

Die erste Anlage des Ross- und Schiffweges von Steyr bis Haimbach bei Altenmarkt

Von Josef Ofner

Nur spärliche Reste des im 16. Jahrhundert erbauten und bis zur Eröffnung der Kronprinz-Rudolf-Bahn begangenen Ross- und Schiffweges¹⁾ von Steyr ennsaufwärts blieben bis heute erhalten. In nicht allzu ferner Zeit aber werden auch sie zum Teil von den Fluten der Enns bedeckt sein, wenn mit der Vollendung des Kraftwerkes bei Großraming die Stauung des Wildwassers einsetzt.

Wie eine Urkunde Herzog Albrechts aus dem Jahre 1373 berichtet, benützte man von alters her neben der Landstraße den rasch dahineilenden Gebirgsfluss zur Verfrachtung des Eisens aus dem Innerberg²⁾. Dieser Floßtransport jedoch war infolge der reißenden Strömung und der vielen Felsklippen mit zahlreichen Gefahren verbunden. Besonders fürchtete man die Stromschnelle bei Großreifling, die Strub, die Jöserling³⁾ und die felsige Talenge bei Großraming. Hier und an anderen gefährlichen Stellen überwachten Fergen die Fahrt der Flöße⁴⁾. Bereits im Jahre 1398 veranlassten die Steyrer die Entfernung einiger Steine aus dem Flussbett, wofür sie von Freistädter Kaufleuten, die nach Venedig handelten, eine Beihilfe verlangten⁵⁾. Die Eisenverflößung war aber nicht nur gefährlich, sie war auch unwirtschaftlich. Da auf einem Floß nur 60 Zentner verladen werden konnten, benötigte man eine große Anzahl Fahrzeuge dieser Art und damit eine beträchtliche Menge Raifholz (Floßholz)⁶⁾. Auch die Eisengewinnung verschlang viel Holz. Es zeigte sich daher zu Anfang des 16. Jahrhunderts ein fühlbarer, Holzangel, der die Regierung bewog, die Beförderung des Eisens auf Schiffen vornehmen zu lassen⁷⁾. Die Durchführung dieses Planes verlangte nun die Anlage eines Ross- und Schiffweges.

Im September 1533 erging an Steyr der kaiserliche Auftrag, den „Wasser stranck die Enns von Steyr aus bis gen Reifling“ besichtigen, überschlagen und machen zu lassen⁸⁾. In der Eisenstadt fanden sich hierfür keine geeigneten Fachleute. Man wandte sich daher an den Gmundner Amtmann Sebastian Hofer, der noch Ende September den Würhmeister Lienhard Dommair und den Schiffmann Wolfgang Sudler nach Steyr schickte⁹⁾. Schon anfangs Oktober besichtigten sie die vorgeschriebene Ennstrecke, doch wurde die „Beschau“¹⁰⁾ recht flüchtig vorgenommen. Den Sachverständigen war es hauptsächlich darum zu tun, das für den Rossweg geeignete Flussufer festzustellen. Fast in keiner Weise erwähnten sie die durchzuführenden Arbeiten und mangelhaft waren ihre Vorschläge zur Überwindung der gefahrvollen Engstellen. „In der wenndt“¹¹⁾, so heißt es in ihrem Bericht, „da mueß man ein Zyllerl vnd am lanngs seill, durch die wenndt haben, das da stätlichs da belyb, damit man das saill durch die wenndt Zu dem schöff fueren, darnach die Roß furspand“. Während sie hier noch eine dürftige Lösung fanden, waren sie in der Strub völlig ratlos: „Da hab wier nach vnnsERM ainfoltigen verstandt, nicht versteen khunen, das man ain Roß wög khinndt machen...“

Steyr legte vermutlich damals noch keinen besonderen Wert auf eine ausführliche Relation der Fachleute aus Gmunden. Für die Bürger dieser Stadt war ja der Handel mit Raifholz eine bedeutende Einnahmsquelle, weshalb sie auch mit der Schiffbarmachung der Enns nicht völlig einverstanden waren. Zudem erklärte ihr Berater, der achtzig Jahre alte Ferge Erhard am Zulehen, dass diese Weganlage infolge des Hochwassers nur durch drei Monate im Jahre benützt werden könne und außerdem keine geeigneten Schiffe vorhanden wären¹²⁾. Die Kommissäre hingegen fassten trotz aller Einwände schon damals den Beschluss, den Bau in Angriff zu nehmen. Der Rechenmeister Hanns von Kundl und der Innerberger Amtmann wurden 1535 von der Regierung beauftragt, Maßnahmen für die Regulierung der Enns zu treffen. Die Arbeit, die in Steyr begann, machte aber keine wesentlichen Fortschritte, ja sie kam schließlich durch die Türkenkriege auf lange Zeit zum Stillstand¹³⁾.

Erst im Jahre 1555 berichten die Archivalien wieder von den Ergebnissen einer neuerlichen Begehung der erwähnten Flussstrecke. In ausführlicher Weise behandelt das Problem der Ennsschiffahrt eine im Steyrer Stadtarchiv verwahrte „Beratslagung des Roß- vnnnd scheffwegs So von Reiffling aus biß geen Steyr nach der Enns gemacht vnnnd für di Hanndt genomen werden soll“¹⁴⁾. Nach diesen Aufzeichnungen erteilten am 29. August 1553 die niederösterreichischen Kammerräte den „wegen der Eisen Sperr des Innerperg“ verordneten Kommissären Sebastian Thunckhl, Hallamtsverweser zu Aussee,

Christoph Frölich, Waldmeister in Steyr, Abraham Paumgartner, Pfleger zu Erna und Leonhard Krumenackher, Gegenschreiber des Waldmeisteramtes, den Befehl, sofort den Ross- und Schiffweg mit mehreren sachkundigen Leuten zu besichtigen und einen Kostenvoranschlag zu erstellen. Die daraufhin gebildete Kommission leitete Leonhard Krumenackher. Ihr gehörten an die Hammermeister Paul Kherzenmändl und Jeronimus Prewer aus St. Gallen und Reifling, Hans Grueber und Georg Weitz aus Weyer, Lazarus Scheychl und Thomas Messl aus Steyr, der Wühr- und Holzmeister Leonhard Rösch und der Schiffmann Ruprecht Kunig aus Hallstatt, der Schiffmann Stefan Fux aus Gmunden, die Fergen und Flößer Jakob an der Leutten, Peter an der Hurtt, Tibold unterm Leobner, Hanns am Weidtpun, Urban an der Leuten, Hans Wagnagl, Stefan im Schena, Wolfgang Messner, Fritz in der Steina, Leonhard Gastnawer, Roman Vorster, Peter bei der Pruggn bei Raming, Jakob Heisrer, Paul im Reit und der Steinbrecher Oswald Kunstler aus Hieflau. „Mit allem Fleiß“ wurde in der Zeit vom 10. bis 17. Oktober¹⁵⁾ das Gelände der Enns von Steyr an flussaufwärts besichtigt; hierbei wurden der Verlauf des Rossweges, die hierfür notwendigen Arbeiten, die Erfordernisse an Werkzeugen und Geräten sowie die voraussichtlichen Kosten festgelegt.

Nach der „Beratschlagung“ sollte der Treppelweg von Steyr aus am rechten und oberhalb Garsen am linken Ufer angelegt werden. Bis Großreifling war aber noch an dreizehn Stellen ein Uferwechsel („Anschub“) vorgesehen, und zwar im Wolf, bei der „Schafferin“¹⁶⁾, in Ternberg (Brücke), vor Trattenbach, in der Goldgrub, in der Wacht, in der Wenndt¹⁷⁾ beim „Rosfall“, bei der Freithof-Brücke¹⁸⁾, im Weinschwall¹⁹⁾, bei der Frenzbrücke, in Weißenbach und in Haimbach²⁰⁾.

Die Anlage des Ross- und Schiffweges selbst erforderte eine Reihe mühevoller, mitunter sehr gefährlicher Arbeiten. Vor allem war das Ufer von Wurzeln, Sträuchern und Bäumen zu säubern, eine Tätigkeit, die stellenweise mit großen Gefahren verbunden war. In der Jöserling z. B. gab es „vill groß Pamb Ab Zuhackhen vnnd di Wurzen Zuraumen, darzue man aber nit khumen noch steen mag, sunder man die khnecht an Heng sailen hinab lassen mueß“. Außerdem sollten Sand, Schotter²¹⁾, Gesteinstrümmer entfernt und manchmal mächtige Felsen gebrochen und mit „Waagbäumen“ oder großen Winden aus dem Weg geräumt werden. Einige Felsblöcke trugen besondere Bezeichnungen. Zwischen Dambach und Ternberg befanden sich „die Eisen Hürt“, der „Rosenawer“ und die zwei „wolff stain“. Oberhalb Ternberg lagen die „Hausstain“, bei Großraming der „Tyer stain“, der „Tutten“ und der „Winderstain“ und in der Nähe von Weißenbach bildete der „ober Talkhawer“ ein Hindernis für die Schifffahrt. Bei Losenstein sollten zwei Holzfänge und neben der Ternberger Brücke eine Lohstampfe („lach standph“) abgetragen werden.

Zur Sicherung des durch wasser- und geröllreiche Seitengraben oder durch abschüssige Schutthalden gefährdeten Weges sollten auf den Strecken Ternberg— Trattenbach, Großraming — Hornbachgraben sowie bei Weißenbach Steinmauern gebaut und in der Jöserling über einen „bösen tiefen Graben“ eine starke Brücke errichtet werden.

Vom „Rarwach Hamer“ bis zum „Scharekh“ bei Reichraming war am rechten Ennsufer ein Treppelweg für das Hochwasser und ein solcher für das Niederwasser geplant.

Größere Unebenheiten des Bodens oder steile Felsufer suchte man durch den Bau von Senkwerken oder „Stuben“ zu überwinden. „Von der Gsetten mull biß an den Rorrerstain²²⁾ ist vngvuerlich ain Puxen schus lanng daselbst mueß man ain Werch In di Enns eisenkhen fünf Paumlang vnnd mit guetten grossen werchstain Auf schwären darauf die Roß woll geen mugen“. Solche Senkwerke waren noch vorgesehen unter dem Oberauerstein bei Großraming, unterhalb der Rodelsbach-Mündung²³⁾, zwischen Kastenreith und Kleinreifling, in der Jöserling, zwischen Frenzbrücke und Altenmarkt, in der „schwarzen hurt“ vor Weißenbach und schließlich in der „Kripp“, um hier die dauernde Versandung zu verhindern²⁴⁾.

Doch nicht für alle unwegsamen Uferstellen genügten die Senkwerke. In einigen Fällen wurden daher besondere Vorrichtungen für die Gegenfahrt von der Kommission vorgeschlagen. So wollte man über die unterhalb Reichraming gelegene „Steinwand“ die Pferde leer gehen lassen, während die Schiffleute ihr Fahrzeug an sechs im Felsen befindlichen Eisenhaken stromaufwärts ziehen sollten. Für die Gegenfuhr durch die „Wenndt“²⁵⁾ findet sich in der „Beratschlagung“ folgender interessanter Vorschlag: „Alda ist Im Radt befunden worden, das man daselbst ain khetten vber di Enns von Ainer maur In die Annder Vest einmachen soll... daran mueß ain Eisner khloben hangen vnd ain khetten daran, die

vngvuerlich Zehen khlafter lanng sein soll, dieselb Khetten mueß man an das Scheff Anschlachen Vnnd von der rechten handt²⁶) mueß man auf die Lingkh Hanndt²⁷) her vberfaren, es soll auch an dem khloben neben der großen khetten noch ain Claine khetten Angeschlagen sein, die an der ain seyten In di maur eingemacht werden Mueß, mit derselben khetten, man den Khloben Allemall Herwider Zum schöff Ziechen mag; Weiter so mueß auf d(er) Linckhen Hanndt Ain guette starcke lanng khetten die vngeferlich In die funffzig khlafter lanng sein soll, In die maur eingemacht werden, Die glider mueßen An der Khetten rund sein, vnnd Ainer guetten span weit, damit man mit den Hennden woll darein greiffen khann, Daran man dß Schöff biß Z(u) d(er) Brüggen Zu Rämung dar vber di Roß Läre geen, Pracht vnnd zogen werden mag“. Von der Brücke weg wollte man das Schiff gleichfalls am rechten Ufer an einer etwa hundert Klafter langen, an der Felswand befestigten Kette flussaufwärts schleppen lassen, während die Pferde vorerst auf der Landstraße²⁸) und dann über einen Abhang zum Schiff vorgehen sollten.

Damit die „Roß nit abauß“ fallen, waren besonders gefährliche Abschnitte der Weganlage mit einem festen Geländer zu versehen und für das Zugseil an verschiedenen Stellen Streifbäume aufzulegen.

Für dieses umfangreiche Bauvorhaben benötigte man Werkzeuge um ungefähr tausend Pfund Pfennig, und zwar große Eisenschaukeln, „Pucher schlegl“, kleine und große Handschlegel, Faustschlegel, zum „stueffen vnnd Rizen“ Zweispiß, große und kleine Eisenstangen, Bergeisen, „Pergkhrazen“, Wurzhacken, „Schawattn Fed(er)n stuckh vnnd kheil“, außerdem zwei Schiffe („Sibmerin“), darauf „schmidten mit geringen laden gemacht werden, die man Allendthalben den Arbeitern nach fueren mag“, zwei weitere Schiffe („funfferin“) zum Steinbrechen und zu verschiedenen anderen Arbeiten, acht Seile und zwei starke Ketten zum Auswinden der großen Steine.

Die Gesamtkosten des Ross- und Schiffweges von Steyr bis Haimbach wurden mit 9.110 Pfund Pfennig veranschlagt. Die „seer lanng Meill Weegs“ von Haimbach bis Großreifling jedoch, die viele „Pösse Orter“²⁹) aufwies, schätzten die Kommissäre auf 24.200 Gulden.

Als geeignetes Schiff für den Transport von 200 bis 250 Zentner Eisen wurde eine „Sechserin“ empfohlen. Auf der Gegenfahrt, die mit acht Knechten und vier Pferden in drei Tagen vor sich gehen sollte, wollte man damit 120 bis 140 Zentner Proviant befördern.

Nach dieser gründlichen Ennsbegehung im Herbst des Jahres 1553 wurde aber nicht sofort mit dem Bau begonnen. In den nächsten Jahren fand in dieser Sache zeitweilig ein umfangreicher Briefwechsel zwischen dem Innerberger Amtmann Christoph Frölich und dem Rat von Steyr statt. 1557 nahm man zum dritten Mal eine Beschau vor³⁰) und zwei Jahre später (1559) wurde die Arbeit begonnen³¹). Im Sommer 1560 waren in der Jöserling 26 bis 30 Knechte beschäftigt. Die Bauaufsicht führte Lienhard Prandtstetter, der von Frölich als „guter Meister“ bezeichnet wurde³²). Die Schiffwegarbeit machte rasche Fortschritte, sie war, wie im September der Eisenerzer Amtmann berichtete, „in guettem werkh“ und könne in eineinhalb Jahren vollendet werden³³).

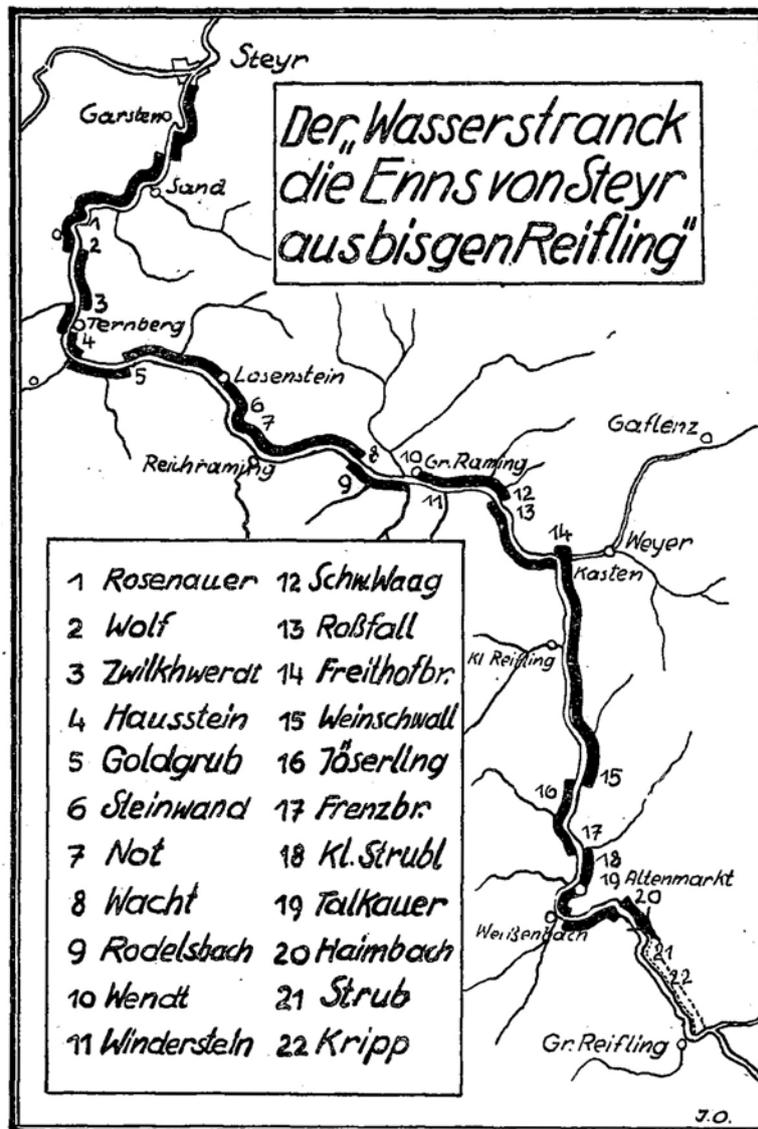
Dass der Bau rüstig vorwärtsging, zeigt auch ein kaiserlicher Befehl vom 27. August 1561, der von Steyr die rechtzeitige Beschaffung der Schiffe forderte, „auf das wann der Schefweeg ferttig, der von stundan gebraucht werde/Vnnd nicht vergebens widerumben abkhumbe“³⁴). Obwohl Hochwasser und Infektion im nächsten Jahre eine Unterbrechung der Arbeit verursachten, konnte der Wegschreiber des Ross- und Schiffweges Wolf Schwarz bereits günstige Probefahrten vornehmen³⁵). Frölich richtete daher schon zu Beginn des Jahres 1563 an die Herren von Steyr das Ersuchen, die neue Weganlage bis Haimbach im März zu bereiten und zu prüfen. Wegen einer dringenden Reise des Amtmannes³⁶) konnte die Besichtigung erst im Juli vorgenommen werden. Die Kommission war mit dem Werk, das 9.288 fl kostete, zufrieden³⁷).

Einige Bemerkungen von fremder Hand in der „Beratschlagung“ lassen erkennen, dass sie im Allgemeinen die Grundlage für die Schiffbarmachung der Enns bildete. Doch nicht alle vorgesehenen Arbeiten wurden planmäßig ausgeführt. In der Wennndt z. B. verzichtete man auf die Ketten. Der Trepelweg wurde hier aus der jähen Felswand des linken Ufers gebrochen, ein technisches Unternehmen, das zuerst unmöglich erschien³⁸). Der „Tyerstain“ und der „Tutten“, deren Beseitigung ebenfalls bereits 1553 geplant war, behinderten noch 1575 die Schifffahrt. Über Antrag der Fergen beschloss in diesem Jahre der Rat zu Steyr, sie brechen zu lassen³⁹).

Die Regulierung der Enns von Haimbach bis Großreifling wurde vorläufig zurückgestellt. Steyr war von jeher gegen den Ausbau dieser Flussstrecke. „Damit mag wol stilgehalten, vnnd das Rauchen vber Lanndt herab gefuert werden“, heißt es 1555 in einem Schreiben an Frölich⁴⁰).

Die hier geschilderte ursprüngliche Anlage des Ross- und Schiffweges von Steyr bis Haimbach, die zwischen 1559 und 1563 entstand, ist wahrscheinlich im Wesentlichen das Werk des oben erwähnten Lienhard Prandtstetter, der schon früher ähnliche Bauten im Dienst des Kaisers leitete⁴¹). Der durch seine Wasserbauten berühmte Tiroler Hans Gasteiger war damals noch nicht im Innerberger Gebiet tätig⁴²), und wie Pirchegger nachweist, erklärte er sich erst nach längeren Verhandlungen 1569 bereit, die Regulierung der Enns von Haimbach bis Hieflau zu übernehmen⁴³). Nach einer vierzehnjährigen Bauzeit war endlich 1583 die Schifffahrt von Hieflau bis Steyr möglich⁴⁴).

Die Instandhaltung des ungefähr 80 Kilometer langen Rosswegs, der oft durch „Wassergüsse“ schwer beschädigt wurde und dann stellenweise wieder neu errichtet werden mußte⁴⁵), verschlang hohe Summen. Aber trotz aller Schwierigkeiten bewährte er sich durch fast drei Jahrhunderte.



Der 1553 geplante Rossweg von Steyr bis Haimbach. Skizze von J. Ofner

- 1) Der Ausdruck „Ross- und Schiffweg“ für die spätere Bezeichnung Treppelweg oder Schiffweg findet sich häufig, in den Quellen des 18. Jahrhunderts.
- 2) O.Ö. Urkundenbuch, Bd 8 S. 631.
- 3) Jeserllng, Geserling, Gössling.
- 4) L. Bittner, Das Eisenwesen in Innerberg-Eisenerz bis zur Gründung der Innerberger Hauptgewerkschaft im Jahre 1625, Archiv f. österr. Geschichte, Bd 89 S 511, — H. Pirchegger, Das steirische Eisenwesen bis 1564. Steirisches Eisen, Bd II S. 66.
- 5) Pirchegger, a. a. O., S. 66, Anm. 19.
- 6) K. Kaser, Eisenverarbeitung und Eisenhandel, Beiträge zur Geschichte des österr. Eisenwesens Abt. II Heft 1 S. 152.
- 7) E. Neweklowsky, Die alte Ennsschiffahrt, Heimatgaue, Jg 1 (1920) S. 161.
- 8) Stadtarchiv Steyr (= St. A.), Fasz. (= F.) Eisenhandelsgesellschaft 1528 — 1553, Kasten (= K.) IV, Lade (= L.) 6: Schreiben „Röm. Kais. Maj. Erzherzogen Zu Österreich verordnet Räte vnd Commissionen Zu der Reformation Im Eisenartzt“ v. 5.9.1533.
- 9) Ebenda, Schreiben Hofers v. 29.9.1533.
- 10) Ebenda, „Vermerckht die beschau auff dem Wasser stranck von Steyr auß auf Der Enns piß gen Reiffing wie hernach uolgt Im 1533 Jar am 3 tag Octobris“.
- 11) Siehe Anmerkung 25.
- 12) Pirchegger, a. a. O., S. 108, Anm. 86.
- 13) Ebenda, S. 108.
- 14) St. A., F. Schiffahrt 1522 — 1770, K. XI, L. 7, Nr. 746: Abschrift, die im Juli 1555 der Eisenerzer Amtmann Frölich nach Steyr sandte.
- 15) Ebenda; Bürgermeister, Richter u. Rat, Eisenhandler u. Hammermeister zu Steyr an den Amtmann im Innern des Eisenerz v. 10.5.1555 (Konzept).
- 16) Vor Ternberg; diese Flussstelle heißt in den Steyrer Ratsprotokollen auch „Zwilckhwerdt“.
- 17) Bei der alten Großraminger Holzbrücke, die vor einigen Jahrzehnten abgetragen wurde.
- 18) Ennsbrücke bei Kastenreith.
- 19) Vor der Jöserlingmauer.
- 20) Siehe Kartenskizze. Mehrere Ortsangaben verdanke ich Herrn Ludwig Ramskogler, Flößermeister in Großraming.
- 21) In der „Beratschlagung“ findet sich hierfür der Ausdruck „Grieß“ — unbewachsene Schotterbänke. E. Neweklowsky, Wasser, Wetter und Wind in der Schiffersprache des deutschen Donauraumes, Jahrbuch des o. ö. Musealvereines, Bd 88 S. 223.
- 22) Zwischen Losenstein und Reichraming.
- 23) „Durch den Zugkhenfogl/Biß auf dß Hermann Ortt“ (linkes Ennsufer unterhalb Großraming).
- 24) „Ist beratschlagt, das man mit funff Paumb leng ain senckhwerch oder ain guette starckhe schlacht, doch nit Zu hoch machen soll, damit das Wasser In Güssen dar vber fallen mag, Also wurde das Wasser sein Abschus haben, vnnd auf die recht Rin saill khumen, vnnd nit mer versannden, wie biß heer beschehen“.
- 25) Wendt — Felswände an beiden Ennsufern zwischen der Mündung des Aschabaches und der des Lumpelgrabens: Ennsdurchbruch bei Großraming. Der Volksmund gebraucht heute noch den Ausdruck „Wend“, z. B. Wendwirt (Gasthaus Unterbuchsachner in Großraming).
- 26) Linkes Ufer.
- 27) Rechtes Ufer.
- 28) Eisenstraße.
- 29) Z. B. „Strub“ und „Kripp“.
- 30) St. A., F. Eisenhandelsgesellschaft 1559 — 1562, K. IV, L 6, Nr. 14.269: Schreiben Frölichs an Steyr v. 10.7.1560.
- 31) Ebenda- Leonhard Aster gibt am 22. 4. 1562 an, dass er fast drei Jahre beim Schiffweg gearbeitet habe. — Pirchegger, a. a. O., S. 108.
- 32) Siehe Anmerkung 30.

- 33) St. A., F. Eisenhandelsgesellschaft 1559 — 1562, K. IV, L. 6, Nr. 14.266: Frölich an Steyr vom 14.9.1560.
- 34) Ebenda, Nr. 14.263.
- 35) Ebenda, Nr. 14.303: Wie aus einer Rechnung des Christoph Stainer v. 23.12.1562 über Arbeiten am „Neuen schiffweg nach d(er) Ennß“ zu ersehen ist, dürften mit Ende des Jahres 1562 die Bauarbeiten zum Abschluss, gekommen sein.
- 36) Ebenda; Nr. 14.277: Frölich an Steyr v. 15.2. und 24.2.1563.
- 37) Pirchegger, a. a. O., S. 108 f.
- 38) Siehe Anmerkung 30.
- 39) St. 21., Ratsprotokoll 1575, Bd 4 S. 727.
- 40) St. A., F. Schifffahrt 1522 — 1770, K. XI, L. 7: Bürgermeister, Richter und Rat der Stadt Steyr an Frölich v. 16.8.1555 (Konzept).
- 41) Siehe Anmerkung 30. — 1574 noch erwähnen ihn die Ratsprotokolle (Leonhardt Prandtstetter). Er stand in „stätter vnd so großer Besoldung“. Da er „das Schiffweg Gebäu und auch die anderen Weggebäu an den Hauptörtern verricht“ hatte, war man seiner nicht mehr „bedürftig“. St. A., Ratsprotokoll v. 13.10.1574, Bd 4 S. 177.
- 42) A. Hoffmann, Thomas Seeauer, „der Alte“, Der Heimatgau Jg 3 S. 97. - G. Goldbacher, Hans Gasteiger, der Erbauer des Schiffweges und des Neutores in Steyr, Der Heimatgau Jg 3 S. 108. — E. Stepan, Der steirische Erzberg und seine Umgebung, S. 74.
- 43) H. Pirchegger, Das steirische Eisenwesen von 1564 bis 1625, Steirisches Eisen Bd III S. 11 f.
- 44) Später wurde die Schifffahrt zwischen Hieflau und Großreifling wieder aufgelassen. Ebenda, S. 64.
- 45) Am Treppelweg wurden außerdem öfters Änderungen vorgenommen. Noch im Jahre 1787 verlegte man die letzte Strecke vor Steyr vom rechten auf das linke Ufer. St. A., F. 305, K. VII, Fach 6, Nr. 71/190.