

Heimatgawe



Zeitschrift für oberösterreichische
Geschichte, Landes- und Volkskunde
Herausgegeben von
Dr. Albalbert Depiny

Verlag R. Pirngruber, Linz.

17. Jahrgang 1936.

1. u. 2. Heft.

Inhalt:

Dr. G. Brachmann, Herr Biedermeier reist	1
Dr. Gustav Eugendauer, Die gotischen Altäre in der Kirche zu Waldburg, D.-S.	15
Dr. Cornelius Freih, Franz Xaver Sühmayr (1766—1803)	21
Dr. J. Fröh, Freistadt und das Hagersche Kriegsvolk (1610)	34
Dr. Hans Commedia, Der Schwerttanz aus Pest-Neumarkt, Mühviertel	44
Paul Karnitsch, Zwei Hügelgräberfelder bei Kronstorf, Oberösterreich	53

Bausteine zur Heimatkunde:

P. Severin Leiblinger, Eine Pastoralinstruktion	61
Dr. Hans Commedia, Diamantene Fischerhochzeit in Traunkirchen	69
Karl Martin Camar, Johannstrunt	75
Annemarie Commedia, Trachtenbilder aus dem Werke: „Die Österr.-Ung. Monarchie in Wort und Bild“	78

Kleine Mitteilungen:

Dr. Viktor Winkler-Hermaden, Das Laienspiel	82
Dr. Adalbert Depiny, Invidieller Erntedank	87

Buchbesprechungen	92
-----------------------------	----

Mit 16 Tafeln und 3 Abbildungen im Text.

Buchschmuck von Mag Kislinger, Linz.

Beiträge, Zuschriften über den Inhalt, Tauschhefte und Besprechungsstücke sind zu senden an Dr. Adalbert Depiny, Linz, Volksgartenstraße 22.

Bestellungen und Zuschriften über den Bezug werden erbeten an den Verlag der Heimatgäue Richard Pirngruber, Linz, Landstraße 34.

Preis des Jahrganges postfrei S 6.50.

Alle Rechte vorbehalten.

Pension

in Bad Fischl

Fainzenberg

im ehemaligen Kaiserpark, ganzjährig geöffnet.
Bürgerliche Preise. — Wiener Küche. — 17 gut
ingerichtete Zimmer. Ruhige, staubfreie Lage.

Geschäftsleitung: **S. Mann**



17. Jahrgang.

1. und 2. Heft.

Herr Biedermeier reist.

Von Dr. G. Bra ch m a n n, Freistadt.

Schienen-Zeppe, Kraftwagen, gewaltige Überseedampfer, Lustriesen mit allen Bequemlichkeiten, die wie die Windsbraut von Erdteil zu Erdteil eilen und uns fast vergessen lassen, daß wir auf Reisen sind, haben uns verwöhnt, haben uns Menschen des 20. Jahrhunderts die Vorstellung verwischt, wie umständlich und beschwerlich man noch zu der Zeit reiste, da „Großvater die Großmutter nahm“.

Noch vor 100 Jahren — die ganz wenigen Eisenbahnen in Europa spielten noch kaum eine Rolle — gab es für den Reisenden zu Lande nur die drei uralten Fortbewegungsmittel: Zu Fuß, zu Pferd oder im pferdegezogenen Wagen.

Das Re i s e n z u F u ß auf weitere Strecken kam von vorneherein nur für den in Frage, der ohne viel Gepäck, oft auch ohne rechtes Ziel, sei es als „Bruder Straubinger“, sei es aus Vergnügung — bloß der Wanderlust halber — von Ort zu Ort zog. Gerade im Zeitalter der deutschen Romantik war das Fußreisen besonders beliebt geworden; konnte man doch abseits der staubigen Landstraßen in der damals noch so unberührten Natur schwärmerisch dahin wandeln. Daß aber schon ganz beachtliche (wenn wir so sagen dürfen: sportliche) Leistungen dabei erzielt wurden, zeigt u. a. das Beispiel des Dichters Geume („Wo man singt, da laß dich ruhig nieder . . .“), der in einer Wanderung von sechs Monaten durch Deutschland, Italien und Frankreich eine Strecke von 900 deutschen Meilen (= 6678.5 Kilometer) zurücklegte. Es gab z. B. geradezu Handbücher für Fußreisende, so das in Leipzig 1823 erschienene Taschenbuch

„Der Fußreisende oder: was hat man zu thun, um angenehm, nützlich und bequem zu Fuße reisen zu können?“ oder das 1826 in Berlin erschienene Bändchen „Der deutsche Wanderer“. Es ist recht beachtlich, was uns 1831 ein derartiges Handbuch „Der Passagier“¹⁾ an Ratschlägen für Fußreisen erteilt: Größere, teure Gasthöfe meiden; meistens könne man ja bei Bäckern, Mehlern, Bierbrauern, in größeren Städten wohl auch in Gartüchen billig und gut speisen. Auf dem flachen Land nehme man Milch, Hausbrot, Butter, Käse, Wurst, in Weinländern wohl auch Wein zu sich; auch Bier sei mancherorts wohlfeil. Die Wirte seien aber noch immer nicht von ihrer Voreingenommenheit gegen Fußwanderer geheilt. Man hüte sich aus Gründen der Sicherheit, in einzelgelegenen Schenken, Mühlen oder Höfen, besonders wenn sie in Wäldern liegen, einzutreten oder gar vor Fremden eine größere Barschaft sehen zu lassen; vielmehr habe man immer nur etwas Kleingeld in der Westentasche. Das Frau, Schau, Wem sei überhaupt die Hauptregel des Fußreisenden. In unsicheren Gegenden reise man höchstens vormittags und am frühen Nachmittag allein. Pistolen offen zu tragen sehe aber gar zu großrednerisch und herausfordernd aus, kleine Taschepistolen wieder könnten einen in polizeiliche Anstände verwickeln, man stecke sich also am besten ein Doppel-Terzerol in seine kleine lederne Umhängtasche, die man an einem Schulterriemen auf der linken Seite trägt und die noch Briefftasche, Reisepaß, Feuerzeug, Lederbecher, Schere, Messer, Eßbesteck, Kompaß u. dgl. enthält. Ein tüchtiger Stock, allenfalls mit Degenklinge oder auspringendem Dolch, noch besser ein Stock mit Bleiknopf und ein scharfer Hund seien die beste Sicherheit. Die eigentliche Reisetasche oder ein Ranzen soll nicht über 50 Pfund schwer sein; man könne für ihre Beförderung allenfalls einen vertrauenswürdigen Träger aufnehmen, der gleichzeitig als Wegweiser dienen mag, aber nie dem Reisenden aus den Augen kommen sollte. Fragt man in einer nicht ganz unverdächtigen Herberge nach dem weiteren Weg, so wähle man die Vorsicht, immer nach mehreren Orten zu fragen, damit gefährliche Lauscher nicht die wahre Wegrichtung entnehmen mögen. Unbekannte lasse man auf schmalen Pfaden und in Wäldern nie hinter einem hergehen. Als Kleidung wird dem Fußwanderer eine kurze Jacke (womöglich aus dem jüngst erfundenen wasserdichten Tuch) mit Taschen und lange, weite Hosen (aus Ranking oder Tuch, je nach der Jahreszeit, nötigenfalls auch beides zum Wechseln), schon ausgetretene Schuhe mit derber Sohle, dünne Wollsocken, Halbgamaschen aus Leinen oder Tuch empfohlen. In die Reisetasche oder in den Ranzen noch mehrere Wechselsocken, 3 bis 4 Hemden und Schnupftücher, Wechselgamaschen und Schuhe, ein Paar bequeme Pantoffeln, allenfalls einen schlichten „Frack“, um an Orten längeren Aufenthaltes besser gekleidet sein zu können. Eine Ärmelweste aus Biber oder Tuch, dazu ein kurzer Überrock, allenfalls auch ein dunkel-blauleinener, jetzt recht beliebter Überwurf nach Art der Fuhrmannskittel. Wachstafette Mäntel mit Kapuzen seien teuer und schwer. Als Kopfbedeckung eine Schirmmütze mit

Stirnleder oder einen runden Hut mit wachstuchenem Wetterüberzug, im Winter eine Pelzmütze mit Ohrenklappen und Nackenschirm, bei strenger Kälte ein oder zwei Bögen Pöschpapier zwischen Hemd und Kleidung, seidene Strümpfe und Handschuhe unter der Wolle, allenfalls brenne man sich in den Schuhen einen Strohwisch zu Asche und fahre dann gleich mit dem Fuß hinein. Ein Schrittzähler tut gute Dienste. Wo er fehlt, knäule man seine Handschuhe in eine Hand und ziehe nach Zählung von je 100 Schritten einen Handschuhfinger heraus; liegen die Handschuhe flach in der Hand, so hat man also 1000 Schritte gemacht. Zur Zählung der Tausender knöpfe man immer einen weiteren Rockknopf auf oder zu, oder knicke eine Kute, die man mit sich trägt, ein.

Das **Reisen zu Pferd**, nicht bloß auf Schusters Kappen, war in der Regel nur den Begüterten vorbehalten. Der größeren Bequemlichkeit während der Fortbewegung stand wieder der Nachteil entgegen, daß man sich, wenn man ohne Bedienten ritt oder das Pferd nicht Fremden überlassen mochte, in der Herberge auch um sein Tier zu kümmern hatte. Schon vor der Reise gab es Vorbereitungen: Das Pferd, das etwa 5 bis 12 Jahre alt sein sollte, mußte allmählich an etwas mehr, aber öfter gereichtes Futter gewöhnt, Unterdecke, Sattel, Beschlag usw. mußten instandgesetzt werden. In den ersten Tagen sollte man nicht über je 6 Stunden reiten, schließlich aber mochte man auch etwa 12 Stunden im Sattel bleiben. Jeder dritte oder vierte Tag sollte Ruhetag sein. Zur Schonung des Pferdes sollte höchstens kurzer Trab, bei schwerem Mantelsack nur Schritt geritten werden. Das Satteln sollte man selbst besorgen oder wenigstens persönlich überwachen. Bei großer Müdigkeit, Beschlagschäden, Druckstellen, Wunden und den gewöhnlicheren inneren Krankheiten des Reitieres hatte der Reisende selbst das Nötige vorzusehen, die erforderlichen Heilmittel selbst zu kennen und anzuwenden. Die Bekleidung des Reiters glich so ziemlich der des Fußreisenden, nur trug er noch gegen Wetterunbilden einen wasserdichten Mantel. Zur Verteidigung gegen Wegelagerer trug der Reiter noch vor etwa 100 Jahren sehr häufig einen Säbel, mindestens aber ein Paar Pistolen, hatte wohl auch einen scharfen Hund bei sich. Der Vermögende ließ sich von einem berittenen Bedienten begleiten.

Eine Gestalt, die ehemals auf den Landstraßen bedeutendes Ansehen genoß, der berittene Kurier, war vor einem Jahrhundert schon recht selten geworden, da er nun meist die zweispännigen Postkutschen benützte. Dem Kurier zu Pferd ritt ein Postillion voraus, dessen Pferd man wohl auch den Kuriersack aufpakte, wofür man außer dem üblichen Trinkgeld (in der Höhe wie bei einer zweispännigen Extrapost) für die Meile meist 52 kr. zu zahlen hatte.

Die wichtigste und meistverbreitete Art zu reisen, war noch zur Zeit unserer Großeltern die **Reise im Wagen**. Dabei unterschied man das Reisen im eigenen Wagen mit eigenen oder gemieteten Pferden und das Reisen in den Wagen der öffentlichen Post.

Das Reisen im eigenen Wagen bot den Vorteil, daß man sein eigener Herr und unabhängig von Postfahrplänen war. Dem stand entgegen, daß bei dem politischen Wirrwarr und dem Runterbunt auf der europäischen Landkarte, inmitten der ungezählten größeren und kleineren Staaten, der Länder und Vändlein vor allem im Deutschen Reich unausgesetzte Aufmerksamkeit auf die Weg- und Mautbestimmungen der einzelnen Hoheitsgebiete nötig war, wenn man nicht in Strafe kommen wollte. Manches Land hob vom Reisenden mit eigenem Wagen gar kein Stations- und Geleitgeld ein, um sozusagen seinen Fremdenverkehr zu fördern, andere wieder hoben diese Gebühren, wie auch Weg- und Brückengelder, und zwar in ganz unterschiedlicher Höhe ein; in manchen Ländern wieder war das Befahren von Poststraßen mit eigenen oder Mietpferden überhaupt verboten. Der Kutscher hatte also ohne Unterlaß auf Schranken, Weg- und Straßentafeln und Fahrverbote zu achten. In der Schweiz, wo die Mietpferde samt den Lohnkutschern außerordentlich teuer, die Straßen aber gut waren, empfahl es sich von vorneherein, mit eigenen Pferden und Kutschern zu reisen. Da man in solchen Fällen natürlich außer dem eigenen Gepäck den gesamten Bedarf für Wagen und Pferde (Striegel, Lappen, Bürsten, Eimer, Stalllaternen usw.) mitzuführen hatte, so war eine solche Reise begreiflicherweise höchst umständlich und erheblich teuer. Mit einheimischen Lohnkutschern, die ihre Gegenden ja kannten, also seltener sich verfuhrten, auch mit den Einkehrwirten meist gut standen, kam man in den meisten Ländern billiger aus. Es war üblich, mit diesen Leuten, die auch „Hauderer“ hießen und die man von Stadt zu Stadt fast überall bekommen konnte, im vorneherein über die von ihnen zurückzulegende Gesamtstrecke mit allen Einzelheiten, einschließlich der Stations-, Schmier-, Chauffee-, Geleit-Gelder usw. abzuschließen. Die Kost des Kutschers bezahlte man besser gesondert von Fall zu Fall. Auf vielbefahrenen Straßen konnte man oft billig Kutscher, die sonst leer hätten fahren müssen, für Rückreisen bekommen; solche Rückfuhren vermittelten gegen Trinkgeld die Hausknechte. In manchen Ländern bestand die Bestimmung, daß Reisende, die mit Mietpferden in einem Ort angekommen waren, von dort erst wieder nach einem oder gar erst nach zwei, ja drei Tagen mit Mietpferden weiterreisen durften, wenn der Ort eine Extrapoststation hatte. An anderen Orten wieder mußten Passierzettel oder Postscheine gelöst, Passagegelder u. dgl. geleistet werden, kurz die Beschwerden des im eigenen Wagen Reisenden waren vielfältig und aufenthaltsreich.

Das alles fiel bei der Reise im Postwagen fort, wogegen man freilich wieder die Unbequemlichkeit in Kauf zu nehmen hatte, die ein oft tagelanges Beisammensein mit fremden Menschen in verhältnismäßig engem Raum mit sich brachte. In den Dreißigerjahren des vorigen Jahrhunderts hatte man nach französischem und belgischem und tagischem Muster zwar schon bei der preussischen und der österreichischen Post mit nicht geringem Aufwand bequemere als die bisher üblichen Postwagen, nämlich die sogenannten „Diligenzen“ gebaut. Es waren dies ver-

schlossene, gedeckte Kutschen, denen außer dem Postillon noch ein Conducateur oder Schaffner beigegeben war. Die offenen oder ordinären Posten waren in deutschen Landen damals schon fast außer Gebrauch; sie hießen in Oesterreich, Baden, Sachsen und Oldenburg schlechtweg „Postwagen“, in Preußen „Fahr- und Personenpost“, in Mecklenburg „ordinäre Postwagen“, in Hannover und im Sargischen gar auch „Diligence“. Solche „Postwagen“ verkehrten z. B. von Prag nach Budweis zweimal wöchentlich, von Wien nach Ugram einmal wöchentlich und von Wien nach Zwettl alle vier Wochen einmal. Die „ordinären“ Posten wie auch die Diligencen hatten den großen Vorteil der Billigkeit: So kostete in Oesterreich im Jahre 1831 ein solcher Wagenplatz für je 14.8 Kilometer 24 bis 40 Kreuzer, dazu 3 Kreuzer Trinkgeld; 50 Pfund Gepäck waren in Oesterreich frei. Man mußte sich rechtzeitig auf dem Postamt einschreiben lassen, da die Plätze nach der Reihenfolge vergeben wurden. Mittel- und Fensterplätze waren am begehrtesten. Auf den hinteren Sitzen konnte man, wenn der Wagen voll war, die Füße nicht ausstrecken, was bei längeren Fahrten höchst ungemächlich war. Ein Platzwechsel gegen den Willen eines anderen Reisenden war völlig ausgeschlossen. Die Posten gingen ziemlich fahrplanmäßig ab. Sein Gepäck, Koffer, Mantelsack, Felleisen usw. hatte man beim Ein- und Umsteigen selbst im Auge zu behalten, bei Nüchtigungen tunlichst mit auf sein Zimmer zu nehmen und nicht unter den übrigen Postfachen im Posthaus zu lassen, da Verwechslungen oder auch Entwendungen noch ziemlich oft vorkamen. In den österreichischen Postwagen durfte Tabak nur mit Zustimmung der übrigen Reisenden geraucht werden, in Preußen war es überhaupt verboten. Gleiches galt von der Mitnahme von Hunden. Auf sein Gepäck, das gut und fest verpackt sein mußte, hatte man einen Leinwandfleck mit Namen und Bestimmungsort geschrieben, allenfalls den Zusatz „Passagiergut!“, worüber man einen Schein erhielt, mit dem man es auch während der Reise zurückbegehren durfte. Als Poststücke aufgegebenes Gepäck wurde jedoch erst am Ende der Fahrt ausgefolgt. Passagiergut wurde gleich den Poststücken durch den Schaffner auf dem Wagen verstaут und nur in seiner Anwesenheit durfte man sich den Stücken nähern. Für beide Arten Gepäck bestanden bestimmte Preissätze. Das freie Gepäck hingegen (in Oesterreich wie erwähnt 50 Pfund, in vielen anderen Ländern bloß 10 Pfund) hatte man selbst unterzubringen und zu beaufsichtigen. In den meisten Ländern erhielt der Reisende eine Art Fahrkarte, den sogenannten Personen- oder Postschein. Er enthielt die Bestätigung der geleisteten Zahlung mit einer Zusammenstellung der Rechte und Pflichten des Reisenden, Richtpreisen für Trinkgelder u. a. m. Ueberdies waren in allen Posthäusern die Postgebühren angeschlagen, auch lagen dort Beschwerdebücher auf. In Preußen galt Trinkgeldverbot. Ausländisches Geld brauchte vom Postbeamten nicht angenommen zu werden.

Da die ordinäre Fahrpost und die Diligence durchschnittlich nur 1 Meile (= 7.42 Kilometer) in der Stunde zurücklegte, hatten sich vor etwa 100 Jahren

schon sehr stark die schnelleren Eilwagen oder Schnellposten eingebürgert. Es waren dies völlig gedeckte Wagen mit Hänge- oder Druckfedern, teils mit, teils ohne „Kabriolets“, für 4, 6 und mehr Personen eingerichtet. Reichte der Raum im Wagen und im Kabriolet nicht aus, so wurden sogenannte „Beichaisen“ gegeben; auf sehr befahrenen Straßen konnte man bei besonderen Anlässen die Schnellpost mit 25 bis 30 Beichaisen sehen. Für das Gepäck galt das gleiche wie bei der Ordinari-Post oder Diligence; was als Überfracht (über das Freigewicht) oder als Poststück aufgegeben wurde, kam gegen Schein in den Packwagen. Die Schnellpost ging sehr pünktlich ab, man konnte auch nur beim Posthaus einsteigen. Diese Schnellposten oder Eilwagen fuhren etwas schneller als die Diligencen, in den — genau vorbezeichneten — Stationen wurde zum Frühstück und Abendessen nur je $\frac{1}{2}$ Stunde, zum Mittagessen $\frac{3}{4}$ Stunden gehalten. Das Essen stand im Posthof oder Gasthof schon bereit; in Österreich waren sogar die Speisezetteln und die Preise vorgeschrieben: für ein Frühstück zahlte man 12 bis 14, für ein Mittagessen 30 bis 36, für ein Abendessen 24 bis 30 Kreuzer. Der Eilwagen von Wien nach Linz ging z. B. Freitag um 21 $\frac{1}{2}$ Uhr ab und kam Samstag um 21 Uhr an; eine solche Fahrt kostete 10 fl. 20 kr.

Wer ebenso schnell wie mit der Schnellpost (dem Eilwagen) reisen und doch die Unannehmlichkeiten einer oft recht gemischten Reisegesellschaft vermeiden wollte, der bestellte sich zwei Tage voraus eine sogenannte „Separat-Schnellpost“, eine Reisegelegenheit, die anfangs der Dreißigerjahre des vorigen Jahrhunderts in vielen Ländern sehr in Gebrauch gekommen war. Man zahlte, ob nun eine Person allein oder mehrere zusammen reisen wollten, die Zahl der im Wagen vorgesehenen Plätze, hatte auch sonst die gleichen Nebenauslagen wie bei der öffentlichen Schnellpost; die Aufenthaltzeiten in den Mahlzeitstationen mußten, wenn man nicht in der nächsten das Wartegeld zahlen wollte, ebenso genau eingehalten werden, doch konnte man sich die Mahlzeitstationen nach freiem Belieben wählen.

Die allerschnellste und bequemste Art zu reisen aber war die „Extrapost“. Allerdings zahlte man dafür höhere Sätze, z. B. in Österreich für jede „Post“ (= 2 Meilen = 14.8 Kilometer), für jedes Pferd 56 kr. und für dieselbe Strecke für den Wagen — je nachdem er offen oder gedeckt war — 14 oder 28 kr. Dazu kam das sogenannte „Schmiergeld“ (4 bis 8 kr.), das sich trotz aller Widerstände in vielen Ländern noch hartnäckig erhalten hatte; es war dies eine Forderung und Nebeneinnahme des Wagenmeisters, oft auch des Postmeisters und wurde für unterwegs vorgenommenes Achsen- und Räder schmieren begehrt. Meist lief es auf einen recht unerwünschten und lästigen Aufenthalt und eine Wurzerei des Reisenden hinaus. In einigen Teilen Deutschlands war es daher vor 100 Jahren schon ziemlich abgekommen, in Österreich bestand die Bestimmung, daß erst nach höchstens 6 Meilen wieder geschmiert werden durfte. Da es fast die Regel war, daß man zu Reisen mit der Extrapost seinen eigenen Wagen beistellte, tat man auch gut, seine eigene Wagenschmiere mitzubringen und beim Schmieren unter-

wegs — allenfalls durch seinen Bedienten — diese Arbeit gehörig zu überwachen. Weiters gab es noch da und dort das sogenannte „Chausséegeld“, das in Osterreich aber nicht mehr eingehoben wurde. Eine ganz besonders wichtige Ausgabe aber war das Trinkgeld an den Postillion, das in Osterreich mit 12 kr. je „Post“ festgesetzt war. Sich hier an die Sage zu halten, bedeutete aber einen förmlichen Berruf, denn wie ein Lauffeuer ging einem dann der Ruf der Knickerei voraus; „Wer gut schmiert, der fährt gut“ hatte also aus diesen Zeiten her im doppelten Sinn seine vollste Berechtigung bekommen. „Wer hier knickert“, sagt ein Reisehandbuch, „ist noch nicht viel gereist oder Feind seines eigenen Vorteils“.

Man sah damals auf den Landstraßen die unterschiedlichsten Wagenarten; die Vorzüge, die man von einem guten Reisewagen verlangte, waren Leichtigkeit bei entsprechender Festigkeit. Denn es fiel sehr ins Gewicht, ob man ein Pferd mehr oder weniger mieten mußte. Bestand auch die Regel, daß man mit soviel Pferden weiterbefördert werden sollte, wie man gekommen war, so versuchten doch die Posthalter vielfach unter allen möglichen Vorwänden dem Reisenden mehr Pferde aufzudrängen. Gelang ihnen eine solche Spitzbüberei, dann ward man auf eine ganze Reihe von „Posten“ trotz aller Beschwerden die überflüssigen Pferde nicht mehr los und es blieb also noch das kleinere Übel, einem derartigen Posthalter ein oder zwei Pferde mehr zu bezahlen als er wirklich vorspannte.

Am häufigsten waren die halbgedeckten „Wienerchaisen“ oder „Wienerwagen“ zu sehen; höchst selten — selbst im Sommer, denn man scheute ja die Sonne nicht minder als den Staub, schlug man das Verdeck zurück. Diese Wagen hingen meist bloß hinten in Federn und saßen vorn auf der Achse auf, sie fuhren sich leichter als die vorn und hinten gefederten, die aber freilich bei langen Reisen bequemer waren. Der Anschaffungspreis eines solchen Fahrzeuges stellte sich auf 300 bis 600 fl. Bei einem Besatz von 2 Personen, einem Reisekoffer und einem Bedienten auf dem Bock — hohe Borderräder erleichterten die Fahrt — brauchte man drei Pferde. Eine Laterne in der Mitte mit einem Glas nach vorn und einem abblendbaren zweiten nach rückwärts in den Wagen waren beliebter als zwei seitliche. Jeder Wagen hatte einen herausnehmbaren verschließbaren Einsatzkasten und einen auf dem Hinterstuhl untergebrachten halbrunden Behälter für allerlei Reisebedarf, die sogenannte „Baute“. Der Bedientenbock stand hinten auf dem Packbrett, die Wagenfedern in Gestalt eines liegenden C, mit starken Schnüren umspannen, waren die beliebtesten; Ersatzfedern wie auch andere Ersatzteile, Behelfe und das unerläßlichste Werkzeug hatte man mitzunehmen, denn die Postillione staken sehr oft mit den Schmieden, Wagnern und Sattlern auf ihrer Strecke zum Nachteil des Reisenden unter einer Decke, indem sie Schäden viel größer als gebührllich hinstellten. Die Fenster des Wagens hatten Glas, weswegen man sie freilich an schlechten Straßenstrecken des Umwerfens und der Splittergefahr wegen herablassen mußte, außerdem hatten sie auch noch hölzerne Zugläden. Auch Droschken mit Verdeck und einem Koffer hinten, sogenannte „englische Wagen“

(Coupés) mit breitem Hinteritz für drei Personen und einem Notitz für eine vierte, bequemem Wageninneren, waren angenehme, in Deutschland schon sehr beliebte Fahrzeuge, für die man gleichfalls nur drei, höchstens vier Pferde rechnete. Ihnen nahelkommende, leichte, sehr bequeme Wagen Wiener Erfindung waren die sogenannten „Batarde“, hohe, leichte, meist nur zweispännig fahrende Fahrzeuge, die sogenannten „Stuhl-“ oder „Solsteiner-Wagen“.

Im allgemeinen konnte man bei der Extrapost mit einer Geschwindigkeit von etwa 90 bis 110 Kilometer im Tage rechnen.

Wir haben gesehen, wie umständlich, zeitraubend, anstrengend und eigentlich auch kostspielig also noch vor etwa einem Jahrhundert das Reisen zu Lande war. Dem Wanderer zu Fuß und zu Pferd drohten nicht mindere Beschwerlichkeiten, ja selbst Gefahren wie dem Reisenden im Wagen. Die Franzosenkriege hatten wieder eine Menge lichtscheues Gesindel in alle Länder gelockt, das Wege lagern, besonders auf Ordinari-Post mit Wertfracht, kam da und dort selbst in Mitteleuropa noch durch Jahrzehnte hindurch vor, Reisen in manchen Teilen Italiens, Spaniens und Polens waren bisweilen geradezu eine gewagte Unternehmung. Bezeichnenderweise brauchte z. B. in Spanien noch jede Diligence zwei bis drei Mann militärische Bedeckung. Ein zeitgenössisches Reisehandbuch rät denn auch unverblümt, bei jeder größeren Reise mitzunehmen: Ein Pistol mit Doppellauf, einen mit Kugel, den anderen mit derbem Schrot geladen; für die Batterie lieber geschliffene Apat- als Feuersteine. Eine Sicherung sei nicht ratsam, da sie in der Aufregung oft nicht rasch genug ausgelöst wird. Mit dem Kugellauf solle man auf den halben Mann, mit den Posten auf die Beine halten, jedenfalls aber einen Schuß nicht auf weitere Entfernung abgeben, als bis man vom Angreifer das Weiße im Aug erkennen könne. Nächtliche Fahrten durch größere Wälder, über Brücken u. dgl. vermeide man tunlichst. Rechnet man dazu noch den ungenügenden Schutz gegen die Witterung, der sich bei längerer Reise in schlechter Jahreszeit selbst im Reisewagen bot, die Ermüdung bei der ungenügenden Federung, dem Zusammengedrängtsein, den oft elenden Straßen, so ergeben sich weitere Gefahren, insbesondere für Schwächliche, für Frauen und Kinder. Man stelle sich eine tagelange Fahrt wie Heringe gedrängter Menschen im geschlossenen Wagen etwa zu Zeit einer Grippepeuche oder der gerade vor hundert Jahren wütenden Cholera vor, die oft unreinen Betten und mitunter unbeschreiblichen Aborte in den Raststationen, vor denen jedes Reisehandbuch nicht genug warnen konnte. Häufig genug gab es auf den Straßen Stürze mit tödlichem Ausgang. „Chausséen“ oder Dammsstraßen, d. h. Straßen mit ordentlichem Unterbau und gepflegter Fahrbahn gab es ja durchaus nicht überall und häufig genug erscholl der Schreckensruf „Die Chaussee ist zu Ende!“, worauf es dann auf jämmerlichen Feldwegen, Knüppelwegen oder gar querfeldein mit Hüh und Gott schwankend, knarrend und ächzend fahren hieß! Bedenkt man, daß dazu noch, wie schon erwähnt, Mitteleuropa, besonders das Deutsche Reich, ein buntes Ge-

wirr unzähliger Kleinstaaten war, die fast alle ihre verschiedenen Währungen, Maße, Gewichte, Zölle, Mauten und Straßenordnungen hatten, ja daß selbst die Wagenspur, d. h. die Weite der Wagengeleise fast in jedem Lande eine andere war, so daß die Wagenachsen verlängerbar gebaut sein und die Räder innerhalb der einzelnen „Soheitsgebiete“ (die man vielleicht in einer Stunde durchfuhr) danach umgestellt werden mußten, so macht man sich eine entfernte Vorstellung von den Genüssen einer damaligen Reise zu Lande, wobei der Beschwerlichkeit noch nicht gedacht ist, die ja bei jeder größeren Reise zu Land oder zu Wasser auch noch das Gepäck bot. Betrachten wir uns nur einmal die gewaltigen Reisekoffer aus Großvätertagen: meist lang und flach, auf alle Wagen passend, mit dickem Leder bezogen und eisenbeschlagen, häufig sogar noch mit Vorrichtungen, um sie von unten auf den Wagendächern anzuschrauben. Sicherer gegen Umschlagen fuhr man, wenn diese schweren Koffer zwischen den Vorderrädern angebracht waren. Dinge, die man rasch zur Hand haben wollte, so auch sein Nachtzeug, verwahrte man meist innerhalb der schon erwähnten „Pauke“ in großen Beuteln (den sogenannten „Nachtfäden“) aus buntgewirktem Zeug oder weichem Leder mit Zugschnüren. Hoch oben auf dem Wagen schwankten die sogenannten „Bäcken“, meist leichte Behältnisse, in denen man Kleider, Hüte u. dgl. verstaute. Manche Reisende nahmen angesichts der meist schlechten, oft geradezu gesundheitswidrigen Betten ihr eigenes vollständiges Bettzeug (wobei selbst Matratzen nicht fehlten) in wasserdichten Lederfäden mit, mindestens aber eine Decke aus zwei weichgerbten Hirschhäuten, die man im Wirtshaus auf das Unterbett legte und mit seinem eigenen Leintuch bedeckte. Zum bequemeren Fahren hatte man nicht selten eine Art Schlummerrolle im Wagen und saß auf seinem eigenen Koffhaarkissen. Wertgegenstände, Urkunden u. dgl. hatte man in einem mehr oder minder umfangreichen, versperzbaren Kästchen bei sich, auch ein Eßbesteck, einen hornernen oder silbernen Becher, eine „Schreibfeder von Horn oder Metall, wo die in einer Kapsel über der Feder befindliche Tinte von selbst zufließt und doch so fest verschlossen, daß man die Feder stets ohne Besorgnis bei sich tragen darf“, Briefftasche, Taschenbuch u. dgl. — und einen Eisenriegel, den man — mitunter recht zum Verdruß der Unterstandsgeber — der Vorsicht halber in Herbergen abends innen an die Zimmertüre schrauben mochte!

Das Reisen zu Schiff war vor einem Jahrhundert noch langsamer, wenn auch etwas weniger beschwerlich, jedenfalls aber wohlfeiler als das Reisen zu Lande.

1812 war bekanntlich in Schottland das erste Dampfboot (mit 3 PS) auf dem Clyde gefahren, dem bald eine ganze Anzahl anderer Dampfschiffe folgten. Im Armeekanal war vor einem Jahrhundert die Dampfschiffahrt schon die Regel, doch bangte mancher Reisende noch vor einer solchen Reise, nicht zuletzt aus Angst vor einem Zerknall des Kessels. Auch im Überseeverkehr, besonders nach der Heimmat des Dampfboots, den Vereins-Staaten, spielte das Dampfschiff schon eine be-

trächtliche Rolle. Für eine Überfahrt dahin zahlte man vor hundert Jahren im Zwischendeck mindestens 16 Guineen (etwa 320 Goldkronen) für den Erwachsenen, 6 bis 10 Guineen für ein Kind. Dabei gab es nur Salzfleisch, Speck, Kartoffeln, Reis, Graupen, Suppe und Tee. Die Unterkunft in Überseeschiffen war noch die denkbar dürftigste, man mußte sich sehr vieles selbst mitnehmen, um sie erträglich zu machen. Die Kost war für etwas verwöhntere Leute oft ekelhaft, ja kaum genießbar. Weine, Mineralwässer, in Fett gebackene Eier, Teigwaren, Zucker, Kaffee usw. mußte der Reisende selbst mitnehmen, auch etliche Küchengeräte, denn sehr oft mußte er auch die Speisen sich selbst bereiten; der Schiffszwieback war nicht jedermanns Geschmack, das Schiffswasser oft kaum zum Trinken. In der Binnenschiffahrt gab es alle erdenklichen Fahrzeuge: Auf dem Rhein, der damals schon „in Mode kam“, gab es Marktschiffe, Postschiffe („Wasser-Diligenzen“), Miets-Yachten und auch schon Dampfer. Dampfer gab es auch auf den Schweizer und den norditalienischen Seen, auch auf dem Bodensee. Bei Binnenfahrten war die auf den Schiffen gebotene Kost ganz erträglich. Die Fahrzeiten waren natürlich selbst bei Dampfbooten noch sehr lang; so fuhr das bayrische Dampfboot „Max Josef“ von Konstanz nach Bregenz fünf Stunden, die Reise kostete 1 fl. 12 kr.

Die Donau-Schiffahrt hatte, der Besonderheit des Gewässers entsprechend, ihre Eigenheiten: Es gab die „Hochenauen“ (oder „Klobzillen“), „Nebenbeis“, „Schwemmer“, „Kellhamer“, „Gamseln“, „Blätten“ und „Zillen“. Alle aus Weichholz, flachbodig, unbeteert, höchstens am Bord streifenweise gegen die Wasserwirkung angekohlt. Die „Hochenauer“, 136 bis 146 Fuß lang, nach ihrer Hauptfracht auch „Salzer“ genannt, dienten nicht nur zur Raufahrt, sondern auch zum Gegenzug mit Pferden, die von den „Jodeln“ oder Buben (mitunter ebenfalls Hochenauer genannt) geritten wurden. Je nach der Last und den Stromverhältnissen benützte man 10 bis 40 Pferde dieses stärksten, platthufigen Schlages mit ganz kurz gestutzten Schweifen. Die meisten dieser Tiere trugen eine Art viereckigen hölzernen Sattels, auf dem die Jodeln im Damensitz ritten. Ein Pferd ging hinterm andern an einer eignen, vom Zugseil (dem „Faden“) des ersten, größten Schiffes in einen Eisenring abzweigenden Leine. Da nicht überall die Treppelwege (oder der „Huffschlag“) sicheren Gang boten, kam es nicht selten vor, daß das Schiff „hineinfiel“, d. h. das Hauptseil riß — als Schutz dagegen diente der „Asterfaden“ — und Kösse und Reiter zuschanden stürzten oder daß der Zug das Schiff nicht zu halten vermochte, sondern in den Strom gerissen wurde. Da die „Jodeln“ das ganze Jahr über, solange eben die Donau fahrbar blieb, fast unter kein Dach kamen, sondern nur ihre Rohrdecke gegen den Wind, einen Häckselsack zum Riffen und die Erde zum Lager hatten, waren es nicht nur wetterfeste, sondern auch gar derbe Gesellen, von denen ein zeitgenössisches Zeugnis sagt, man könne sich „nicht leicht einen Begriff von der Rohheit dieser Menschen machen, die vielleicht auf der untersten Stufe der Kultur eines

Europäers sich befinden; der größte Matrose könnte vielleicht als ein Gentleman einem solchen Todel gegenüberstehen". Ubrigens sollen sie dem verderblichen Aberglauben gehuldigt haben, daß das Wasser jährlich einen von ihnen haben müsse, weshalb man nie einen Untersinkenden, sondern höchstens seinen Hut rettete. Die „Nebenbei“, 120 bis 136 Fuß lang, gewöhnlich an eine Hohenau gehängt, entsprach dem sogenannten „Anhang“ auf dem Rhein, die „Schwemmer“ (112 bis 124 Fuß) diente gleichfalls auch zum Gegentrieb. Gewöhnlich bestand ein Salzzug aus drei Schwemmern, einem Küchenschiff und einigen Plätten. Der „Kellhamer“ (nach der Stadt Kehlheim), auch „Sechserin“, „Siebenerin“, „Neunerin“ genannt, war 115 bis 128 Fuß lang, am Boden 18 bis 20, am Bord 20 Fuß breit. Beim Gegentrieb trug er nur etwa ein Viertel oder ein Drittel der Raufahrtlast, die sonst der eines Hohenauers (etwa 108 Tonnen) entsprach. Ein „Gamsel“ maß 90 bis 110 Fuß und trug auf der Raufahrt nur etwa 25.5 Tonnen. Plätten gab es große (50 bis 58 Fuß, für 14 Tonnen), mittlere (40 bis 45 Fuß, für 11 Tonnen) und kleine (30 bis 36 Fuß, für 9 Tonnen Last). Vor Reisen auf sogenannten Kopfplätten wurde gewarnt, da die geladenen Tiere oft Unlaß zu Unfällen gaben. Von Ulm, wo es damals 57 Schiffmeister gab, ging vom Beginn der Schifffahrt bis zum Katharinentag wöchentlich, meist montags, eine „Ordinari“ (eine Art Gamsel) nach Wien ab, auf der man für einen Platz in der Vorderhütte je nach dem Gewicht des Gepäcks 10 bis 11 fl., im hinteren aber nur 4 fl. zahlte. Die Ladung nauwärts betrug an 23 Tonnen. Dieses Schiff brauchte mindestens 8 bis 9 Tage, bei Nebel und Wind oft gar 14, ja 20 Tage bis Wien, da vielfach angehalten wurde. Eine mittlere Platte, auf der man eine 4 bis 6sige Kutsche verfrachten konnte, kostete von Ulm bis Wien 300 fl., eine kleine Zille ohne Hütte mit zwei Schiffern 180 fl.

Von Regensburg, wo damals 16 Schiffmeister waren, fuhr jeden Montag ein Ordinari-Schiff nach Wien, das 5 bis 6 Tage, bei schlechtem Wetter oft 13 Tage brauchte. Für einen Hüttenplatz zahlte man etwa 4 fl., außer der Hütte zahlten Fahrgäste, wenn sie sich zu Ruderdienst hergaben, 1 fl., sonst bis zu 3 fl. Eine solche Ordinari lud 14 bis 54 Tonnen. Eine kleine Platte für einen Reisewagen kostete bis Wien etwa 170 fl., eine kleinere etwa 135 fl., eine zweirudrige für zwei Fahrgäste 90 fl. Die Schiffmeister von Stadt am Hof fuhren jeden Sonntag und man zahlte bis Wien einen Hüttenplatz mit etwa 5 fl., einen anderen mit 2 fl., Handwerksburschen zahlten 48 kr. Ein Fahrzeug zu zwei Rutschen kostete 175 fl., ein solches für eine 155 fl., eine ungedeckte zweirudrige Zille etwa 100 fl. Von Schlägkeiten bis Bilshofen fuhr tags oder nachts eine förmliche Wasserpost, die sogenannten „Fliessteine“, kleinere Zillen mit Hütchen ohne Pferdezug; die Strecke bis Passau legte man in einer Nacht, die weitere bis Bilshofen in 4 bis 5 Stunden zurück. Auch von Obbs nach Grein, von Linz nach Wilhering verkehrten solche Fliessteine.

Das Reisen auf den Ordinari-Schiffen war keine Annehmlichkeit: Die Gesellschaft war oft sehr gemischt und es bedurfte eines Trinkgelds, um sich einen — freilich ganz ungeschützten — Sonderplatz am Oransl zu sichern. Wurde über Nacht angelegt, dann war man oft genötigt, in einem winzigen Nest, womöglich irgendwo in einem Bauernhaus, Obdach zu suchen. Im Gegensatz zu den Rheinbewohnern, die damals schon den Vorteil des Fremdenverkehrs zu erkennen anfangen, wurde über die Ungefälligkeit der Donauanwohner, selbst der kleineren Märkte, noch viel geklagt. Im günstigsten Fall bedauerte man, keine Unterkunft bieten zu können, oft aber wurde der Fremde geradezu barsch abgewiesen. Da bedurfte es wieder eines entsprechenden Trinkgelds an den Schiffmeister, der mit der Bevölkerung meist gut stand, damit man ein einigermaßen geeignetes Unterkommen über Nacht fand. Besser und auch nicht viel teurer war man daran, wenn man sich ein eignes Fahrzeug für 6 bis 10 Personen mietete, da man schneller fuhr und auf dem Schiffe gleichsam zuhause war. Ein Schlafsaal war dabei zu empfehlen. Die Kochkunst der Donau-Schiffer stand in gutem Ruf; für Kaffee, Tee, Schokolade oder Punsch mußte man das Nötige aber selbst mitbringen. Man hatte übrigens auch eine recht zweckmäßige Gelegenheit, von Wien nach Bayern mit den Regensburger Schiffmeistern und ihren Leuten zurückzureisen: Von der Mariahilfer-Vorstadt fuhr man in einer sechsspännigen Ländkutsche zwei Stationen weit, dann immer je zwei Stationen mit Zeiselwagen weiter bis Aschach. Von da ritt man zwei Stunden oder fuhr in kleinen, zweispännigen Wagen samt dem Gepäck. Dann ging es in pferdegezogenen, strohausgelegten Zillen über Nacht weiter bis Bilshofen, von wo man nach Belieben mit Wagen weiterreisen konnte. Bis Regensburg dauerte diese Reise 4 Tage und 4 Nächte (also weniger lang als die Briefpost) und kostete mit Koffer und Kost je Kopf 30 fl.

Paßschwierigkeiten und Zollschereereien gab es zu Großvätertagen auch schon übergenuß. Wer nach Osterreich einreiste, bedurfte zunächst eines Sichtvermerks der österreichischen Vertretungsbehörde im betreffenden Ausland. Von Bayern herein war Engelhartzell, später Aschach die „Einbruchsmauth“, wo zunächst der Paß gegen eine in Deutsch, Französisch und Italienisch abgefaßte Bescheinigung abgenommen, nach Linz geschickt und dort nach entsprechender Prüfung durch die Polizeistelle gegen Vorweis jenes Scheines wieder ausgefolgt wurde. Im großen und ganzen ging man dabei mit den Reisenden glimpflich um; wir haben von Arndt und Eichendorff gehört, daß auch sie sich dieses Weges auf die Polizei unterziehen mußten. Viel ungemächlicher waren die Zollplackereien: In Aschach mußte man alles gemünzte oder ungemünzte Gold getreulich angeben, worüber man eine Bestätigung empfing, die auch wieder zur Mitnahme des Edelmetalls ins Ausland bei der Ausreise berechnigte. Ohne solchen „Efito-Schein“ verfiel das Gold. Mehr als zwei Golduhren durften selbst „Honoratioren“ nicht, „Leute geringeren Standes“ aber bloß eine einführen. Nichtangesagter Tabak über

3 Lot verfiel und jedes verheimlichte Lot brachte 1 fl. Strafe. Auf ungestempelte Spielkarten stand empfindliche Gefällsstrafe. „Die Mauthbeamten“ — so sagt ein zeitgenössisches Zeugnis — „sind ziemlich artig und erfüllen ihre traurige Pflicht mit aller möglichen Schonung“¹⁾. Sogar Bücher und Schriften wurden „zensiert“: was für die Sicherheit des Staates — vor 1848 — unbedenklich schien, das durfte eingeführt, Bedenkliches mußte bei der Zensurstelle zurückgelassen und durfte bei der Ausreise wieder behoben werden. Es war rätlicher, sich sein Gepäck gleich in Wschach durchsuchen als nur versiegeln zu lassen, denn sonst mußte man es in Wien auf die Hauptmauth schaffen lassen und tagelang entbehren.

Nicht ohne eine gewisse Erheiterung lesen wir Menschen im Zeitalter der Sonnenfreude die ernste Besorgnis, mit der ein Reisehandbuch vor hundert Jahren vor der bösen Sonne bei einer Donaufahrt warnte: „Ihre sengenden Mittagsstrahlen, von dem Spiegel des Stromes zurückgeworfen, verbrennen die Haut mit furchtbarer Gewalt. Selbst Männer sind in Gefahr, den Sonnenstich zu bekommen, und keinem Frauenzimmer ist es zu rathen, ohne Sonnenschirm in der Mittagssonne auf dem Floße oder Schiffe sich außer der Hütte auch nur blicken zu lassen.“ Was würde der überängstliche Herr Biedermeier wohl über unsere in der „furchtbaren Mittagssonne“ nauwärts treibenden Faltbootnöcke und -nixe sagen?

Hören wir nur noch kurz, was das Ausland in einer knappen „Nachricht“ über unsere Landeshauptstadt im Jahre 1831 dem Reisenden bemerkt: „Linz, 18.000 Einwohner, das Schloß mit der schönen Aussicht, Bibliothek, physikalischem Cabinet-Garten. Das Schöne Landhaus. Die Brücke, 800 Fuß lang, nach der Vorstadt. Das ehemalige Jesuiten-Collegium. Das Lycäum und seine Sammlungen. Die große Fabrik von wollenen Zeugen usw. Der junonische Wuchs des weiblichen Geschlechts. Außerhalb der Stadt muß man das Mauthbillet und den Paß mit der Unterschrift der Linzer Polizei vorzeigen.“

Munterer klingt ein, wenn auch etwas älteres bodenständiges Zeugnis über unsere „Linzlerstadt“, in holprigen Versen, mit dem wir unsere Betrachtungen schließen wollen²⁾:

„Den Ursprung von der Linzerstadt / zu lesen ist sehr schön; / Wie Heinse ihn beschrieben hat, / soll diese Stadt schon stehn / Beinahe gegen tausend Jahr, / Die Altstadt war die erste Pfarr; / Linz soll (so stimmen viele ein) / Aus Lentium entstanden seyn.

Die Lage dieser Linzerstadt / Ist schön und angenehm, / Schon auf dem Donauströmgestad' / Kann man gut und bequem / Die schönste Gegend umhersehn, / Und auf der Brück' spazieren gehn, / Am Pöstlingberg, beym Jägermanr / Sieht man Enns, Ebelsberg, bis Steyr.

Man sieht beynah' ganz Östereich, / Den Traunstein, und so mehr, / Das Steyermarksgebirg zugleich / Mit freyem Aug' umher; / Man sieht auch das

Kirchschlager-Bad; / Ist man des Sehens endlich matt, / So heißt es: Jägermayr
schenkt ein den ächten Wilheringer Wein.

In dieser Hauptstadt zählet man / Bey dreyzehnhundert Haus; / Bey neun-
zehntausend Seelen kann / Man füglich rechnen aus. / Bevölkerung wächst immer
fort / In diesem ganz gesunden Ort, / Fabriken von so Mancherley, / Trag'n
auch noch Bevölk'ring bey.

In Linz sind sieben Kirchen noch, / Das Landhaus ist sehr schön, / Fünf
Thürme prangen stolz und hoch, / Sechs Uhren kann man sehn. / Es gibt auch
noch so mancherley / Sehr schöne Häuser, und Gebäu. / Am Fleiße, und an In-
dustrie / Fehlt es den braven Linzern nie.

Die Landesstell besteht allhier, / Die dieses Land regiert, / Bey welcher jetzt
ein Kavaller / Sehr weislich präsidirt. / Auch hat die Stelle der Justiz, / Und
jede Branche hier ihren Sitz, / So wird verwaltet hier in Linz / Die ob der enn-
fische Provinz.

Wirtshäuser giebt's in großer Zahl, / In manchem viele Gäst', / Man wird
bedient überall / So ziemlich auf das Best. / Doch im Koffeehaus sieht man
fast / Bey dieser Zeit oft keinen Gast; / Nur stehen welche vor dem Thor, / Und
lesen sich die Zeitung vor.

Theater, Gärten, und Redout, / Tanzsäle sind nicht leer, / Es waltet noch
ein frisches Blut / In Linz, und rings umher; / Spazieren freut die Linzer
noch, / Man sitzt nicht gern bey'm Ofenloch. / Ein gutes Bier und guter
Wein / Lad't Abends gern die Linzer ein.

Zween Jahrmärkt sind in Linz berühmt, / Ostern und Barthlmäi; / Die
Leute reisen, wie sich ziemt, / Sehr zahlreich auch herbei. / Tuchfabrikanten aus
Iglau / Erzeigen roth, schwarz, grün, und blau / fortan, und ohne Unter-
bruch, / das beste allerfeinste Tuch.

Die Senfenschmiede von Spital, / Von Molln, und Leonstein, / Und von
den Orten überall, / Kehrn bey der Sonne ein. / Das Sechen ist in Linz zwar
theuer, / Allein der Wirth Franz Petermayr / Ist ein fidele'r braver Mann, / Dem
dennoch niemand feind seyn kann.

Und wenn das grüne Bürgerchor / Bey Festen paradiert / Am Plage vor
dem Landhausthor im Feuer manörrirt, / So wird ein jeder eingesteh'n / Daß
selbes herrlich anzusehn. / Gewißlich muß es jedem freu'n, / Ein Bürger hier in
Linz zu seyn.“

*) Reichards Passagier auf der Reise in Deutschland. 1. Band. Berlin, Herbig 1831. —
— *) Flugchrift ohne Angabe von Zeit und Drucker. Im Privatbesitz, Freistadt.

