

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 Kriechbaum: 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 Spinnerlei und Weberei. Funde aus dem Mühlviertel	331

Bausteine zur Heimatkunde

Dr. Ernst Burgstaller: Der Beinschlitten im Volkshundehaus der Stadt Ried i. D.	338
Dipl.-Ing. Ernst Reweklowsh: 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 Gedenten	360
*	
Oberösterreichische Chronik 1949	366

Schrifttum

Dr. Eduard Straßmahr, Dr. Franz Pfeffer, Dr. Wilhelm Frech: Heimatkund- liches 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. Landes-
regierung, Linz a. D., Klosterstraße 7

Verleger und Eigentümer: Verlag des Amtes der o.-ö. Landesregierung, Linz a. D., Klosterstr. 7

Herausgeber und Schriftleiter: Dr. Franz Pfeffer, Linz a. D., Museumstraße 14

Druckstöcke: Klschbeianstalt Franz Krammer, Linz a. D., Klammstraße 3

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



Diese Knochenbearbeitungen der 2. Gruppe entsprechen nun durchgehends sowohl denen, die am Starnbergersee-Schlitten zu beobachten sind, wie insbesondere jenen des Holzösterer-Schlittens im Nieder 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, Knochenkufen, 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, Festschrift 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 Sit' 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 abzuhelfen¹⁾. Die Verordneten ließen im Jahre 1772 eine größere Menge Getreide aus Ungarn nach Linz bringen und schlossen mit den Schiffmeistern Franz Scheibpogen 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 Schifffzüge, die, soweit die Akten darüber 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. Militärverpflegsamt 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.

Wegen Korn von Mocs, Komorn und Gran durchgeführt, wobei ihm für den Preßburger Mezen 1 fl 10 kr bezahlt worden waren³⁾. Nunmehr war den Verordneten sehr daran gelegen, daß die Körner in bestimmter Frist und „wenn es noch ehenter möglich wäre, anherkommen“. Es handelte sich bei dem durch Scheibenpogen zu führenden Getreide um „pur lauterer Korn“, bei dem durch die beiden anderen Schiffmeister zu führenden um Korn und Halbgetreide (Korn und Weizen). Die Gewichte der zu befördernden Getreidemengen berechnen sich auf 3200, beziehungsweise 32.000 und 4800 Wiener Zentner. Das Getreide war vertragsgemäß an das „Gestatt nacher Linz“ zu überführen.

Greifen wir den mit Rosenauer geschlossenen Vertrag heraus. Der Schiffmeister hat sich verpflichtet, ohne Verweilen einen vollständigen Schiffzug mit den erforderlichen eigenen Schiffen, Leuten und Pferden nach Pest zu stellen und dort das Getreide zu übernehmen, das in zwei Transporten heraufzuführen war. Der erste Transport war „unter Begleitung Gottes“ bis Mitte Mai nach Linz zu stellen, der zweite gleich darnach im Verlaufe von zehn Wochen. Für Schäden durch seine oder seiner Leute Schuld hatte der Schiffmeister aufzukommen. Er wird aber entschädigt, wenn heftige Winde oder Wassergüsse die Schifffahrt über 24 Stunden behindern sollten, wenn die Schiffe wegen heftiger Stürme anzuländen gezwungen wären und „die Gestädten einfallete, diesertwegen ein Schiff unter Wasser gedrückt und versenkt würde, wenn ein Donnerblitz in ein Schiff einschlagete und solches andurch oder durch einen anderen Zufall Schaden leidete“, daneben aber auch, wenn im Neuhäusler Wasser wegen der daselbst verborgenen Bäume und Steinkugeln ein Schiff versenkt würde, was alles durch Zeugen „bewährt“ sein mußte. Für jeden niederösterreichischen Mezen Korn oder Halbgetreide erklärten sich die Herren Verordneten 1 fl 28 kr zu zahlen bereit und zwar nach erfolgter Ablieferung, bei Schließung des Vertrages aber zahlen sie 8000 fl Antizipation aus. Je die Hälfte dieses vom Ständischen Obereinnehmeramte zu zahlenden Betrags ist bei Auszahlung „des 1. und 2. Schiffmüeths“ abzuziehen. Das Ein- und Ausladen des Getreides bestreiten die Verordneten auf eigene Kosten. Bei Anhaltung der Schiffe über drei Tage wird für Verfeierungszeit bezahlt und zwar für jeden Zillenknecht 30 kr, für jeden Reiter samt Pferd 1 fl 12 kr. Maut- und Roggelder werden vergütet. Die Verordneten machen sich erbötig, erforderlichenfalls an die Behörde ein Ansuchen zu stellen, damit dem Schiffmeister Rosenauer gegen landesübliche Barbezahlung mit Leuten und Pferden hilfreich an die Hand gegangen werde.

Ähnlich sind die Verträge mit Scheibenpogen und Raab, doch sind die Preise etwas anders. Scheibenpogen erhält für jeden Mezen 1 fl 20 kr, Raab 1 fl 24 kr. Dieser erhält auch eine Vorauszahlung von 1200 fl. Im Vertrag mit Scheibenpogen ist nichts über allfällige Schäden im Neuhäusler Wasser erwähnt.

Die Durchführung der Transporte erfolgte, soweit dies aus den Akten zu entnehmen ist, im allgemeinen zeitgerecht. Allerdings liegen nur die Abrechnungen

³⁾ Ein niederösterreichischer Mezen sind 61,487 l, ein Preßburger Mezen 62,53 l.

Scheibenpogens über den Zug von Fischamend bis Linz vor. Auch Rosenauers Abrechnung betrifft nur für etwa die Hälfte der Menge die Beförderung von Ofen an, während für den Rest nur eine Abrechnung für die Überführung von Wien an vorliegt. Raab hat scheinbar überhaupt nicht die ganze Menge geführt.

Von Scheibenpogen wurde die Schiffsmiete für 4070 Mezen von Fische (Fischamend) bis Linz verrechnet, wobei der auf diese Strecke entfallende Einheitspreis mit 12 kr von Fische bis Wien und mit 52 kr von Wien bis Linz angesetzt ist.

Es ergibt sich daraus ein Betrag von	4341 fl 20 kr
hiez u kommen an Mauten und Roßgeldern	96 „ 03 „
und an Feiergeldern	259 „ — „
Zusammen	4696 fl 23 kr

Auch in der Abrechnung Rosenauers ist der Schifflohn von Wien bis Linz mit 52 kr eingesetzt. Er verrechnet:

Für den ersten Transport von Ofen bis Linz für	
20.238 Mezen zum Preise von 1 fl 28 kr	29682 fl 24 kr
Maut- und Aufschlaggebühren	960 „ 24 „
Zusammen	30642 fl 48 kr

Für den zweiten Transport von Wien bis Linz für	
19.763½ Mezen zum Preise von 52 kr	17127 fl 56 kr
Maut- und Aufschlaggebühren	445 „ 26 „
Zusammen	17573 fl 22 kr

Raab hat bloß 3406 Mezen von Wien nach Linz geführt	
zum Preise von 52 kr	2951 fl 52 kr
Roßmaut und Zillenrecht, Feiergelder u. dgl.	657 „ 1 „
Zusammen	3608 fl 53 kr

Von den aufgerechneten Geldern wurden von der Landschaftsbuchhalterei einige unwesentliche Abstriche beantragt, wobei es sich meist um Feiergelder handelt. Aus dem Buchhaltereibericht und Bemerkungen im Akte gehen verschiedene Einzelheiten hervor, die bemerkenswert sind und das Bild dieser Schiffzüge runden. Da sind vor allem die Mautstellen zu erwähnen. Als solche sind bei der Raufahrt, allerdings mit sehr geringfügigen Beträgen, genannt: Linz, Mauthausen, Nbs und Stein. Dagegen kommen in der Gegenfahrt folgende Mautstellen vor: Hainburg (wo für 8000 Mezen Korn 533 fl 20 kr Maut gezahlt werden muß), Ellend, d. i. Maria Ellend unterhalb Fischamend (gräßlich Traunische Land- und Wassermaut, für 6 Schiffe und 70 Pferde, also für 2 Züge 33 fl 33 kr), Schwachat (Gebühr), Wien (k. k. Wienerische Hauptmaut, Schiff- und Pferdgebühr), Roßau (Pferdgebühr), Stein (Maut), Aggstein (Pferdgebühr), Emmersdorf (Maut), Nbs (Maut), Struden (Schiff- und Pferd maut), Mauthausen (Maut), Linz (k. k. Oberm autamt, Maut).

Über die Größe der Züge ist außer den oben bei Ellend angeführten Angaben aus einer Bemerkung in den Akten zu entnehmen, daß zwei Züge des Schiff-

meisters Rosenauer 92 Pferde und 38 Knechte hatten, ferner, daß Passauer Schiffleute aus Obernzell an den Zügen beteiligt waren. Mitte Juni mußten die Rosenauer-Züge in Zwentendorf wegen allzuhohen Wassers güßfeiern, der Zug des Schiffmeisters Scheibenpogen mit 34 Pferden und 22 Schiffknechten in Fischamend. Wir können weiter entnehmen, daß der Sohn des Kaspar Rosenauer mit zwei Zügen an dem Transport beteiligt war und daß der zweite „Jung-Rosenauerische“ Zug verunglückt ist. Es mußten 2040 Mezen getränktes Getreide in Rosenstein (?) und der Rest von 2400 Mezen in Mauthausen ausgeladen werden, wo der Zug verblieb. Wenn auch nur ein Teil der Abrechnung vorhanden ist, so kann doch aus verschiedenen Bemerkungen im Akt entnommen werden, daß alle Züge von Ungarn bis herauf geführt wurden. Dies ist beim Schiffmeister Scheibenpogen beispielsweise daraus zu ersehen, daß sein erster Zug außer zu „langen Lewing bei Tulla“ (Langenlebarn) und Grein auch in den „Sielgräben unterhalb Gran und zu Megendorf in Ungarn“ windfeiern mußte.

Dipl. Ing. Ernst Neuweltowsky (Linz)

Die Altstraßen zwischen Ebelsberg und St. Florian

Die Wichtigkeit des Traunüberganges von Kleinmünchen — Ebelsberg ist gekennzeichnet durch ein ganzes Bündel von Altstraßen und Wegen, die am linken Ufer der Traun der von der Burg Ebelsberg beherrschten Brücke zustreben. Mehr als einmal wird uns die Bedeutung dieser Stelle durch geschichtliche Ereignisse vor Augen geführt, von denen das Gefecht bei Ebelsberg um den Besitz der Brücke im Jahre 1809 das letzte war.

Durchschreiten wir den Markt Ebelsberg, dessen geschlossene Einheit durch die Abtragung des Wasser- und Ennsfertores, sowie des bei der Kirche bestandenen Mesner- und Totengräberhauses wohl gelitten hat, so können wir uns trotzdem dem Zauber dieses mittelalterlichen Marktfleckens nicht verschließen, obwohl die elektrische Straßenbahn und der nie rastende Strom der Kraftwagen das Straßenbild beherrschen.

Ähnlich wie am linken Ufer ziehen auch rechts der Traun einige wichtige Straßen dem Flußübergang zu: die Wiener Bundesstraße, die in das Kremstal führende Ritzlhofstraße und die nach Steyr ziehende Wolfener Straße.

Während der Ort Ebelsberg 1071 als Ebilsperch erstmalig genannt wird, geschieht der Brücke erst 1215 (pons in Ebelsperch) urkundlich Erwähnung. Wann die erste Brücke über den Fluß geschlagen wurde, ist nicht bekannt. Jedenfalls war 1064 noch keine Brücke vorhanden. Damals schrieb Bischof Engelbert von Passau an den Bischof Gunther von Bamberg, daß der Übergang über den Inn bei Passau gefährlich und unbequem sei, die Überfahrt über die Traun werde der Dompropst sicherstellen, auch werde der Fährmann bei der Ennsburg veranlaßt werden, keine übertriebenen Forderungen zu stellen¹⁾.

¹⁾ J. Schäfer, Eine unbeachtete Urkunde für die mittelalterliche Geschichte Oberösterreichs, Heimatgaue Jg 4 (1923) S. 180.