die große Krümmung des Nebensträßchens umfaßt. Mir schien es genügend, nur jene Wege anzuführen, die von einem Punkte, dem Austritt des als Kirchsteig dienenden Fußwegs ins Pramtal, ausgehen und eifriger begangen sind. Das genügte, um ein Bild von der Dichte des Fußwegnetzes zu geben, ohne den Leser allzusehr zu ermüden. Er möge es sich bei der später folgenden Schilderung ins Gedächtnis zurückrufen.

Mag man solche Fußwegnetze dem Nahverkehr zuweisen, so kann man innerhalb eines Kleinwegnetzes höherer Ordnung, etwa desjenigen, dem sich unser Beispiel eingliedert, eher von Fern- und Durchgangsverkehr reden. Den Kern seines Gebietes bildet das Pramtal zwischen Zell a. B. und Taufkirchen und das Raabtal. Die „Verbindungsstraße“ Zell—Andorf, die Straße Andorf—Lepprechtling bei Taufkirchen und die Straße Andorf—Raab lassen sich von Zell bis Inding und von Andorf bis Brüning fast vollkommen oder bei anderen Varianten bis auf gerade Endstrecken von etwa Kilometerlänge vermeiden, wobei auch wirklich erhaltene Fahrwege nur wenig benützt werden. Ein besonders hübscher Fußweg, der zum größtenteil reiner Fußsteig ist, ist jener von Andorf über Niederleithen nach Brüning und seine Fortsetzung nach Maria Bründl, zum Groß-Rottmayer und an die Reichsstraße bei Wamprechtsham nächst Sanft Wilibald. Auch der Steig von Andorf nach Inding erfreut teils durch guten Erhaltungszustand, teils, wo er nur ausgetreten ist, durch die herrlichen Wiesen der Talau, die er durchzieht; nur von Untersharn an, wo man ihm die Straße vielfach vorzieht, ist dies weniger der Fall. Gehen wir wieder von Groß-Schörgarn aus, so treffen wir neben diesen beiden allgemein benützten Steigen, beziehentlich den Anschlüssen an sie, noch eine Reihe von Verbindungen, die der Fußgänger kennt und die nur auf kürzere Strecken Straßen oder Groß-

¹ Auf der Karte fehlen sie zumeist, wozu schon der Maßstab zwingt, und sind weit seltener als Fußwege bezeichnet, denn als (zumeist „nicht erhaltene“) Fahrwege, was ihrer Verwendung zu Wirtschaftsfahren entspricht. Ihre Einzeichnung in der Originalaufnahme 1:25.000, die ich leider jetzt nicht zur Hand habe, könnte (da diese nicht „evident gehalten“ wird) als historisches Dokument für eine bestimmte Zeit dienen, wenn sie sicher zuverlässig wäre, was sie (und ebenso die Sp. R.) nicht immer ist. Dasselbe gilt von Katastertypen und anderen Plänen.

fahrwege, dagegen auf ausgedehnte reine Fußwege beruhen. So z. B. über Klein-Schörgarn, Lichtenegg, Thalmannsbach nahe bei Sigharting nach Angsfuß oder nach Renading, von wo man auf ähnliche Weise nach Koping, also schon recht ins Gebirge, gelangt (doch spielen hier die Fahrwege, die auf den Rücken laufen, eine erhebliche Rolle) — oder über Basling und Bach oder Hubmannleiten (Leidenfeld der Sp. R.) an die Straße unterhalb Lamprechten — oder nach Raab (mehrere Wege) und weiter ostwärts. Das sind durchaus Verbindungen, die von den Fahrverbindungen abliegen, aber durchaus auf die Frage: Wo geht der Weg nach X? genannt werden. Wo aus dem Hügelland breitere und längere Rücken und Riedel mit Dörfchen und großen Höfen hervortreten, haben ihre Verbindungswege mehr den Charakter des Großfahrwegs. Ich wage daher nicht, etwa jene, die zwischen Schwarz- und Mühlbach südwärts oder westlich vom Mühlbach gegen Westen (Hochschachen, Eggerding) ziehen, in das Kleinwegnetz unserer Gegend einzurechnen. Um Sigharting und Taufkirchen ist ein Gebiet größerer Straßendichte, das möglicherweise unser Kleinwegbereich von anderen trennt.

Besondere Bedeutung im Kleinwegnetz haben die Kirchsteige, von denen schon gesprochen wurde und noch die Rede sein soll, geringere die Steige zu Stationen und Haltestellen. Der Andorfer Stationsweg über die alte Riedkirche (Pfarrkirche) ist heute „Verschönerungsweg“. Die sich in Groß-Schörgarn sammelnden Kirchsteige,¹ zu denen am „Kirchberg“ noch andere, z. B. von Klein-Schörgarn, Pichl usw. kommen (auch die genannten langen Linien dienen in ihren Teilstrecken vielfach als Kirchsteige), unser Bahnhofsteig und der streckenweise die Straße benützende, sonst typische Fußweg zur Haltestelle Griesbach sind im Vorhergehenden schon berührt.

IV.

Den reinsten Vertreter des Kleinwegtypus, den eigentlichen Fußweg will

ich durch eine Schilderung, die teils eine Kürzung, teils eine Erweiterung meiner Beschreibung von 1915 gibt, in seiner Eigenart veranschaulichen.

Wie freute ich mich oft, daß die stille sanftwellige Hügellandschaft so frei und offen vor mir lag und ein Weg sich bot, fast überall, wohin es mich zu wandern verlangte! Nicht selten fand sich ein schmaler, nur den Gänsemarsch gestattender, aber fester und trockener, oft mit Kieseln bedeckter grasfreier Steig wie ein Gartenweg, zuweilen mit Graben oder Geländer. Oft Baum- und Buschwerk oder ein beschatteter Bach zur einen, prächtige Wiesen oder wogende Felder zur andern Seite. Kleine Treppen, wo er an dem waldigen Talrand ein wenig hinauf oder zu einem feuchten Graben hinabsteigt; über die Wasserläufe Stege sehr verschiedener Art, vom schwanken Brett mit lockerem Geländer bis zum Beton- und Eisenbrücklein, wie es die einst so reizvolle Straßenecke in Haizing nunmehr entstellt. Ungefähr ganz kleinen, meist trockenen Rinnen ein Brett, an sumpfigen Stellen Schrittsteine. Oft ist der Weg aber auch verwahrlost und ausgewaschen, ein nebenangehender Hohlweg hat sich verbreitert und meinen Pfad seitwärts gedrängt. Die starke Benützung als Ackerfahrweg hat den eigentlichen Fußsteig nicht selten zerstört, so daß sich die Spuren verteilen und erst allmählich ein neues einheitliches Steiglein sich ausbildet. Auf längere Strecken finden wir nur ausgetretene Pfade im Gras. Auf der Wiese oder am Waldrain mag sich der Weg ganz verlieren. Aber da sieht man plötzlich wieder im Gras eine kahlgetretene oder gebräunte Stelle oder auch schimmert das frischere junge Grün der Wegspur aus seiner satteren Umgebung hervor — und da ist der Weg auch bald wieder volldeutlich. Daß es der Weg ist, d. h. der Weg, den alle wandern, um ein bestimmtes Ziel zu erreichen, wird bald klar, indem ein Bildtafel oder ein Marterl sichtbar wird und in einiger Entfernung ein anderes. Marterln stehen immer an begangenen Wegen, weil ein Großteil der Unfälle sich an solchen ereignet, aber auch weil man die Tafelchen oft nicht an die Unfallstelle selbst stellt, sondern an den nächsten Weg; so wird der armen Seele

¹ Mitt. d. ggr. Ges., a. a. O. 368 ist vom Groß-Schörgarner Kirchsteig die Rede, was der Druckfehler „nach dem Pfarrdorf“ (statt richtig: vom Pfarrdorf) verschleiert.

die Fürbitte möglichst vieler Vorübergehender gesichert. Nun hat sich der Weg im lichten Wald völlig verloren. Eine Bachrinne naht und es mag zweifelhaft sein, wo sie sich queren läßt — da wird im Dickicht ein Steg sichtbar, mehr oder weniger schwank, aber ein sicheres Zeichen des Weges. Auch ein Brett quer über einen Graben oder gar einmal eine Rastbank am Waldrand hilft uns bisweilen den Steig festhalten. Er ist nicht leicht zu verlieren — nur wo er eine Strecke lang dem Fahrweg folgte, mag man seine Abzweigung übersehen; aber den Irregegangenen wird bald wieder ein seitwärts sichtbares Kreuz oder Marterl oder gar eine Kapelle auf den rechten Pfad weisen.

Fußsteige verbinden jeden einzelnen Hof oder Weiler mit den anderen nach allen Richtungen hin. Wochentags begegnet man daher wenig Leute auf ihnen. Die Hauptwege sind keineswegs immer an ihrer größeren Breite oder Deutlichkeit erkennbar, eher an ihrem lebhafteren Verkehr. Will man das ganze Netz in seiner Verästelung kennen lernen, so muß man diese Pfade Sonntags begehen. Dann wird man sie gern auch als Verkehrswege anerkennen. Die Hauptader im Netz ist der Kirchsteig, den alle Welt so nennt und den alles benützt, auch wenn vielleicht ein anderer Weg nach dem Pfarrdorf ebenso nah wäre. In unserm Weiler kann ich es gut beobachten, wie von verschiedenen Seiten her die dünnen Fädchen des sonntägigen Verkehrs zusammenlaufen, insbesondere von den beiden malerischen Holzstegen über den Bramfluß. Diese erweisen heute den Grund, warum sie besser und dauerhafter ausgeführt sind als andere. Am Ende der kleinen Häuserzeile, wo das Gemeindesträßchen den Kirchweg quert, ist eine halbe Stunde vor der Messe schon ein fortwährendes Kommen und Gehen festlich gekleideter Menschengruppen zu sehen. Und wie der Weg nun hügelab und hügelab in sanften Windungen sich schwingt, da bringt jeder neue Seitenweg neuen Zuwachs. Zum Schluß ist es schon ein ununterbrochener Strom. Und welch ein Leben auf dem sonst so stillen Dorfplatz! Da ist nicht nur der Sammelplatz der Andächtigen, auch eine Fülle sehr

weltlicher Angelegenheiten wird hier eingeleitet oder sogar abgeschlossen. Der sonntägige Kirchplatz hat etwas von der Börse, dem Telegraphenamt, der Gemeindeversammlung an sich. Von ihm gehen wahre und unwahre Neuigkeiten ins Land und ein gut Teil der öffentlichen Meinung wird auf ihm gemacht. Die Menschen, die sich wochenüber im Zwange der Landarbeit nicht aufsuchen können, teilen sich ihre Familien- und Geschäftsnachrichten mit. Der Briefträger, der heute seines mühsamen Werktagswegs enthoben ist, geht von einer der umherstehenden Gruppen zu der anderen und teilt die Post aus. Dasselbe Bild wie vor und nach der Frühmesse entwickelt sich vor und nach dem Hochamt; nachmittags beim „Segen“ treten Frauen und Kinder mehr aus ihm hervor. So geht über den Kirchsteig der Verkehr mehrmals des Tages hin und her wie Ebbe und Flut. Der Rückstrom ist ungleichmäßiger und mehr auseinandergezogen als die Wanderung zum Pfarrdorf. Dafür sorgen mancherlei Geschäfte, die dieser und jener dort zu betreiben hat, und vor allem das Wirtshaus. Dieser Rückstrom verläuft und versiegt ganz kleinweise in die einzelnen Gerinne, aus denen die Flut zusammenschwoll. Aber den ganzen Sonntag ist der Kirchsteig ein unverkennbarer Verkehrsweg. Des anderen Tages begegne ich auf ihm zur lebhaftesten Stunde vielleicht nur ein paar Feldarbeitern und einigen Gruppen heimkehrender Schulkinder. Er ist wieder still geworden. — Auch Gerichtstag und Steuertermine bringen gewissen Wegen belebtere Tage; dagegen kommt der Marktverkehr mehr den Fahrwegen zugute.

Der Fußweg hat auch seine bezeichnenden Transportmittel. Da ist vor allem der „Radelbock“, der es erlaubt, kleinere Lasten auf dem nächsten, wenn auch oft schlechten Wege zu befördern. Er ist nicht so berühmt wie sein vielgepriesener Vetter, der Schubkarren Chinas, aber ihre Verbreitung hat die gleiche Ursache in der starken Ausbildung schmaler Wege hier wie dort. Für manche Lasten tritt an seine Stelle die Scheibtruhe, die allerdings mehr dem Wirtschaftsbetrieb dient als dem Verkehr, und für wieder andere das Kinderwägelchen. Es sieht aus

wie ein Modell und dient nebenher auch als Spielzeug; vor allem aber muß es die Kleinsten aufs Feld führen, wenn ihre Eltern dort arbeiten. Dieser Zwergleiterwagen ist den Großen und vor allen den Kleinen sehr willkommen, wenn sie leichtere und kleinere Sachen befördern sollen. Auch ich verwende ihn gern, um etwa Handkoffer und Tasche zur Bahn oder ein Kistchen zur Post zu bringen, das für den Rucksack zu groß oder schwer ist. Der eilige Radfahrer liebt den ebenen Fußweg sehr, schreckt aber auch vor dem Auf und Ab der Hügelwege nicht zurück. So hat gleich jeder anderen Wegart auch der Fußpfad seine bevorzugten Transportmittel. Seiner Eigenart entspricht aber am besten der Schiebkarren und dieser ist denn auch das häufigste.

V.

Das Alter der Kleinwege ist natürlich ungleich. Mancher ist allmählich abgekommen oder durch neue Weganlagen verdrängt worden. Mit neuen Bauten mögen neue Steige entstehen. Auch Verlegungen kommen vor. Aber im großen und ganzen sind sie alt — und zumeist wohl weit älter als die Jahreszahlen auf ihren so leicht verfallenden Marterln und Taserln und selbst an den Kapellen, die auch durch ihren Stil ein Alterszeugnis geben. Denn sie sind von ziemlich gleichbleibenden Ursachen abhängig. Wirtschaftswege und Rainpfade sind gebunden an die Flur- und Besitzenteilung, und durch Zusammenlegung und Besitzwechsel werden sie in diesem Land der Grundzersplitterung wenig berührt. Das Herauswerfen ausgeaderter Steine auf die unbestellten Landstreifen muß die Wege nicht nur „verbessern“, sondern auch festlegen und landwirtschaftlicher Nutzung unzugänglich machen. Andere Wege sind durch die Bodenformen vorgezeichnet und oft durch sie zu sanften Windungen genötigt. Aber auch wo sie gerade verlaufen, vermeidet der unbewußte Schönheitsinn des Landvolkes schnurgerade Linien, gerade so wie in den Dorfzeilen.

Der Natur und den überkommenen Siedlungs- und Besitzverhältnissen angepaßt ist jedenfalls das Verkehrsnetz als ganzes und insbesondere die bezeichnende Überlagerung von zweierlei Wegsystemen.

Das geht auch aus den Seitenstücken hervor, die sich für selbständige Kleinwegnetze in anderen Gebieten finden. Ihre Verschiedenheiten und Ähnlichkeiten lassen uns das erkennen. Sie sollen aber nur flüchtig berührt werden. Über den Wienerwald sagt A. Merz ganz kurz, daß ihm dort Gebiete mit einem doppelten Verkehrsnetz bekannt seien.¹ Ich erinnere mich aus jungen Jahren, in der niederösterreichischen Buckligen Welt gesehen zu haben, wie zwischen den Bauernhöfen, die auf den einzelnen Hangvorsprüngen oder auf „Ecken“² liegen, unmittelbare Fußwege und gewundene, weitumgehende Zufahrten einander ergänzen. Man mag überhaupt in Gebieten zerstreuter Siedlungsweise ein dichtes Fußwegnetz erwarten. Aber es findet sich dort keineswegs überall. Ich habe vorhin an das Gebiet der Zaunvierecke in Salzburg erinnert; dort laufen selbst Fußwege zwischen Umzäunungen, und wenn sie je einmal solche Rechtecke queren, heißt es fleißig Gatterln auf und zumachen oder auf steilen „Stiegeln“ übersteigen. Die Ursache davon erkennen wir leicht in der Menge des Viehs, das innerhalb der Umhegungen und selbst auf den abgesperrten Wegen weidet. Im Innviertler Tertiärländ macht Waldarmut und Grundzersplitterung größere Umzäunungen unmöglich, die Stallviehhaltung aber läßt sie leicht entbehren. Erst einige Zeit nach der Grummeternte kommen ja hier die Rinder auf die Wiese und werden angepöckelt, um den letzten Graswuchs abzuweiden.

Sehr an die Wegverhältnisse in unserer Gegend erinnern dagegen jene in den Windischen Büheln, so sehr auch das slowenische Weinbergland kulturell vom bajuwarischen Bauernland verschieden ist. Das niedrige Hügelland ist viel stärker zerschnitten als unser Gebiet, aber es hat mit ihm die breiten, vornehmlich von Wiesen eingenommenen Täler, die langgestreckten Rücken und die unregelmäßigen Wellenhügel gemein. Alle drei Typen sind nur dort noch ausgeprägter als bei

¹ In einer Besprechung meiner Arbeit, Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde, Berlin 1916, 623.

² Von den Fußwegnetzen zwischen wenigen Dammstraßen, die der schwankende Boden in Mooregebieten begünstigen kann, sei hier nicht weiter die Rede.

³ Dieses Mundartwort hat Gölich in die Sprache der Wissenschaft eingeführt.

uns. So klingt es wie eine Schilderung aus dem Pramtal, wenn Sölch¹ sagt: „Ungemein reizvoll sind die abkürzenden Fußwege, die durch die Wiesengründe führen. So kann man fast die ganze Strecke von Pöfnitz bis Samarko (kurz vor Schloß Gutenhaag) oder die Strecke St. Leonhard — Hl. Dreifaltigkeit² usw. in der Talau zurücklegen“. Wenn er fortfährt: „Oft sind solche Wege mit Steinplatten ausgelegt und Steinplatten decken auch die Stufen der Berglehnenwege“, so klingt dies fremdartiger. Aber aus seiner Schilderung und aus dem Verlauf der Wege, die der frühere Beschreiber des Gebietes, Puff³ 1859 dem Fußgänger empfahl, geht hervor, daß der Fußweg in der offenen Talau vorherrscht, während die Straße, wie bei uns, sich auf dem höheren, trockeneren Rand hält, so daß man auf den beispielsweise genannten Strecken sie gleichfalls kaum berührt oder berührt. Ferner ziehen sich auf die Hänge, deren Weingärten einen großen Teil des Jahres hindurch ebensowenig durchwandert werden können, wie die Saatsfelder unserer Hügelwellen, je nach ihrer Steilheit und nach den Raumverhältnissen Fuß- oder Wirtschaftsfahrwege an den Rainen hinauf und oft quer über die Rücken. Diese selbst aber tragen wie bei uns „Fahrwege“ (wohl auch als Karrenwege bezeichnet), die zwischen den langen lockeren Reihen der

Winzerhäuser ebenso den Charakter von Verkehrswegen anstreben, wie die oben erwähnten, entschieden besseren Fahrwege auf unseren Riedeln und Rücken. Hier, wie dort, sind sie Übergangsformen zwischen Wirtschafts- und Wagenverkehrswegen. Über dies Netz aber spannt sich als Träger des Großverkehrs ein dünnes Straßennetz. Es bevorzugt noch ausgesprochenere als bei uns die Täler, beziehungsweise Talflanken. Der Vergleich beider Gebiete könnte noch zu Erwägungen über das Alter der Straßen und zu der Frage anregen, ob etwa dieses aus dem Kleinwegnetz so hervortretende Straßennetz aus ihm als ein Jüngerer herausgewachsen sei. Ich kenne nämlich ein Beispiel aus einem Teil von Polen, wo ein älteres Straßennetz für die „Panje-Wägen“ und ein neues für die modernen Fuhrwerke sich in ihrer Benützung ähnlich sondern wie in unseren Fällen Klein- und Großwegnetz.

Aber ich will diese und andere noch nicht spruchreife Probleme unerörtert lassen. Der Hinweis auf andere Gebiete soll vielmehr lediglich zur Vergleichung zwischen meinem engen Beobachtungsbereich und den übrigen Gauen Oberösterreichs anregen. Aus ihr wird sich vielleicht eine vollständigere und deutlichere Antwort auf die Frage ergeben, die ich mir vor Jahren gestellt habe: „Warum fehlt der Fußsteig hier fast völlig und ist dort in überreicher Fülle vorhanden; warum ist er hier nur eine gelegentliche Zwischenverbindung, dort aber fast unabhängig vom Straßennetz, ja von den dörflichen Fahrwegen?“



Die alte Ennschiffahrt.

Von Ing. Ernst Neweklowsky (Rinz).¹

Durch das zwischen Admont und Hieselau liegende Gefälle wird die Enns in zwei Strecken geteilt, die jede für sich der Flößerei dienen. Zwischen Hieselau und der Mündung des Flusses in die Donau gab es einst auch eine be-

deutende Ruderschiffahrt, an die sich allerdings nur mehr wenige unserer Zeitgenossen erinnern können, deren Spuren sich aber allenthalben an seinen Ufern erhalten haben.

Ihre Entstehung verdankt die Schifffahrt an der Enns der seit uralter Zeit

¹ Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft, Wien 1919, 275 (Sonderausgabe „Die Windischen Bühel“, Graz 1919, S. 48).

² In der Luftlinie ist die erste fast so weit wie von Zell nach Untersham, die zweite entspricht etwa der Entfernung von Andorf nach Judburg.

³ Marburger Taschenbuch, III. Band.

¹ Siehe 4 Lichtbilder vom Verfasser.