

Die Eisenschiffahrt auf der Enns

Von Ernst Neweklowsky

Der natürliche Weg für das Eisen vom Erzberg nach Norden ist das Ennstal. Die Straße erreicht es in Hieflau, von wo sie dann neben dem Fluss nach Steyr führt und noch heute Eisenstraße heißt. Beim Kasten in Weyer zweigt von ihr die nach Waidhofen führende Straße ab. Schon in früherer Zeit ist ein Teil des Eisens von Groß-Reifling an, wo die Salza das Einzugsgebiet der Enns um 27 v. H. und damit deren Wasserreichtum entsprechend vergrößert, am Wasser ennsabwärts befördert worden, wozu die Leute des Abtes von Admont das nötige Holz, „darauf es geführt sey“, stellten, das ihnen nach Billigkeit vergütet wurde. Darüber entbrannten Streitigkeiten zwischen dem Abt von Garsten und den Bürgern von Steyr einerseits, sowie dem Abt von Admont und den Seinen andererseits, mit deren Schlichtung Herzog Albrecht von Österreich den Burggrafen von Steyr betraute. Nach der Urkunde vom 18. Jänner 1373 ist der von zahlreichen Zeugen bestätigte Vorgang von Alters üblich gewesen¹⁾.

Die Verführung des Eisens erfolgte also ursprünglich auf Flößen und zwar nicht bloß bis Steyr, sondern auch weiter auf der Enns und sogar auf der Donau bis nach Wien, wohin Steyr, von wo an auch Schiffe fuhren, einen regen Holzhandel betrieb, wie schon im Steyrer Stadtrecht von 1287 hervorgehoben wird²⁾ und aus einer Reihe von Urkunden des 14. bis 16. Jahrhunderts hervorgeht³⁾. Auch das Emmersdorfer Mautbuch (1482 — 87) zeigt eine außerordentlich geringe Zahl von Schiffen aus Steyr (42) gegenüber der großen Zahl der von dort kommenden Flöße (1067)⁴⁾. 1514 war zwischen den Bürgern von Wien und den Flößern von Steyr wegen des Holzverkaufes in Wien ein Streit entstanden, den Kaiser Maximilian dahin entschied, dass die Flößer rechtes Maß der Bäume halten sollten, dann könnten sie frei ihr Holz verkaufen. Den Preis derjenigen Bäume, die nicht das rechte Maß haben, könnte der Magistrat bestimmen⁵⁾. Am 5. Mai 1567 berichtet die niederösterreichische Kammer, die Steyrer könnten die Wiener Eisenkammer nicht mit Eisen versehen, weil es ihnen an Floßholz fehle⁶⁾. Der Verbrauch an Holz war ein sehr bedeutender, zumal auch viel Holz zur Erzeugung der Holzkohle benötigt wurde. Uneinigkeiten, die zwischen den Radmeistern in Eisenerz und den gallensteinischen Kammermeistern bezüglich des aus den admontischen Wäldern entnommenen Raffholzes (Stammholzes) entstanden waren, schlichtete eine landesfürstliche Kommission im Jahre 1498, die das Stift Admont zur Bestätigung der Schonung seiner Wälder zum Ladstattholz bewog⁷⁾. Das Holz zur Bereitung der Holzkohle entnahm man daher aus weiter entfernt liegenden Waldgebieten und schwemmte es auf der Enns herab, wozu man zu Hieflau 1502 den ersten großen Rechen erbaute. Sein Erbauer ist unbekannt, wahrscheinlich aber in der Person des kaiserlichen Waldmeisters Siegmund Paumgartner zu suchen, der auch den Holzrechen zu Leoben erbaut hat. Als man den Hieflauer Rechen zu bauen begann, war auch der Gedanke der Errichtung eines großen Holzrechens bei Groß-Reifling angeregt worden, doch zog sich der Baubeginn jahrzehntelang hinaus, trotzdem die hervorragendsten Wasserbautechniker der damaligen Zeit, darunter auch Wolf und Thomas Seeauer, zur Begutachtung herangezogen worden waren. Eine der Ursachen der Verzögerung mag in der damaligen Türkengefahr zu erblicken sein, streiften doch die Türken bis an die Enns. Erst als diese Gefahr gebannt war und 1565 der berühmte Wasserbaumeister Hans Gasteiger beigezogen wurde, der damals auf dem Höhepunkt seines Ruhmes stand, nahm die Sache greifbare Formen an und zwei Jahre später wurde er auf Grund seines Entwurfes mit der Ausführung betraut⁸⁾.

Am Ufer der Enns gab es mehrere Ladstätten, in denen eigene Fertiger die Verladung des Eisens besorgten⁹⁾. Die oberste war Hieflau¹⁰⁾, von wo an die Befahrung der Enns möglich war. Flussabwärts folgten Groß-Reifling und Weißenbach, wo alte Urfahre bestanden, von denen das zuletzt genannte in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts durch eine Brücke ersetzt wurde, auf welcher Rudolf von Habsburg dem Stift Admont das bisherige Urfahrgeld als Brückenmaut einzuheben gestattete. Diese beiden Ladstätten waren einträgliche Stellen, die vom Stift Admont verpachtet wurden¹¹⁾. Eine weitere Ladstätte befand sich bei Weyer, wo heute noch der „Kasten“, ein aus dem 14. Jahrhundert stammender Bau mit ursprünglich sehr weitläufigen Magazinen, besteht (Bild 1). Auch dieser Kasten gehörte ur-

sprünglich dem Stift Admont, 1512 gelangte er durch Kauf in den Besitz des Wolf Salzmaier, 1569 gehörte er dem Wolf Förster, der für die Ladstätte 10 Pfund Pfennige nach Garsten und 1 Pfund an die Kirche von Weyer zinste. Dafür bekam er von den Schiffen den zehnten Pfennig. Im 17. Jahrhundert hatten Georg von Pantz und seine Erben den Besitz inne¹²).

Was die Floßfahrt auf der Enns oberhalb Steyr zur damaligen Zeit betrifft, so war insbesondere die Stromschnelle bei Groß-Reifling gefährlich und nur bei höheren Wasserständen zu befahren, wobei dort eigene Strubfergen die Führung der Flöße besorgten. Auch sonst gab es noch zahlreiche gefährliche Stellen. Dabei konnten die Flöße bloß 60 Zentner Ladung tragen¹³).

Trotz der Schonung der Wälder zum Ladstattholz trat um die Wende des 15. Jahrhunderts Holz-mangel ein, da durch den Aufschwung, den die Technik damals nahm, die Eisenerzeugung sich fast verdreifachte. Der weiteren Verwüstung der Wälder konnte nur durch Einführung der Schifffahrt anstatt der Flößerei in der Strecke oberhalb Steyr gesteuert werden, wobei eine Rückführung der Schiffe ermöglicht werden musste, um deren längeren Gebrauch und eine Erleichterung der Lebensmittelzufuhr ins Gebirge hinein zu gewährleisten. Diese für die Enns kennzeichnende Eisenschifffahrt endigte in Steyr, was in dem alten Stapelrecht der Stadt begründet ist, das ihr 1287 von Herzog Albrecht erteilt worden war, wodurch Steyr schon im 14. Jahrhundert der einzige berechnete Verlagsplatz für das Eisen wurde¹⁴), wo es samt den Holzstämmen drei Tage lang zum Verkauf ausgebaut werden mußte¹⁵). Die Weiterbeförderung des Eisens von Steyr abwärts erfolgte in anderer Weise und auf anderen Schiffen, wovon noch die Rede sein wird.

Die Voraussetzung für die Schifffahrt oberhalb Steyr war die Schaffung eines Treppelwegs (Rosswegs, Schiffwegs), von dem aus die Schiffe gegenwärts gezogen werden konnten. Als Schöpfer dieses Rosswegs und der Regelung der Enns von Steyr bis Hieflau galt bisher der berühmte Hans Gasteiger, der bereits oben erwähnt worden ist, ein Tiroler, der zahlreiche technische Verbesserungen beim Eisenwesen im Dienst des Erzherzogs Karl durchführte¹⁶) und im Jahre 1573 das Neutor in Steyr erbaute¹⁷). Wie Josef Ofner in seiner Arbeit über die erste Anlage des Rosswegs von Steyr bis Haimbach bei Altenmarkt nachweist¹⁸), ist jedoch dieser 1563 fertiggestellte Weg nicht das Werk Gasteigers, der vielmehr bloß die Arbeiten von Haimbach bis Hieflau übernahm, welche übrigens erst nach seinem 1577 erfolgten Tod zu Ende geführt wurden.

Mit der Herstellung des Treppelwegs und der Beseitigung der bedeutendsten Hindernisse im Flussbett war also erst statt der Flößerei oder eigentlich neben dieser, eine Schifffahrt oberhalb Steyr möglich, die bis dahin, außer für örtlichen Gebrauch (Urfahre), nicht oder wenigstens nicht in größerem Umfang bestanden hatte. Die zur Verwendung gelangten Schiffe waren nach Art der Salzschiffe von der Traun erbaut, wo deren Rückführung, um die Wälder des Salzkammergutes zu schonen, bereits 1536 anbefohlen worden war, doch hatte es dort bis zum Jahre 1590 gedauert, bis mit dem Gegentrieb tatsächlich begonnen wurde¹⁹). Die Ennsschiffe konnten etwa 250 Zentner Eisen fassen. Im Jahre 1567 verkehrten bereits zwei solche Schiffe, wobei zwei Schiffmeister und 20 Knechte, sowie 12 Pferde benötigt wurden²⁰). Jedenfalls wurde auch weiterhin noch ein beträchtlicher Teil des Eisens auf Flößen nach Steyr gebracht, denn das Ladstattbuch von Weißenbach weist für die Zeit vom 1. Mai 1568 bis 30. April 1570 aus, dass von dort 599 Flöße und 78 Schiffe mit insgesamt 35.956 Zentnern Eisen und Stahl sowie anderen Eisenerzeugnissen nach Steyr zur Abfuhr gelangten, wobei das Kleiseisenzeug in Fässern verpackt war²¹).

Der Schiffsverkehr in der Strecke von Groß-Reifling bis Hieflau wurde im Lauf der Zeit wieder-eingestellt, auch in der Strecke zwischen Weißenbach und Reifling wurde er nur bis 1778 betrieben. Der Treppelweg war in dieser Strecke in der Krippau, in der die Enns zwischen lotrechten Felswänden strömt, in Form einer Halbgalerie von neun Fuß Höhe und vier bis fünf Schuh Breite aus dem Gestein herausgemeißelt. Mit dem Aufhören der Gegenschifffahrt verfielen die Brücken, die über die schmalen Seitenschluchten führten²²). Die Schifffahrt bis Hieflau wurde wohl auch späterhin noch betrieben und zwar in den letzten Jahren ihres Bestandes mit kleineren Zillen, die bloß 60 Zentner trugen und mit vier Mann bemannt waren. Damals fuhr der Schiffmeister Anton Aigner aus Kleinreifling auf dieser Strecke, der diese Fahrzeuge von Altenmarkt, bzw. vom Frenzgraben auf einem Wagen zurückbefördern ließ²³).

Der Betrieb der Ennsschifffahrt wird uns durch eine Reihe von Bildern veranschaulicht, die als zeitgenössische Darstellungen urkundlichen Wert besitzen.

Da ist vor allem ein Fresko zu erwähnen, das noch im Jahr 1919 an dem oben erwähnten Kasten bei Weyer deutlich zu sehen war²⁴). Der Kasten ist im April 1924 abgebrannt und vom Bild ist heute nichts mehr zu entnehmen²⁵). Es stellte die Enns mit dem Kasten dar, zeigte auf dem Fluss eine nauwärts fahrende Zille mit den eingestellten Pferden, am rechten Gestade eine verheftete Zille und am linken eine Zille mit vier Pferden in der Gegenfahrt, mit den beiden rückwärtigen Ruderbäumen und mit Lebensmitteln beladen, die zur Verpflegung der Eisenarbeiter dienten. Die Schifflleute, soweit sie nicht mit den Ruderbäumen beschäftigt sind, tauchen mit den Sparrhölzern die Zille vom Ufer weg (Bild 2). Unterhalb des Bildes befand sich die Inschrift „Adam Stainer 1699“, oberhalb ein Bild des hl. Nikolaus, rechts die Inschrift: „1592 den 8. July glangs Wasser heran“, also eine Hochwassermarken, die die Höhe des höchsten bekannten Hochwassers an der Enns festhielt²⁶).

Ein anderes hervorragendes Denkmal der Ennsschiffahrt ist das Altarbild des linken Seitenaltars der Kirche von Großraming (Bild 3). Der Maler des um 1725 geschaffenen, 196 Zentimeter hohen und 122 Zentimeter breiten Ölbildes ist unbekannt. Es stellt das Ennstal bei Großraming dar. Am linken Ufer fährt ein Schiffzug gegenwärts, der ebenfalls, wie jener am Fresko in Weyer aus einer mit vier Pferden bespannten Zille besteht, die mit Verpflegungsgütern beladen ist. Auf der Enns fährt ein Floß, über dem Bild sieht man Maria und den hl. Antonius²⁷).

Ein ähnlicher Schiffzug wie am Großraminger Altarbild ist auf der Zeichnung von J. G. Frey „Die Enns bei Kastenreit“ zu sehen, das auf der Enns gleichfalls ein begegnendes Floß zeigt (Bild 4)²⁸).

Eine gute Darstellung eines nauwärts fahrenden Schiffes mit den eingestellten Pferden enthält das Aquarell von J. G. Frey „Freudhofbrücke (Freithofbrücke) bei Kastenreit“ (Bild 5)²⁹).

Die Schifflreiter der gegenwärts fahrenden Zillen sind hübsch auf einer Gouache von J. Eberl (1828) „Losenstein an der Enns“ zu sehen (Bild 6)³⁰).

Eine interessante — wohl die einzige — Lichtbildaufnahme der einstigen Ennszillen (um 1880) befindet sich im Eisenbahnmuseum in Wien. Man sieht auf diesem Bild drei ländgefallene Zillen am rechten Gestade der Enns liegen. Die Schiffe hatten wahrscheinlich schon ausgedient, denn die Schifffahrt war damals bereits zu Ende (Bild 7)³¹).

Aus allen diesen Bildern können wir ersehen, dass Schiffe und Schifffahrtsbetrieb, solange sie bestanden, sich nicht viel geändert haben. Die Zillen, für die uns die Bezeichnung Waldeln³²), auch Wald- oder Waidhofenerzillen³³) überliefert ist, waren rückwärts (an der Stoir) verhältnismäßig hoch gebaut, damit sie, wenn sie vom hochgelegenen Roßweg über die Furten gezogen wurden, nicht Wasser schöpften. Sie wurden nauwärts mit vier Ruderbäumen geführt, die wegen der scharfen Krümmungen im Flusslauf kürzer waren als die auf der Donau üblichen. Die beiden vorderen wurden bei der Gegenfahrt in die Zille hineingenommen. Eine Verwendung von Einsetzrudern, wie sie auf der Traun üblich waren, oder der Saureiben (des Timons), wie sie zur Steuerung beim Gegenfahren auf der Donau im 19. Jahrhundert gebräuchlich wurden, finden wir auf der Enns nicht. Gegenwärts wurden die Zillen, wie wir auch auf den Bildern sehen, durch vier Pferde gezogen, von denen meistens zwei beritten waren. Bei jedem Fahrzeug waren fünf bis sieben Schifflleute und ein Aufleger, der dem Zugseil über Hindernisse hinweghelfen musste. In der Naufahrt wurden die Pferde im Schiff mitgeführt. Mitte des 19. Jahrhunderts werden uns die Zillen als 14 ½ Klafter lang, 9 ½ Schuh breit und mit 28 bis 29 Zoll Tiefgang beschrieben. Sie fuhren zwei Jahre auf der oberen Enns und wurden dann für die untere Enns und die Donau verkauft³⁴).

Die Schifffahrt auf der Enns oberhalb Steyr wurde durch Schiffmeister betrieben, die hauptsächlich ihren Sitz in Weyer hatten, wie der um 1630 mehrmals genannte Elias Kholler³⁵). Die Steyrer Schiffmeister, die seit alter Zeit eine Schiffmeisterinnung hatten³⁶), betrieben hauptsächlich die Schifffahrt unterhalb Steyr. An sie erinnert heute noch die dortige Schiffmeistergasse. Später betrieb die Innerberger Hauptgewerkschaft die Schifffahrt auf der Enns auf eigene Rechnung. Zum Schluss wurde sie an den Schiffmeister Anton Aigner in Kleinreifling übertragen³⁷).

Die Fahrzeuge konnten nauwärts eine Ladung von 240 bis 280 Zentner bei einem Wasserstand von 23 Zoll unter bis 22 Zoll ober Null am Weyerer Pegel führen. Bei 25 Zoll ober und 43 Zoll unter Null wurde nicht mehr gefahren. Gegenwärts konnte ein Schiff 110 bis 120 Metzen schweres Getreide, 180 bis 200 Metzen Hafer oder 80 bis 90 Zentner andere Güter befördern. Die Zillen fuhren früh morgens von Weyer nach Steyr (Weyerer Schiff) und kehrten am nämlichen Tage bis Ternberg, am folgenden

Tage nach Weyer zurück. Nach Weißenbach fahren sie früh von Weyer ab und kehrten zwischen 2 und 4 Uhr nachmittags mit Eisen dahin zurück. Die Menge der verführten Güter betrug 1849 — 51 durchschnittlich jährlich:

Nauwärts	56.330 Zentner Eisen und Stahl,
gegenwärts	1.172 Zentner verschiedene Güter und 20.170 Metzen Getreide ³⁸).

Im Jahre 1852 wird die Menge wie folgt angegeben:

Nauwärts	56.152 Zentner Eisen und Stahl,
gegenwärts	15.315 Metzen Getreide,

wobei die Fahrzeit 35 Wochen betrug³⁹).

Die Schiffe wurden selbstverständlich auch anderweitig benützt. Im 16. Jahrhundert bedienten sich bereits die oberösterreichischen Städte der Fahrzeuge von und nach Hieflau für ihren Handel mit Venedig⁴⁰) und das Weyerer Schiff war ein beliebtes Verkehrsmittel, das stets Fahrgäste mitführte⁴¹).

Von Steyr abwärts wurde das Eisen durch die oben erwähnten Schiffmeister zur Abfuhr gebracht. In dieser Strecke war durch die errichteten Fischarchen die Schifffahrt sehr erschwert. Trotzdem sie bereits 1382 Herzog Albrecht abgeschafft und Kaiser Maximilian 1512 neuerlich verboten hatte, bestanden 1575 „der Ärch mehr als zuvor“, obwohl die Enns „ein schiffreiches Wasser“ war, das zum „Ab- und Gegenfahren gebraucht“ wurde. Zwischen Steyr und Enns bestanden sieben solche Archchen, die leicht die Ursachen zu der „Scheutterung“ eines Schiffes sein konnten⁴²). Auch oberhalb Steyr gab es eine Fischarche und zwar bei Garsten, die dem 1493 erwähnten dortigen Abt Georg I. gestattet worden war⁴³) und noch Mitte des 19. Jahrhunderts bestand⁴⁴).

Im Jahre 1568 hatten Bürgermeister, Richter und Rat der Stadt Steyr mit den Schiffleuten zu Enns einen Vertrag geschlossen, nach welchem diese das Eisenzeug von Steyr nach Krems und Wien abzuführen hatten und zwar das ganze Jahr hindurch, insoweit man überhaupt fahren konnte, gleichgültig, ob sie Gegenfahren hatten oder nicht. Hierzu mussten sie gute Siebener Zillen samt Zubehör in Vorrat haben. Auch nach Linz war ihnen die Abfuhr des Eisens übertragen, wobei sie von der Ennsmündung gegenwärts fahren mußten⁴⁵). Bei der Wichtigkeit der Versorgung mit Eisen wurden nach einem Befehl Rudolfs II. vom 27. Februar 1595 die Schiffe und Schiffleute, die Eisenzeug von Steyr nach Linz und nach den Legorten donauabwärts führten, trotz des Krieges gegen die Türken, der eine große Zahl von Schiffen und Schiffleuten erforderte, nicht zu Diensten im christlichen Feldlager herangezogen⁴⁶). Als im Jahre 1713 wegen der Pest strenge Absperrungsmaßnahmen getroffen wurden, gestattete ein Befehl des Landeshauptmannes, Eisen- und Messingwaren auf Enns und Donau zu verführen, doch dürften sie nicht aus einem angesteckten Haus kommen und die Schiffleute mußten entweder die Kontumazzeit ausgehalten haben oder gewechselt worden sein⁴⁷). Später besorgten den Transport die Steyrer Schiffmeister, deren es drei Gerechtsame gab, die aber „unmöglich von der Schifffahrt, allein subsistieren“ konnten⁴⁸), weshalb sie Ende des 18. Jahrhunderts ein einziger Schiffmeister in seiner Hand vereinigte. Da dieser, Andreas Schrottbauer, „das Publikum nicht immer mit hinlänglichen Wasserfahren versah“, wurde er beauftragt, die Hälfte der drei Gerechtigkeiten an einen der Schifffahrt aus dem Ennsstrom und der Donau kundigen Mann zu verkaufen⁴⁹). Diese Schiffmeister führten außer Eisen auch andere Güter sowie Scheiterholz in ihren Schiffen und bedienten sich dabei verschiedener Fahrzeuge, wie sie auf der Donau gebräuchlich waren. Der Steyrer Schiffmeister Josef Neder verwendete sogar eiserne Schiffe, wie sie Ignaz Mayer in Linz erbaute⁵⁰). Im Jahre 1855 werden drei solche eiserne Schiffe angegeben⁵¹). Ein Teil des nach Steyr gebrachten Eisens ging von dort zu Land weiter, denn es wird z. B. für das Jahr 1852 zum Unterschied von der oben angeführten Menge in der Strecke oberhalb Steyr die Menge der von Steyr abgeführten Stahl- und Eisenwaren mit bloß 21.388 Zentnern angegeben. Von anderen Waren wurden in diesem Jahr u. a. 2.188 Klafter Scheiterholz und 8.000 Kälber verführt⁵²). Im Jahr 1851 führten die beiden Steyrer Schiffmeister Neder und Mayr 20.000 Zentner Eisenwaren, 2.000 Klafter Scheiterholz und 9.200 Kälber ennsabwärts⁵³).

Die Eisenschifffahrt auf der Enns dauerte bis ans Ende der sechziger Jahre des 19. Jahrhunderts und hörte mit der Eröffnung der Kronprinz Rudolf-Bahn auf. Nur im bekannten Steyrer Kripperl lebt sie noch fort, dort hat der Schiffzug auf der Enns seine Auferstehung gefunden⁵⁴).



Abb. 1: Der Kasten in Weyer an der Enns. Aufnahme Ing. Fuchs 1919.
Über den Fenstern des Erdgeschosses Fresko der Ennsschiffahrt.



Abb. 2: Fresko am Kasten in Weyer an der Enns.
Aus A. Pantz, Die Gewerke im Bannkreise des steirischen Erzbergs,
Jahrbuch des „Adler“, Neue Folge Bd 27/28 (1917/18) S. 60.



Abb. 8: Altarbild des ehemaligen linken Seitenaltars der Kirche von Großraming.



Abb. 4: Die Enns bei Kastenreit. Zeichnung von J. G. Frey



Abb. 5: Ausschnitt aus dem Aquarell „Freithofbrücke bei Kastenreit“ von J. G. Frey, darstellend nauwärts fahrende Zille mit eingestellten Pferden.



Abb. 6: Ausschnitt aus der Gouache „Losenstein an der Enns“ von J. Eberl (1828), darstellend zwei Schiffreiter.



Abb. 7: Ausschnitt aus dem Lichtbild „Der Kasten in Weyer an der Enns“ von J. Reiner, Klagenfurt, um 1880, darstellend drei am Gestade liegende ländgefallene Zillen.

- 1) O. ö. Urk.-Buch, Bd VIII, S. 631.
- 2) L. Bittner, Das Eisenwesen In Innerberg-Eisenerz bis zur Gründung der Innerberger Hauptgewerkschaft im Jahre 1625, Archiv für österreichische Geschichte Bd 89 (1901) S. 532.
- 3) Ebda, S. 576.
- 4) O. ö. Landesarchiv, nach einer Zusammenstellung von Oberarchivrat Dr. A. Hoffmann.
- 5) Fr. X. Pritz, Geschichte des Landes ob der Enns, Bd II Seite 205.
- 6) Bittner, a. a. O. S. 576.
- 7) A. Muchar, Beiträge zu einer urkundlichen Geschichte der altnorischen Berg- und Salzwerke, Steyer-märkische Zeitschrift H. XI (1833) S. 49 ff.
- 8) F. Feigel, Der Groß-Reiflinger Holzrechen und dessen Erbauer, der Wasserbaumeister Hans Gasteiger, Zeitschrift des steiermärkischen Forstvereins Jg 1 (1884); A. Pantz, Die Gewerke im Bannkreise des steirischen Erzberges, Jahrbuch des „Adler“ Neue Folge Bd 27/28 (1917/18) S. 78; Gr. Goldbacher, Hans Gasteiger, der Erbauer des Schiffweges und des Neutores in Steyr, Heimatgau Bd 3 (1941/42) S. 108.
- 9) Bittner, a. a. O. S. 512.
- 10) Ebda, S. 511.
- 11) Muchar, a.a.O. S. 49.
- 12) Pantz, a. a. O. S. 60; G. Grüll, Beiträge zur Geschichte des Kastens an der Enns, Heimatland 1927 Nr 8, 9.
- 13) Bittner, a. a. O. S. 511.
- 14) Ebda, S. 528.
- 15) Ebda, S. 530.
- 16) Ebda, S. 512.
- 17) Goldbücher, a. a. O. S. 110.
- 18) Seite 225 dieses Heftes.
- 19) K. Schraml, Das oberösterreichische Salinenwesen, Bd 1 S. 263.
- 20) Bittner, a. a. O. S. 513.
- 21) Muchar, a. a. O. S. 49.
- 22) Handels- und Gewerbekammer für Oberösterreich, Statistischer Bericht 1855 S. 88.
- 23) C. Neweklowsky, Die alte Ennsschiffahrt, Heimatgäue Bd 1 (1919/20) S. 162
- 24) Ebda.
- 25) Glücklicherweise hat sich eine Zeichnung des Bildes erhalten, die in Pantz, Die Gewerke im Bannkreis des steirischen Erzbergs, Jahrbuch des „Adler“ Neue Folge, Bd 27/28 (1917/18) S. 60 abgebildet ist.
- 26) Vielleicht wäre es doch möglich, das Fresko wiederherzustellen, so wie vor 25 Jahren Dipl. Ing. Anton Poschacher das Fresko eines Schiffzuges in Reiferdorf bei Mauthausen durch Frl. Sylvia Pen-ther wiederherstellen ließ. (E. Neweklowsky, Der Reiferdorfer Schiffzug, Oberösterreichische Tageszeitung (Linz) 6. März 1925).
- 27) Das Altarbild befand sich unter Nr. 68 in der Sonderausstellung 1949 „Das Eisen“ im Oberösterreichischen Landesmuseum.
- 28) Ebenda Nr. 64 a; über J. G. Frey (1791 —1885) einen Lederermeister aus Weyer, der ein Original war, siehe Welt und Heimat, Illustrierte Beilage zur Tages-Post (Linz) Jg 4 Nr 34.
- 29) Heimathaus Steyr; Sonderausstellung „Das Eisen“, Nr 64.
- 30) Oberösterreichisches Landesmuseum, Ortsansichtensammlung, Losenstein; Sonderausstellung „Das Eisen“ Nr 66.
- 31) Lichtbild von J. Reiner, Klagenfurt, um 1880, Eisenbahnmuseum, Wien; Sonderausstellung „Das Eisen“ Nr 50.
- 32) Mündliche Mitteilung alter Schifffleute vom Jahre 1919; Neweklowsky, Die alte Ennsschiffahrt, Heimatgäue Bd 1 (1919/2) S. 162.
- 33) Statistische Central-Commission, Schiffahrt und Verkehr 1865.
- 34) Handels- und Gewerbekammer für das Kronland Oberösterreich, Jahresbericht 1851. S. 56.
- 35) Stadtarchiv Steyr, Ratsprotokolle 1631.

- 36) O. ö. Landesarchiv, Abt. Gew., Cameralia, Fasz. 145 „Schiffleute“.
- 37) Gr. Goldbacher, Die alte Schifffahrt auf der Enns, Tages-Post (Linz) 28. Jänner 1922.
- 38) Handels- und Gewerbekammer für das Kronland Oberösterreich, Jahresbericht 1851, S. 56 ff.
- 39) Handels- und Gewerbekammer für das Erzherzogtum Oberösterreich, Jahresbericht 1852 S. 65.
- 40) Bittner, a. a. O. S. 593.
- 41) Goldbacher, Die alte Schifffahrt auf der Enns, Tages-Post (Linz) 28. Jänner 1922.
- 42) Stadtarchiv Steyr, Hauptgewerkschaftsakten, IV, 9 Nr 305.
- 43) Fr. X. Pritz, Geschichte der ehemaligen Benediktinerklöster Garsten und Gleink (1841) S. 38.
- 44) E. Neweklowsky, Das Arlfischen, Tages-Post (Linz) 24. Dezember 1937.
- 45) Stadtarchiv Steyr, Hauptgewerkschaftsakten IV, 12 Nr 588.
- 46) Stadtarchiv Steyr, Hauptgewerkschaftsakten IV, 15, 9 b.
- 47) Pritz, a. a. O. II S. 478.
- 48) Stadtarchiv Steyr, Ratsprotokoll, 1734, 134 S. 145.
- 49) Ebda, 1802, B 246 S. 99.
- 50) 100 Jahre J. u. C. Neder Steyr-Wien 1831 — 1931, S. 12.
- 51) Oberösterreichische Handels- und Gewerbekammer, Statistischer Bericht 1855, S. 88.
- 52) Siehe Anmerkung 39).
- 53) Siehe Anmerkung 50).
- 54) Oberösterreichische Tageszeitung (Linz), 6. II. 1926.