

Die Begründung des niederösterreichischen Straßenwesens unter Karl VI.

Von Heinrich Güttenberger.

Das österreichische Straßenwesen ist ein Kind des Merkantilismus. In programmatischer Schärfe erklärt die Hofkammer im Jahre 1700: Das Geld ist sanguis corporis politici, um es ins Land zu ziehen, müssen Waren per naturam vel industriam hergestellt werden.¹ Wenn Rohstoff und Waren mobil gemacht werden sollten, mußte der mittelalterliche Zustand der Wege, der nahezu mit dem Naturzustand derselben gleichbedeutend war, überwunden werden. Anläufen zur Beseitigung des Wegeelends, zumal im Bereiche der Residenz- und Hauptbrückenstadt Wien und auf dem Semmering, begegnen wir unter Maximilian II. Es verraten sich Anzeichen zur Schaffung eines größeren Handelsgebietes, die man Vorahnungen des Merkantilismus nennen kann.² Die Ungunst der Zeiten läßt keinen merkbaren Fortschritt zu. Wohl aber gelingt es dem Schöpfer des „Commerz-Collegiums“, Kaiser Leopold I., in kraftvoller Initiative die Meisterung des trostlosen Wegzustandes wenigstens einzuleiten und ein Samenkorn auszustreuen, das unter den fördernden Einflüssen des Merkantilismus zum stattlichen Baum empor sprossen sollte. Es ist vollends nicht genügend beachtet worden, mit welcher nimmermüder Zähigkeit das gegenwärtige österreichische Straßensystem während der Regierung Karls VI. planmäßig begründet wurde. Karl VI. hat die Fundamente der „Kaiserstraßen“ gelegt und Leistungen erzielt, die vielleicht nur in Frankreich überboten wurden. Entlang der neuen Straßen wuchs der Staat um die Residenzstadt nach dem Staatsgedanken der pragmatischen Sanktion zur

¹ Srbik, Der staatliche Exporthandel Öst. von Leop. I. bis Maria Theresia. Untersuchungen zur Wirtschaftsgeschichte Öst. im Zeitalter des Merkantilismus (Wien 1907), S. 240.

² Von größtem Interesse ist in dieser Hinsicht ein Aktenstück im W. r. Hofkammer-Archiv aus dem Jahre 1572: Der von Wien unterthäniger und gehorsamer Bericht und höchstes notwendiges Bitten um Ernstliche Handhabung Gemainer Stadt uralten landüblichen und confirmierten Freiheiten die verboten Straß denen Außländern üben Semering betreffend. 12 Bl. (Fasz. S. 11/12: Straße und Warenzug über den Semering). Die „Eröffnung“ der Semmeringstraße für den Handel aus ganz Italien — nicht bloß Venedig — stand damals in Diskussion: die Wiener kehren sich gegen diese Absichten der „Walchen“, die von Triestnern propagiert wurden.

großen Wirtschafts- und Handelseinheit zusammen. Wenn man späterer Zeit darangehen konnte, auch die inneren Handelsbeschränkungen aufzuheben, mit denen die obrigkeitliche Regelung der Verkehrswirtschaft durch zahlreiche Mautschränken bei Fortdauer des Straßenzwanges, aus fiskalischen Gründen also, die instand gesetzten Wege zu verrammeln drohte, so darf nicht übersehen werden, daß die Wegfreiheit eben doch den gebahnten Weg selbst zur Voraussetzung hatte.

Karls VI. Straßenreform knüpft an die uralten Wegrichtungen an, die sich im niederösterreichischen Donautal nachweisbar seit der jüngeren Steinzeit kreuzten. In deutlicher Beziehung zu Gebirgen und Flußläufen, abhängig von den durch Lösssäume und Siedlungsräume der Ebene, durch alpine Talfluchten und Paßübergänge gezogenen Fährten, treffen sich im Wiener Becken die Verkehrseinflüsse von Elbe, March und Oder, von Südosteuropa, von der Adria und von Süddeutschland. Relief und Bodenbedeckung zeichneten in diesen fünf Richtungen den Geschichtsbewegungen, die Völker in Gang setzten, und dem friedlichen Verkehr die Bahn vor. Die Festlegung der Wege selbst erfolgte in dem Maße, als der Mensch die von ihm in Besitz genommene Scholle zum Kulturboden machte. Mit einer bemerkenswerten Zähigkeit ist das Wegnetz um Wien seinen Hauptrichtungen treu geblieben. Die im Straßenprogramm Karls VI. so oft genannten „fünf Hauptstraßen“ wollen die technische Lösung eines Verkehrsproblems sein, das in der geographischen Natur des mittleren Donauroumes begründet ist.¹

Das Verkehrsgebiet von Wien, wie es sich seit dem 16. und 17. Jahrhundert ausbildete und Wegbeständigkeit gewann, ist aus zeitgenössischen Karten und Atlanten mehr oder minder gut zu überschauen. Lazius' *Typi chorographici Austriae* (1561) bringen die erste Straßenkarte Niederösterreichs, die wir seit der *Tabula Peutingeriana* kennen.² Der dazwischen liegende Zeitraum charakterisiert den langen Stillstand, der mit dem Verfall des römischen, auch auf diesem Gebiete an etruskisches Vorbild anknüpfenden Kunststraßenbaues eingetreten war. Die *lapidea platea* entlang des Donau-Limes hat den Handelsverkehr zwischen Oberdeutschland und Ungarn durch viele Jahrhunderte einer rationellen Straßenpflege enthoben. Lazius' bescheidener Anfang einer Wegkartierung erscheint uns wie die Gewissensforschung einer Zeit, der neue Verpflichtungen aufdämmern. Entsprechend den kulturellen, handelspolitischen und technischen Fortschritten, steht die Karte von Matthäus Vischer (1670), die auch den Atlanten von

¹ Güttenberger, *Die Donaustädte in N.-Öst. als geogr. Erscheinungen* (Wien 1924), S. 39 f., d'Elvert, *Geschichte der Verkehrs-Anstalten in Mähren u. Öst.-Schlesien* (Brünn 1855), S. 10 f.

² Oberhammer-Wieser, *Wolfgang Lazius. Karten der öst. Lande u. des Königreiches Ungarn*. (Innsbruck 1906).

Homann und Seutter zugrundegelegt ist, ungleich höher.¹ Die beste Darstellung der Straßen, wie sie durch die Initiative der Regierung Karls VI. und in Auswirkung seines Reformplanes entstanden, geben die prächtigen Originalblätter der Josephinischen Aufnahme im Maßstabe 1 : 28.800. Zur Kartierung tritt die Beschreibung im „Protocoll zur Kriegs-Charte“.² Wir sind dadurch in die Lage versetzt, den älteren Zustand des österreichischen Straßensystems, gleichsam die „erste Kulturschichte“ desselben, zu überblicken. Entwicklungsgeschichtlich reiht sie sich jener Ära des Straßenbaues ein, die in Frankreich inauguriert wurde. Das Corps des ponts et chaussées (1716) ist ihr ragendes Wahrzeichen. Die „zweite Kulturschichte“ ist der Straßenreform Maria Theresias und Josefs II. zu danken, die „dritte Kulturschichte“, bis in die Gegenwart reichend, die nunmehr im Zeichen des Kraftfahrzeuges gebieterisch zu einem neuen Straßenbau gedrängt wird, gehört der Zeit Franz I. an. Die rationelle Straßenfürsorge dieser Zeit zeigt sich in den seit 1819 zutage tretenden Bemühungen nach Herstellung von General- und Provinzstraßenkarten unter Beischaffung eines länderkundlich sehr interessanten Materials.³ Zweite und dritte Straßenreform sind an die Neuerungen geknüpft, die seit 1775 in Frankreich durch Trésageur und die école des ponts et chaussées, seit 1820 in England durch Mac Adam in Form der Versteinung (Chaussierung) des Straßenkörpers erzielt wurden. Wenn die „länderverknüpfende Straße“ in ihrem Zustand ein Gradmesser der Kultur genannt werden muß, so erscheint es angezeigt, vergangener Zeitläufte Mühen aus dem Schweigen der Archive zum Leben zu erwecken, um des Werdeganges dieser Kultur, die sich „Bahn“ brach, inne zu werden. Mit der Darstellung der Straßenreform Karls VI. in Niederösterreich soll hier in einer Ausführlichkeit, die mit dem Umfange dieser, dem eigentlichen Entdecker der Leopoldinischen Kulturperiode gewidmeten Festschrift zu rechnen hat, ein bescheidener Anfang versucht werden. Diese Straßenreform ist das Fundament des österreichischen Kunststraßenbaues, entstanden unter den Antrieben des Merkantilismus und einer weit ausschauenden, vom Elan der Siege Eugens getragenen Staatspolitik, in ihrer Art nicht minder Denkmal und Wahrzeichen einer zu hohen Kulturleistungen entschlossenen Zeit wie die barocken Kirchen und Klöster, die der Landschaft für alle Zeiten ihr spezifisch österreichisches Gepräge verleihen. Und eigenartig genug: Die großen Gestalter des barocken Land-

¹ Reutter, Geschichte der Straßen in das Wr. Becken, Jahrb. d. V. f. Ldskde. v. N.-Öst. N. F. VIII (1909), S. 241 ff.

² Wien, Kriegsarchiv. Vgl. Palduš, Die militärischen Aufnahmen im Bereiche der Habsburgischen Länder in der Zeit Josefs II. (Denkschr. d. Wr. Akad. d. W., 63. Bd.) In N.-Ö. wurde die Aufnahme 1773—81 durchgeführt.

³ Generalstraßenkarte der öst. Monarchie 1855 (auf Grund des amtlich erhobenen Materials) nebst einer 1857 begonnenen statist. Beschreib. der Straßenzüge zum Amtsgebrauch. Vgl. d'Elvert, a. a. O., S. 83.

schaftsbildes, ein Prandtauer, ein Munggenast, sie werden auch als Weg- und Brückenbauer gesucht.

Zunächst seien die oben angedeuteten Bemühungen Maximilians II. zur Behebung des Wegelends um Wien gestreift. Diese Bemühungen fallen in das Jahr 1568, das dem Staate durch Erneuerung des von Ferdinand I. mit der Pforte geschlossenen Friedensvertrages und durch die Religionskonzession eine gewisse äußere Sicherheit und innere Beruhigung garantieren sollte. Das Hofdekret vom 28. Juli 1568 wendet sich an die niederösterreichischen Stände wegen Abhaltung einer Kommission zur Reparatur der Landstraßen um Wien.¹ Die Kosten dieser Straßenbesserung werden auf 2700 Gulden veranschlagt, zu welcher Summe ein Drittel von den Ständen, ein Drittel vom Wiener Handelsstand und der Rest aus der kaiserlichen Kasse beizutragen wäre. Beweglich wird über die „bösen weg und Landsstrassen“ um die Stadt Wien geklagt, „welches den Aus- und Innlendischen zureisenden personen nit allein beschwerung bringen thuet, sonder auch in Zufuehrung allerlei notturiften ain gewisse unabbringliche staigerung verursachen wurde.“ Es sei dringlich notwendig, die nach Augenschein und Beratschlagung mit 2700 Gulden festgesetzten Mittel beizustellen, „auf das solche weg und Lanndsstrassen zum gebrauch wieder zugericht werden.“ Am 6. und 11. Oktober sowie 15. Dezember gleichen Jahres wird die Sache wieder in Erinnerung gebracht. Auch der „Wiener Stadtstraßen“ über den Semmering wird staatliche Fürsorge zugewandt.² Ein Effekt scheint weder nach der einen, noch nach der andern Richtung hin erzielt worden zu sein. Die Wege blieben schlecht. Schwere Fuhrwerke nach Art der berüchtigten, 1546 notgedrungen abgeschafften „Antzenwagen“, ackerten die Fahrbahnen geradezu auf. Der Wiener Bürgermeister weist in einer Eingabe an die Regierung vom 15. Mai 1615 namentlich auf die schlechten Wegverhältnisse bei Inzersdorf hin.

Von der Zeit Leopold I. an kommen die Bemühungen nach Besserung der Wege und schrittweiser Verwirklichung eines haltbaren Straßenbaues nicht mehr zur Ruhe, wenn auch die Kriegswirren starke Einschnitte erkennen lassen. Man kann bis zum kaiserlichen Patent vom 18. April 1720, die Errichtung von Wegmauten betreffend, ein Versuchsstadium des Straßenbaues wahrnehmen. Die Versuche ringen mit der Besserung jener Wege, die am Neugebäude vorbei nach Kaiserebersdorf und Schwechat, an Schönbrunn vorbei nach Perchtoldsdorf führen, insbesondere aber mit der Herstellung eines brauchbaren Weges nach Laxenburg. Noch ist jene primitive Technik des Wegbaues an der Tagesordnung, die

¹ N.-ö. Landes-Archiv, B III 30, Fasz. 1 (1567—1724), (Wegakten). Vgl. Fajkmaier in Gesch. der Stadt Wien (hrsg. v. Altertumsverein) IV., S. 570 (Wien 1911). Nach F., der das Hofkammerarchiv als Quelle angibt, verteilt sich die Summe von 2700 fl. zu gleichen Teilen auf die Wiener, die n.-ö. Landschaft und die um Wien liegenden Dörfer.

² K r o n e s, Handbuch der Gesch. Öst. IV. (Berlin 1879), S. 460.

nach den biblischen Versen und vielfach ad hoc, aus dem Anlasse von Fürstenreisen, durch eilige Landrobot bestritten wird: „Bereitet den Weg des Herrn, macht eben seine Pfade! Jedes Tal soll ausgefüllt und jeder Berg und Hügel abgetragen werden. Was krumm ist, soll gerade, was uneben, soll ebener Weg werden.“ Die in Wegsachen ergehenden Anordnungen nehmen sich wie die Probe auf dieses Exempel aus.

Dekrete aus den Jahren 1665 (Anschlagen der Maut- und Zolltarife an der Mautstelle) und 1668 (Holzordnung für Nieder- und Oberösterreich) mahnen an Instandhaltung der Straßen und Wege.¹

Unter dem 5. Feber 1671 wird das kaiserliche Waldamt von der Regierung zur Lieferung von Reisig und Prügelholz („Peusche“) aufgefordert, damit die Wege nach Laxenburg, auf Grund genommenen Augenscheins, repariert werden können. Ihr Zustand sei „insonderheit ausser der Favorita, durch das Heygaßl“ wegen stetigen Regenwetters und starker Inanspruchnahme durch Fuhrwerke trostlos, „daß man sich dero ohne grosse Ungelegenheit und gefahrkhaumb gebrauchen khönne.“ Nun seien wohl die Dorfschaften und Gemeinden zu Ober- und Unter-Laa, Neusiedl, Achau, Hennemersdorf und Biedermannsdorf zur Wegreparation bereit, hätten sich aber „wegen abgang der hierzu nothwendig erfordernten Peusch“ entschuldigt. Da sich der Kaiser dieser Wege am meisten, „sonderlich bey nunmehr herbeykhomender Raiger Päß“ (Reiherbeize) zu bedienen pflege, hätte das Waldamt wie bisher das notwendige Holz „bey der Creuzwiesen oder andern nähern Orth“ eifertig zu machen.² Der Laxenburger Weg wird dann in den Jahren 1716, 1717, 1719 und 1720 zu einem Gegenstand kaiserlicher Dekrete, die seine dauernde Instandsetzung beabsichtigen. Unter dem 25. Juni 1716 werden die ständischen Verordneten in Kenntniss gesetzt, daß Johann Karl Graf Kuefstein beauftragt wurde, einen neuen, geraden Weg nach Laxenburg zu erheben und die Landrobot hiefür anzusprechen. Die Kommission beschließt, den Weg womöglich nach der Geraden zu ziehen, ohne Krümmungen, die Breite für drei Wägen zu bemessen, „sonderlich in der Hollerlucken“, die Vertiefungen „mit Beusch und Schütt“ zu erhöhen und beiderseits der Fahrbahn Wassergräben anzulegen. Nach dem Ableben seines Bruders übernimmt Johann Friedrich Graf von Kuefstein die Durchführung des Werkes. Namentlich die Wegstrecke zwischen Inzersdorf und Vösendorf bereitete Schwierigkeiten.

¹ Archiv f. Niederösterreich (ehemals n.-ö. Statthaltereiarhiv), I. f. Patente, Nr. 41, Nr. 51.

Auf die Besserung der vom Wasser zerstörten Wege und Brücken bei Schottwien wies die n.-ö. Kammer am 25. Sept. 1560 hin. Die Augenscheins-Kommission mit Propst Leonhardt Prandtmayer (Gloggnitz) und Wernhardt Ursenperkh an der Spitze stellt fest, daß „der alte Weg“ schlecht gelegen, daher eine Reparation nicht von Dauer sein werde, weshalb „ein ander weg, den Sy neben der Landstrassen besichtigt,“ herzurichten wäre. Hofkammer-Archiv. F. S. 11/12. (Semmering-Akten).

² N.-Öst. Landes-Archiv. B III 30, Fasz. 1. (1567—1724).

So wie dem Laxenburger Weg wendet Kaiser Leopold seine Obsorge dem Wege zu, der durch das „Gatterhölzl“ nach Perchtoldsdorf führte (17. April 1671). Der durch anhaltendes Regenwetter unwandelbar gewordene Weg ist in der Weise zu bessern, daß die Gräben geräumt, die Straßen durch „Peusch-Holz, Stein, Schotter“ verfestigt werden. Die Redensart „Über Stock und Stein“ hat einen kulturgeschichtlichen Hintergrund.

Die Bemühung nach Besserung der Wegverhältnisse spricht auch aus dem berühmten *Tractatus de juribus incorporalibus* (1679). Im „sechzehnden Titel“ dieses, auf langwierigen Vorarbeiten beruhenden *Leopoldinischen Rechtsbuches*¹ heißt es unter § 5 und § 6:

„Die gemeine Gangsteig, Weeg und Strassen zu Kirchen, auch von einem Eigen zum andern, sollen jeder Orthen verbleiben und gelassen werden, wie es von Alters herkommen, und da derselbe von anrainenden Wasserflüssen weggewaschen, oder gerissen werden, mögen sie besser hinein in den anrainenden Grund, auch wider deß Eigenthumbers Willen genommen werden, und muß der nechste Nahbar auff seinem Grund eine andere Strassen gedulden.“

„Wann auch einer Gemeinde ihr alte Außfahrt durch Wasser genommen worden, wenn solche anderst nicht als durch frembde anrainende Grund desselben Orths haben möcht, so ist ein jeder Anrainer einen ordentlichen Fahrtweeg, über und durch seinen Grund, so viel die unvermeidliche Nothdurfft erfordert, nach Obrigkeitlicher Außzeichnung frey zulassen schuldig.“

Zum Schulbeispiel des Straßenbaues wurde der neue, innerhalb seines hentigen Verlaufes über die *Arsenalstraße* angelegte *Schwechater Weg*. Seit 1710 mehren sich unter den Wegakten des niederösterreichischen Landesarchivs die Stücke, die auf diese Trasse Bezug nehmen. Dem Akt aus dem Jahre 1725 liegt eine schön gearbeitete „Mappe über den so genannten Mühlweg zwischen Neygebey und der Schwächet“ bei, die uns gegenüber früheren Anweisungen die vorgeschrittene Technik des Straßenbaues, die sich hypsometrischer Instrumente und der Terrainkarte zu bedienen versteht, vor Augen führt. Der große Feind der Wegbeständigkeit war die „incommoditet des wassers“, die man nun radikal zu beseitigen strebt. Man sucht nach „Bergstraßen“ und „hohen Straßen“.

Notstandsarbeit, und als solche von vorübergehender Bedeutung, war die Herstellung der Wege „zwischen den Brücken“ am Tabor (1706) und die Reparation der Stege und Brücken über die Flüsse Perschling, Melk, Erlaf, Ybbs (1713), die Instandsetzung der böhmischen Straße zwischen Stockerau und Pulkau, namentlich über den Berg bei Pulkau, anläßlich der Karlsbad-Reise der Kaiserin (1721), der Mariazeller Straße anläßlich der Kaiserreise von 1725. Das Straßenpatent 1720 knüpft an die Generalmandate vom

¹ Vgl. Wisnicky, Die Geschichte der Abfassung des *Tractatus de juribus incorporalibus*. Jahrb. f. Ldskde. u. Heimatschutz v. N.-Öst. u. Wien. N. F. 20. Jg. II. (1927), S. 69 ff.

27. Juli 1625, 12. Febr. 1699, 19. Dez. 1687 und 7. Juni 1715 an und erinnert, daß verbotene Wege und Überfuhren zu meiden, dagegen die ordentlichen Landstraßen und Überfuhren zu bessern sind. Insbesondere wird das Verbot der „Heu- und Holzwege“, die über das Leithagebirge führen, eingeschärft. Als legale Handelsstraßen aus der Wiener Bucht nach Ungarn werden die folgenden aufgezählt:

1. Wien — Schwechat — Bruck — Zurndorf — Ung. Altenburg;

2. Wien — Laa (oder Klederling) — Himberg — Moosbrunn — Wältersdorf — Wampersdorf — Wimpassing — Hornstein — Müllendorf — Wulka Prodersdorf — Ödenburg; Wien — Laa (Klederling) — Achau — Münchendorf — Ebenfurt — Pötsching — Siegles — Mattersdorf — St. Martin — Güns — Steinamanger. Dieses

Straßenpatent von 1720 steht noch zögernd zwischen der Konservierung des Alten und der herzhaften Inangriffnahme des Neuen. Nach ehrsiger Beratschlagung wird dem Straßen-Schlendrian im Jahre 1723 zu Leibe gerückt. Nun schwellen die Akten an. Eine gewaltige Arbeitsmaschinerie wird in Gang gesetzt. Bettler und Tagelöhner, Robotleute und Ingenieure, Mensch und Pferd werden in den Dienst des großen Werkes gestellt. Neben den Stein- und Schotterfuhrwerken bekommen die Schiffsleute zu tun, es wird Steinmaterial oberhalb des Kahlenberges gebrochen und stromabwärts gebracht (Pflasterung des Weges Wr. Neudorf — Traiskirchen 1724). Unschwer ist aus den säuberlich geordneten Ziffernsummen der Akten und den Angaben der Arbeitsleistungen auf das ameisenhafte Gewimmel zu schließen, das nunmehr an den von Wien ausgehenden Wegrichtungen entfesselt wurde, um aus elenden Wegbahnen Straßen zu schaffen. Großen Schwierigkeiten begegnete die Aufbringung der Geldmittel. An den hinlänglichen „Fundis“ hat es meist gemangelt, aber man war erfinderisch genug, um zu suchen und sich durch „Antizipationen“ leidlich zu helfen. Der Merkantilismus, die Wirtschaftspolitik des absoluten Staates, verfügte über starke Zwangsmittel und er bediente sich ihrer auch in der Schaffung der Verkehrswege, die den weitläufigen Staat erst zu jenem „Totum“ machen konnten, das den Haupträten des Kaisers vorschwebte: dem Hofkammerpräsidenten Gundakar von Starhemberg, dem Hofkanzler Sinzendorf, dem Prinzen Eugen. Der Verstaatlichung des Postwesens (1722) geht die Reform des Verkehrswesens voran. Trotz der mancherlei Hemmnisse, der die Politik der Pragmatischen Sanktion begegnet, zeichnet sich das zweite Jahrzehnt der Reg. Karls VI. durch kraftvolles Bemühen um die Schaffung des Einheitsstaates aus. Das bezeichnende Symbol dieses Jahrzehnts ist Paul Trogers Deckenfresko der Göttsweiger Prälatenstiege, die Karl VI. als Phaeton zeigt, der lichtspendend durch die Wolken zieht. Freilich war der strahlende Zeitraum schon um, als 1739 jene Apotheose des Karolinischen Kulturzeitalters vollzogen wurde.

Mit der Erklärung der 3 oberen Stände des Landes (Prälaten, Herren, Ritter) vom 18. April 1723, unter welchen Bedingungen

sie die Reparationen der Straßen in N.-Öst. übernehmen wollten, kam Fluß in die Bewegung.¹ In der Erklärung vom 6. März 1724 kommen die Stände zu folgenden praktischen Vorschlägen:

1. Sie wollen das Weg-Reparations-Werk *amore patriae* übernehmen und für jedes Viertel einen Oberbaumeister bestellen, der quartalweise die aufgelaufenen Rechnungen der Hofkammer zu überreichen hat;
2. über die zu reparierenden Wege sei nach Kommissionierung eine Mappa anzulegen;
3. die erforderlichen Gelder (Fundi) seien durch einen Aufschlag bei den „Linien“ (von jedem Pferd 1 Kreuzer) zu beschaffen, überdies sei die Landrobot heranzuziehen;
4. schließlich erklären sich die Stände zu einer Antizipation von 20 bis 30.000 Gulden gegen 6% Verzinsung bereit.

Auf das Angebot der Stände gibt das Hofdekret vom 6. April 1724 Antwort:

1. Das Werk hätte unter der Oberleitung der bereits bestellten Haupt- und ferners noch zu bestellenden subdelegierten Hofkommission mit Intervention der n.-ö. Regierung und Kammer vor sich zu gehen; die 3 oberen Stände ernennen 2 Bevollmächtigte, die subdelegierte Hofkommission hat nach den von der Hauptkommission gefaßten Prinzipien vorzugehen;
2. die angetragene Antizipation wäre zu erhöhen;
3. es sind die notwendigen Beamten zu stellen;
4. die Wegreparation hat in den Wiener Vorstädten anzufangen, also auf der Wieden, in der Leopoldstadt, auf der Landstraße und am Rennweg, wobei das Einvernehmen mit der Stadt Wien zu pflegen ist; von Wien aus nimmt das Werk auf den fünf Hauptstraßen gegen Ungarn, Böhmen, Mähren, Innerösterreich und dem Lande ob der Enns seinen Fortgang; insonderheit im Wiener Wald und auf dem Wiener Berg, in den Vorstädten und wo es sonst vonnöten, ist auf einen gepflasterten Weg zu dringen, hierüber hätte der Augenschein zu entscheiden; die Grundlage des Wegbaues seien „Mappae“ erfahrener Ingenieure; hinsichtlich des Weges nach Schwechat habe es bei dem „rechter Hand“ zu bleiben, er sei von der Regierung und Kammer durch einen Ingenieur nach der Mappa auszustecken, mit den Grundeigentümern sei ein Übereinkommen zu treffen, äußersten Falls von Amtswegen das Werk nach der gefaßten „Idea“ zustande zu bringen;
5. zur Beschaffung des Straßenbaufonds wird die Wegmaut gutgeheißen, bis man auf den Weg selbst einen Aufschlag machen kann, und zwar sowohl an den Grenzen wie an den Linien;
6. über die Ströme und reißenden Flüsse (Traisen, Ybbs usw.)

¹ N.-Ö. Landes-Archiv, B III 30, Fasz. 1. (1567—1724).

seien Brücken zu schlagen, wo es nötig und tunlich, sonst zur Überfuhr „Muzen“ zu gebrauchen.

Schließlich wird eingeschärft, alles vorzukehren, damit das Werk mit der bevorstehenden Frühlingszeit angefangen und „bald möglich“ vollendet werde . . .

Erst im Fortschreiten des Werkes enthüllte sich der gigantische Umfang der zu leistenden Arbeit. Einmal in Schwung gebracht, nahm die große Angelegenheit aber kraft der innewohnenden Wucht ihren Fortgang.

Die Stände ließen sich zur Erhöhung der Antizipation auf 100.000 Gulden herbei. Das Hofdekret vom 27. Mai 1724 treibt den Keil noch weiter: es wird zugesichert, die Interessen gehörig zu leisten, das Kapital aber erst dann rückzustellen, wenn die Wege auf 4 Meilen von Wien vollständig fertiggestellt seien. Die Remuneration für den Oberkommissär wird mit 500, die für den Unterkommissär mit 150 Gulden festgesetzt, eine Entlohnung für den Wegbereiter von 100 Gulden bewilligt. Zehn Jahre später wird die Entlohnung des Oberkommissärs gestrichen, die des Unterkommissärs auf 100 fl vermindert.

Das kaiserliche Wegpatent vom 24. Juli 1724 bestimmt die Höhe des Weggeldes und stellt fest, wer davon befreit ist:

1. Bei den Landgrenzen und Vorstadt-Linien ist von jedem gespannten Pferd, Ochsen oder anderem Zugvieh, gleichgültig, ob der Wagen beladen oder unbeladen ist, 1 Kreuzer zu entrichten, von den ausländischen schweren Güterwagen aber, die mit Getreide, Mehl, Wein, Bier, Öl, Schmalz, Wolle, Knoppeln, Lämmern, Kälbern, Eisen, Stahl u. a. hereinkommen, sind von jedem Pferd 2 Kreuzer zu bezahlen. Dagegen leisten die geringen Fuhrwerke, die nicht unter die Güterwagen gezählt werden (Heu, Stroh, Hanf, Heidekorn, Hafer, Gerste, Hirse, Erbsen, Linsen, Holz, Kohlen, Kalk, Krebse, Schildkröten, Hühner, Eier, Zwiebel, Knoblauch u. dgl.) von jedem Pferd, Ochsen oder anderem Zugvieh nur 1 Kreuzer.
2. Vom Weggeld sind befreit: Der kaiserliche Hofstaat und sein unmittelbares Gefolge, Livrée-Bediente und deren Pferde, auch die Militär- und Jägerei-Vorspann, die Bettelmönche, Bürger, die innerhalb der Linien wohnen und draußen ihre Wirtschaften haben, Gutsbesitzer, die jenseits der Grenze Grundstücke und Untertanen haben, wenn sie mit der Einlage nach Österreich gehören.

Eine rege Kommissionierung hebt an, zunächst auf den Strecken im Nahbereich Wiens, die im Hofdekret vom 6. April 1724 namhaft gemacht wurden. So berichtet der Oberkommissär im Viertel ober dem Wiener Wald am 10. Juli über den vorgenommenen Augenschein der Straße über Neulengbach nach St. Pölten. Am 12. Aug. erinnert ein Hofdekret an die Reparation der Wegstrecke über den Wienerberg von der Spinnerin am Kreuz bis zur Brücke des „Insel-

baches“¹ und an die Kommissionierung der Strecke Wr. Neudorf — Traiskirchen. Aber schon im darauf folgenden Jahre greifen die Kommissionierungen weiter aus. Bei Purkersdorf wird eine Brücke geschlagen und der Mühlberg abgegraben. Hofdekrete vom 26. März und 7. Juli 1725 befassen sich mit der Wegreparation über den Semmering. Das Hofdekret vom 13. September trägt die Verfassung einer diesbezüglichen Mappe auf. Wir werden uns mit dieser Paßstraße, die einen Höhepunkt damaliger Ingenieurkunst bedeutet, später befassen.

Um den bürokratischen Apparat zu vereinfachen, wurde mit Hofdekret vom 26. März 1725 die Hofkommission in Wegsachen aufgelöst und deren Befugnis der niederösterreichischen Regierung übertragen. Durch Hofdekret vom 18. Mai 1725 wird den Ständen die Reparation der Haupt- und Poststraßen außerhalb vier Meilen um Wien überlassen.² Als schmerzlichen Eingriff betrachteten sie die zeitweise Unterstellung einzelner Straßenbauten unter eigene, von der Zentralbehörde mit besonderen Vollmachten aufgestellte Wegdirektionen. Wir werden davon hören, wenn wir auf die Anlage der Semmeringstraße und die Erbauung der Straße nach Nikolsburg zu sprechen kommen.

Ein mehrfaches Interesse dürfen die umfangreichen Weggeld-Extrakte und Summarien beanspruchen, ferner zum Vergleiche mit den Einnahmen die Ausgaben für vollbrachte Arbeitsleistungen. Die Geldsummen sind nicht bloß in fiskalischer Hinsicht bemerkenswert, sondern auch — und dies ganz besonders — im Hinblick auf die Verkehrsbedeutung der Viertel und ihrer einzelnen Weglinien. Wir greifen aus dem reichen Material, das die Wegakten des n.-ö. Landes-Archivs enthalten, nur einzelne typische Nennungen heraus.

Weggeld-Leistungen der 4 Viertel N.-Österreichs vom 1. Dez. 1724 bis letzten Februar 1725.

1. V. o. Manhartsberg.

„Päß gegen das Land ob der Enns:“

	fl.	kr.
Persenbeug	—	—
St. Oswald	—	14
Pertenschlag		
Schönbach	—	12
Arbesbach	11	4
Wetzlas	1	37
Langschlag	13	58
Pertholz	40	53
Weitra	7	17

¹ „Inzesbach“, auch der Ort Inzersdorf wird so bezeichnet (auf der Lazius-Karte führt die Süd-Straße über „Inzespach“).

² N.-Ö. Landesarchiv B III 30, Fasz. 2 (1725—26).

„Päß gegen Böhemb:“

	fl.	kr.
Gmünd	2	27
Schwarzbach	31	42 $\frac{1}{2}$
Litschau	13	41
Reingers	7	30
Illmau	—	34
Engelbrechts	4	48

„Päß gegen Mähren:“

	fl.	kr.
Taxen	11	26 $\frac{1}{2}$
Fratres	3	30
Rapolz	2	26 —
Weikertschlag	10	11
U. Thürnau	24	55
Langau	5	5
Heufurt	1	16
N. Fladnitz	18	27

Summa Summarum 216 fl. 6 kr.

2. V. u. Manhartsberg.

Mährische Grenze:

	fl.	kr.
Retz	511	21
Drasenhofen	329	38

Ungarische Grenze:

Angern (samt Filialen)	351	38
------------------------	-----	----

Gesamteinnahme 1192 fl. 37 kr.

3. V. o. Wiener Wald.

	fl.	kr.
Ennsdorf	32	16
Waidhofen a. d. Ybbs	17	16
Wienerbrückel	8	20
St. Egyd	2	—
Steyr	—	—
Mendling	—	—
Großau	—	—

Summe 59 fl. 36 kr.

4. V. u. Wiener Wald.

Steirische Grenze:

	fl.	kr.	Zum Vergleich Jahres- einnahmen 1. Juni 1724 bis 31. Mai 1725	
	fl.	kr.	fl.	kr.
Schottwien	62	24	234	16
Kirchschiag	3	30	37	32

Ungarische Grenze:

Zum Vergleich: Jahres-
einnahmen 1. Juni 1724,
bis 31. Mai 1725

	fl.	kr.	fl.	kr.
Wr.-Neustadt	183	47	1217	21
Ebenfurt	67	51	264	48
Wampersdorf	187	5	849	48
Deutsch-Brodersdorf	31	4	148	24
Seibersdorf	7	42	34	17
Götzendorf	9	54	80	20
Trautmannsdorf	2	34	9	56
Sarasdorf	8	48	24	56
Wilfersdorf	2	3	15	3
Bruck a. d. Leitha	464	30	2377	52
Rohrau	1	36	24	59
Gerhaus	—	—	9	52
Pachfurt	1	38	6	19
Hollern	—	—	4	21
Schönabrunn	—	—	1	2
Deutsch-Haslau	3	45	26	26
Prellenkirchen	172	18	1256	49
Hainburg	90	21	407	44

Gesamtsumme 1300 fl. 50 kr.

Summe 6972 fl. 8 kr.

Von den ausgewiesenen Summen sind in Abzug zu bringen die Mautnergebühren im Betrage von 6 kr. für den Gulden. Insgesamt übersteigen die Ausgaben für vollbrachte Arbeitsleistungen die Einnahmen mehr oder minder beträchtlich, so daß sich Belastungen für das folgende Quartal ergeben: V. o. Manhartsberg 37 fl. 23 kr. 3 Pf., V. o. Wiener Wald 8 fl. 27 kr., V. u. Wiener Wald 1286 fl. 50 kr. 1 Pf. Aus einer Verrechnung der Jahreseinnahmen vom 1. Juni 1724 bis 31. Mai 1725 ergibt sich, daß von den gesamten Einnahmen der Grenzmauten 51% auf das V. u. Wiener Wald, 2% auf das V. o. Wiener Wald,¹ 41% auf das V. u. Manhartsberg, nur 6% auf das V. o. Manhartsberg entfielen. Die Gesamteinnahmen der Grenz-Weggelder beziffern sich im Lande auf 11.945 fl. 46 kr. 3 Pf., der Wegaufschlag bei den Wiener Vorstadtlinien aber ergibt 35.927 fl. 43 kr., zusammen 47.873 fl. 29 kr. 3 Pf. Die Ausgaben für Straßenzwecke betragen in dieser Rechnungsperiode 87.309 fl. 56 kr. 2 Pf., so daß ein Abgang von 39.436 fl. 26 kr. 3 Pf. resultiert. Zur Begleichung dieser Summe wurden 30.000 fl. aus dem Stadt-Banco angewiesen, an den Rest von

¹ Dieser geringe Prozentsatz erklärt sich aus der Überlegenheit des Stromverkehrs. Im Jahre 1572 wiesen die Wiener im mehrfach genannten Bericht darauf hin, daß die Waren aus Italien „durch Tyroll wie wissentlich am nechsten auf dem Thunaustromb“ kommen. Des Donauverkehrs wegen nannte Sixsey im „Land-Compß“ (1673) das V. o. W. W. das „guldene Viertel“.

9436 fl. hatten die Stände noch sehr lange zu erinnern und wurden noch unter Maria Theresia vertröstet, daß man „nach und nach“ auf dessen Beseitigung dringen werde. Die Eintreibung des Weggeldes begegnet Schwierigkeiten — so protestieren Steyr und Enns gegen die Wegmaut —, wird aber mit Strenge durchgeführt. Widersetzlichkeiten wurden ohne Ansehung der Person bestraft. Die böhmische Statthalterei erreichte die Entlastung der Salzfuhren vom halben Weggeld. Ein weiteres Ansuchen dieser Statthalterei und der Banco-Deputation, es möchte auch die andere Hälfte nachgesehen werden, wurde abschlägig beschieden, „hingegen anbefohlen, daß die Straßen, wo diese Salzfuhren durchzupassieren haben, vor allen anderen in wandelbahren stand gesezet werden sollen“. (Hofdekret vom 22. Okt. 1725.)

Um die Art der Ausgaben für Straßenzwecke zu überschauen, seien die im Hauptviertel des Verkehrs, im V. u. Wiener Wald, im Zeitraum vom 1. August 1724 bis 3. Mai 1725 verrechneten Ausgaben angeführt:

	fl.	kr.	Pf.
Ausgaben auf Handels- und Handwerksleute	4763	9	
„ auf Schotterfuhren	35547	45	
„ auf die angestellten Tagelöhner	27636	32	3
Extra-Ausgaben	1428	22	2

Der kaiserliche Befehl, die Reparation der Straßen und Postwege auf Grund der Mappen vorzunehmen, begegnet Einwänden der ständischen Verordneten. Sie waren dem Fortwursteln mit Flickarbeit nicht abhold, während bei Hofe die Notwendigkeit eines Hauptplanes, einer „Hauptreparation“ der Wege, zähe verfolgt wurde. Unter dem 8. Juni 1725 klagen die Stände, daß infolge der Mappen Unkosten auflaufen, welche die Einnahmen der Grenzmauten verschlingen. Es sei also solches „dem ohne diß sehr betrangten Vatterland wahrhaftig nicht aufzubürden, wohl aber wird hauptsächlich dahin zusehen sein, das die Hauptstrassen und Postweg mit Zuziehung wohlerfahrner Maurer und Zimmermeister, auch anderer, die von derlei wegreparation guette wissenschaft tragen, in guett und ganz brauchbahren stand, wie es auch in der that gesehen wird, gesezet und erhalten werden“. Von der zur Reparation der Straßen eingesetzten Kommission wird am 9. April 1726 darauf hingewiesen, daß Mappen derzeit nicht nötig wären, da nicht alle Straßen auf die Art wie im 4 Meilen-Umkreis von Wien sofort repariert werden könnten, sondern nur „an denen gränzen einiger Anfang zu Haupt-Reparation zu machen ist“. Sehr beachtsam heißt es dann in dieser Instruktion weiter: „Jedoch wird das Herrn Ober-Comissari guettbefinden überlassen, den von selben vorgeschlagenen und seiner in dergleichen sachen tragenden wissenschaft und erfahrmäß halber sonders bekanten Brandauer etwan zu einricht- und beybehaltung einer geraden Lini, abkürz- und abschneidung deren umwegen und mehr andern

solchen vorkommenden zu zuziehen und zu gebrauchen.“ Ohne Zweifel haben wir es hier mit dem berühmten Stiftsbaumeister Prandtauer zu tun.¹ Die Straße, um die es sich handelt, ist die Straße nach Linz, die über St. Pölten führt. In Bezug auf den Bau dieser Strecke wird u. a. angeordnet:

1. Wegen der Grundstücke bei Streithofen und Micheldorf und der Wiesen bei Kapellen, über welche die neue Straße zu führen sei, wäre mit den Eigentümern zu kontrahieren, von den bei Kapellen angetragenen 3 Brücken sei eine zu ersparen.
2. Die Brücken bei Sarling, dann über die zwei Flüsse Michelsbach, über die Erlaf und über die Ybbs (bei Kemmelbach) sind allsogleich zu schlagen.
3. Bei Traismauer sind 3 „Muzen“ zur Übersetzung der Traisen bereitzustellen.
4. Die Mauthäusel sollen ohne Beitrag des Stadt-Banco errichtet werden.
5. Ein Tagwerker sei täglich mit 17 kr. zu bezahlen, die jährliche Auslage von 20 fl pro Meile unterliege keinem Anstand.

Zum Straßenbau werden neben der Robotleistung Tagelöhner und zeitweise auch Militärpersonen (Deliquenten) aufgeboten. Untertanen sollten nur im Notfalle zur Robot verhalten und für ihre Leistungen „mäßig“ bezahlt werden. Die Heranziehung von Bettlern zur Wegreparation war gang und gäbe und trug zur Besserung der Sicherheitsverhältnisse im Lande wesentlich bei.²

Einen großen Ruck vorwärts bringt das Jahr 1726. Dies zeigt sich schon in der Zahl der Wegakten.³ Bereits am 7. Jänner ergeht von Hof die Aufforderung an die Stände, einen Bericht über die Reparation der 5 Hauptstraßen und insbesondere über den Semmering zu erstatten. Die Stände waren zu diesem Zeitpunkt noch die Antwort auf das Hofdekret vom 13. September 1725 schuldig, das die Verfassung einer Wegmappe von Inner-Österreich über den Semmering zum Gegenstand hatte. Die Wegdeputation bringt somit den Ständen in Erinnerung:

1. Daß zur Veranstaltung der Wegreparation am Semmering, die im Frühjahr vorgenommen werden sollte, Ernst Graf von Herberstein als Ober-Direktor bestellt worden sei, dem der Oberkommissär für das V. u. W. W. Graf Harrach unterstützend zur Seite stehen sollte;
2. über die Wegreparation ist von einem Ingenieur eine Mappe zu verfassen und zur Approbation nach Hof zu senden;
3. es ist zu melden, welche Unkosten diese Wegregulierung

¹ Prandtauer (Prantauer) war damals schon ein kränklicher Mann, am 16. Sept. 1726 erteilte den „Baumeister der Klöster und Wiederaerbauer des Landes“ (!) der Tod. Vgl. Hantsch, Jakob Prandtauer, der Klosterarchitekt des österr. Barock (Wien 1926), S. 17, 106.

² Güttenberger, Aus den Anfängen des Arbeitszwanges und der Arbeiterfürsorge, in der Öst. Monatsschrift „Neue Ordnung“ 1928.

³ N.-Ö. Landes-Arch. B III 30, Fasz. 2 (1725—26) und Fasz. 3 (1726).

verursache, mit welchen Mitteln und durch wen die Auslagen zu bestreiten sind.

Es war ferner zu berichten, in welcher Weise die Post- und Landstraßen bisher repariert worden seien, was zur Vermehrung des nicht zulänglichen Reparations-Fonds „außgedacht und introductiret werden könnte“, weiterhin, wie die einmal reparierten Wege „in beharlichen gutten stand zu erhalten seynd“.

Nach den Berichten der 4 Landes-Ober-Kommissarien (V. u. W. W.: Graf Harrach,¹ V. o. W. W.: Franz Josef Graf Auersperg,² V. u. Mb.: Johann Anton Ernst Graf Gurland,³ V. o. Mb.: Graf Kuefstein⁴) wurden im Jahre 1725 die Post- und Landstraßen „in so weith als thuenlich“ repariert. Die Lesezeit und die hernach einsetzende üble Witterung führte zum Stillstand der Arbeiten. Der Oberkommissär des V. u. Mb. weist auf die lehmigen und sumpfigen Gründe, auf den Mangel an Schotter und die Schwierigkeit seiner Herbeischaffung hin, „wodurch die reparation sehr difficil und kostbahr gemacht wird“. Unter dem Wienerwald wird eine Wegreparation bei Hainburg, Prellenkirchen, Bruck a. d. L., Gallbrunn, Gloggnitz und auf dem Semmering am nötigsten befunden. Im Waldviertel wurde große Mühe aufgewandt, um die Landstraße von Brunn nach Göpfritz durch den Wald, wo die Salzwägen nach Böhmen verkehren, in guten Stand zu bringen. Unter den Behinderungen des Straßenbaues wird die von den Parteien gegen Oberösterreich zu „in entrichtung des gebührenden Weggeldes bezeugte renitentz“ erwähnt. Die Stände weisen auf dies alles hin, auch auf ihr Bemühen, den Grafen Harrach mit dem Grafen Herberstein wegen Reparation des Semmeringweges und Erstellung der angeforderten Mappa durch einen Ingenieur in Verbindung zu bringen. Wenn auch sonst die Stände erklärt hatten, die Wege in passablen Zustand zu setzen, nicht aber nach Mappen zu reparieren, so wisse man wohl *in hoc casu specifico* eine Ausnahme zu machen. Der schwierigste Punkt sei die Geldfrage. Man müsse die Wegmaut erhöhen und von 2 zu 2 Meilen Mautschranken errichten. Es sei die Ablösung des Naturalrobot in Geld anzustreben und u. a. von jedem Juden, der die Grenze passiert, 1 fl einzuheben. Um die Wege beständig zu erhalten, haben die Verordneten und Ausschüsse anfangs erwogen, von Station zu Station einige Wegmacher zu bestellen, es sei aber vorzuziehen, die an den Straßen liegenden Orte mit der Erhaltung zu beauftragen, „wovon man ihnen jährlich von der Poststraße, weilien solche öfters passirt und demnach auch mehrers ruiniert werden, für die Klafter 6 Pf.,

¹ 1728 Joh. Ferd. Graf Pergen, 1737 Josef Leopold Graf von Walsegg.

² 1729: Karl Ludwig Bartholotti Graf v. Partenfeld, 1737 Johann Ernst Graf v. Kuefstein, 1740 Ernst Ferd. Graf v. Auersperg.

³ 1728 Graf Ernst Josef Breuner, 1737 Johann Adam Freih. v. Fünfkirchen.

⁴ 1727 Joh. Albert Karl Graf v. Geyersperg und Osterburg, 1737 Ernst August Graf v. Falckenhann.

von der landstrassen 2 Pf. und bey denen Brückchen für jede Claf-ter 1 Pf. zu bezahlen hätte“.

Im Mai 1726 war man endlich so weit, die Reparation der Semmeringstrecke durch Lokalausgleich und Trassierung des Weges auf Grund erstellter Wegkarten in Angriff zu nehmen. Die Kommission, an der neben den Grafen Herberstein und Harrach der kaiserliche Ingenieur Jakob Marinoni teilnehmen sollte, wurde am 9. Mai ausgeschrieben. Hofmathematiker Marinoni war auch an der Regulierung des Donaustromes beteiligt. Von ihm und Leander Anguissola stammt jener Plan von 1704, der Wien zuerst als Donaustadt zeigt.¹ Man einigte sich in der Überzeugung, daß am Semmering eine ganz andere Regulierungsweise platzzugreifen hätte wie im flachen Land: „nemblichen mit Anbohrung und sprengen der Stainern und abzaffung des Wassers“. Graf Herberstein sagt zu, für den Anfang verständige Werkleute seiner Herrschaft Klamm-Schottwien beizustellen. Graf Harrach drängt, „bey den vorhanden favorablen wetter nicht die böste Zeit verstreichen zu lassen“.

Marinoni, Harrach, Herberstein und dessen Sekretär Kriegl nehmen nun am 14. Mai 1726 unter Zuziehung des Postmeisters von Schottwien den Augenschein vor. Das Naturbild war noch das gleiche, wie es der wegekundige Zeiller im Text zu Merians „Topographie“ (1641) beschreibt und Vischer (1672) in grotesker Übersteigerung zeigt. Gleich am Eingang der Paßstrecke ist man sich bewußt, „daß zur gewinnung der anhöhen, dann umb evitirung der dermallig sehr stainigen und dessenthalben fast inracticablen Straßen* man bey den so genant greiß über die anstossende Wiesen und Äcker unumbgänglichen hinauß rücken, folgsamb bis gegen die Tafeln in etwelcher umreihe den neueren Weg anlegen“ müsse. Damit ist die erste Ausbiegung in den Göstritzgraben angedeutet, die von der Serpentine der franziszeischen Kunststraße nachgeahmt wird. Mit den Grundeigentümern sollte man sich nach unparteiischer Schätzung abfinden. Die Fortsetzung der Straße wurde gedacht „durch den Harboint“ mit Aussprengung der „großen aufzug Stainer“, die vormals als Paßsperre dienten, dann am Kalkofen im „Märtinsgraben“ (Myrtengraben!) vorbei, durch die „Schleder-Gassen“ den „Änsiedl“ hinan, „jedoch linker Handt der alten Farth in etwas außzuweichen“, über eine 30 Schritt lang zu errichtende Seitenmauer, zwei Klafter über eine Anhöhe mit kleiner Schleife und schließlich „eben fort bis an die Grenzsäule an der Landesgrenze“.

Die alte Situation, an welche diese Verbesserungsvorschläge anknüpften, ist aus mehreren Mappen des n.-ö. Landesarchivs,² die sich auf die Grenzkommisionierung vom 8. und 15. Juli 1715 und

¹ Thiel, Geschichte der älteren Donauregulierungsarbeiten bei Wien. Jahrb. d. V. f. Ldskde. v. N.-Öst., N. F. II (1903), S. 176.

² N.-Öst. L.-Arch.: Kartensammlung B IV, 154.

die vom 10. und 16. dieses Monats „abgeredeteten Landt-Confinien“ beziehen, deutlich zu ersehen.

Da ist die Landstraße, die sich durch die Ried „Harboint“, wo der Schottwiener Alpstieg auf den Erzkogel (Artzkogel) abzweigt, in strenger Linie aufwärts kehrt, der „Mörten-Graben“ (oder Morthergraben!), dann ein höherer Kammweg „die lange Reith“ und unterhalb die „Schleedergassen“, beide bei der „alten Grueb“ sich vereinigend, wo auch der Weg aus dem Haidbachgraben einbiegt. Eine Wald- und Wiesenlandschaft mit der Grenzscheide über die Märtens- oder Morter-Brücke. Der Name kann ebenso an Märt (Martin) wie an „Marter“ (Marterl) erinnern. Die überlieferte Form „Mirtenbruck“ (Myrtenbrücke) knüpft an die mundartliche Aussprache von „Märt, Mört“ (Martin) an.¹

Herbersteins interessanter Bericht befaßt sich auch damit, wie die Bergstraße zu bauen sei. Nach dem Vorbilde des Straßenbaues auf der steirischen Seite sei auf beiden Seiten des Fahrweges eine zwei Schuh dicke, $\frac{1}{2}$ m hohe Mauer aufzurichten, jedoch nicht mit Kalk zu verfestigen, sondern mit weich zerschlagenem Gesteinsmaterial. Dergestalten sei auch der ganze Weg durch Tagelöhner auszufüllen und mit einer Schotterdecke zu überziehen. Zur „Conservation dieser neuen aus allsorgfältiger attention und Kostbahren Fleiß erbauten Straßen“ seien Wassergräben zu ziehen und Durchlässe für die Bergflüsse, die Regen- und Schmelzwässer anzulegen. Im Sommer oder Herbst wären die notwendigen Materialien heranzuschaffen, damit im Jahre 1727 an das Hauptwerk geschritten werden könne. Ingenieur Marinoni demonstrierte auf vier Mappen die Trassenführung des neuen Weges. Von den vier Mappen wurden laut Aktenvermerk Kopien angelegt, die Originale nach Hof geschickt. Das Gutachten der Verordneten und Ausschüsse bemerkt, daß ein „erklöcklicher Fundus“ werde notwendig sein, ein solch gewaltiges Werk zu vollbringen.

Der in den Berichten Herbersteins und Kriegls und in den korrespondierenden Wegkarten des Ingenieurs Marinoni niedergelegte Sachverhalt läßt uns erst erkennen, welchen Wandel der Dinge die linea recta der „alten Semmeringstraße“, die sich südwärts der Straßenhöhe 600 bis zum Bärensattel (900 m) über den Hang des „Greiß“ emporzieht, in der Straßentechnik der Zeit und in deren Verkehrsbild bedeutete. Dreimal wird der alte Weg von der Serpentinstraße der franziszeischen Zeit (1839—1842) gekreuzt, die in ruhiger Steigung, mit Vermeidung eines Abstieges, dem die alte Straße in der Rinne des Myrtengrabens nicht ausweichen konnte, die Paßhöhe beim Hotel Erzherzog Johann (980 m) erreicht. Der Saumpfad der Römerzeit, dem Ulrich von Liechtenstein zweimal entlang zog (als Königin Venus 1227, als König Artus 1240), eine

¹ Nach freundlicher Auskunft des mit der Gegend wohlvertrauten Oberlehrers Johann Rabenalt (Semmering) sind die alten Riednamen so ziemlich vergessen. Von Göstritz führt in den Schwarzenberg hinein, hinter dem Sonnwendstein, gegen die Pfaffenberge, der „Schledersteig“.

steife Linie entlang des Greisbaches bis zur Wegmarke des Bärensattels, die Straße Karls VI., die moderne Chaussee, endlich die Semmeringbahn und hoch oben das Flugzeug, dem Oberleutnant Nittner 1912 zum erstenmal die Fährte gewiesen hat — fünf Etappen im Siegeszuge der Menschheit, der Schlucht und Fels besiegt, aber von den natürlichen Schranken dieser Paßregion stets beeinflusst wurde. Außer den genannten Behelfen müssen die Josefinische Karte, die Katastralmappen von 1820 (Schottwien, Breitenstein) und die Sektionen 103 (Reichenau) und 104 (Gloggnitz) der Administrativkarte von Niederösterreich, endlich die modernen Mappen der anrainenden Gemeinden herangezogen werden, um den Wandel der Kulturlandschaft in der Paßregion des Semmering zu überschauen.¹

Welche Bedeutung dieser Einschaltung im Gebirgswall, die infolge der geognostischen Verhältnisse des Mürztales und der Wiener Bucht eine unsymmetrisch angeordnete Treppe darstellt, in der Verkehrsgeschichte schon vor der Trassierung und Errichtung der Semmeringstraße Karls VI. zukam, ist aus den Weggelderträgnissen von Schottwien zu ersehen. Sie betragen im Jahre 1725 257 fl. 2 kr., im Jahre 1726 232 fl. 49 kr. Der Mauttarif von Schottwien ist ein kulturgeschichtliches Denkmal des Warenaustausches zwischen Deutschland und Welschland, der sich auf der „gemeinen“ Straße der Venedigfahrer seit dem 13. Jahrhundert in steigendem Umfange vollzog.² Als 1719 die Seestädte Triest und Fiume zu Freihäfen erklärt wurden, mußten dem Adriahandel landeinwärts die Wege aufgetan werden. Triest und Fiume wurden zu Wurzelpunkten des Straßensystems, das sich über das Litorale nach Innerösterreich verzweigte, Karst und Karawanken bezwang und schließlich auch den beschwerlichen Semmering besiegte.³ Den letzten Ausschlag gab schließlich die Kaiserreise 1728, die das Interesse der Staatspolitik an der Erschließung der „Meer-Porten“ durch Wegsammachung des Hinterlandes dokumentierte.

Im V. o. Manhartsberg wurden laut Ratifikations-Ersuchens des Oberkommissärs Josef Leopold Graf Kuefstein, das mit 31. Dezember 1726 der Wegdeputation vorgelegt wurde, bis zu diesem Zeitpunkt 19.121 Klafter Straßen repariert. Die Kosten betragen insgesamt 282 fl. 40 kr. 2 Pf. (Poststraßen pro Klafter 6 Pf., Landstraßen 2 Pf.).⁴ Wir geben hier eine Übersicht dieser Strecken und

¹ Güttenberger-Bodo, Das südöstliche N.-Öst., Wien, 1929.

² Vancsa, Geschichte Nieder- und Oberösterreichs. II. (Stuttgart u. Gotha 1927), S. 110 f. Dort auch die ältere Lit. samt krit. Bemerkungen.

³ Mayer, Gesch. Österreichs, 3. A., IV., S. 349. Radics, Karl VI. als Staats- und Volkswirt (Innsbruck 1886), S. 35 ff. Gräffer, Öst. National-Enzyklopädie (Wien 1836), V., S. 216, gleichlautend bei Raffelsperger, Allg. geogr. Lexikon der öst. Staaten. V. (1848), S. 1368 f.

⁴ N.-Ö. Landes-Archiv B III 30, Fasz. 3, (Weg- und Straßenreparationen 1727/28).

der verursachten Kosten:

Poststraßen:

	Strecke (in Klaftern)	Auslagen	
		fl.	kr.
Langau-Fratting	7400	185	—

Landstraßen:

a) gegen Böhmen:

Frauenhofen	1360	11	20
Burgstall	1620	13	30
St. Bernhard	190	1	35
Strögen	160	1	20
Dappach	250	2	5
Neubau, Neukirchen, Fürwald	660	5	30
Brunn	1380	11	30
Dietmannsdorf	520	4	20
Göpfritz	1850	15	25

b) gegen Oberösterreich:

Mestreichs, Neupölla, Oberndorf	2239	18	39½
Schwarzenreith	303	2	31½
Eichhorns	1189	9	54½
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	19.121	282	40½

Der Oberkommissär des V. o. Wiener Wald, Franz Josef Graf Auersperg, brachte den langsamen Fortgang der Wegreparation mit der Ablösung der Naturalrobot in Zusammenhang, „weillen bey bezallung des robboth sublevations gelds keiner einen weeg mehr zu repariren schuldig zu sein glaubt, wessentwegen die Eisengezürckh, Postmeister und ander raysende Partheyen sich schon zu mehrmahlen beschwärt hätten“. Es sei also zur Robot zurückzukehren (6 Tage im Jahr), nur die weit entlegenen Ortschaften mögen das Ablösegeld von jährlich vier Groschen zahlen. Mit dem wenigen verfügbaren Gelde konnte der Straßenbau von Ennsdorf an nur wenig über Klein-Erla hinausgebracht werden — nun seien es aber von Ennsdorf bis Sieghartskirchen 18 Meilen!

Der Landtag stimmt am 7. Mai 1727 der Wiedereinführung der Wegrobot ganz im Sinne des von Graf Auersperg gestellten Antrages zu.¹ Am 17. Mai wird den Oberkommissären der Beschluß intimiert. Die bis zu drei Stunden entfernt wohnenden Untertanen haben zweimal im Jahre, jedesmal durch drei Tage, Wegrobot zu leisten. Von den weiter abgelegenen Ortschaften ist das Äquivalent in Geld einzuheben. Die Wegrobot wurde 1772 mit zwei Tagen, 1773 mit drei Tagen, 1778 mit zwei Tagen angesetzt, 1781 wird sie auf das Schneeschaufeln beschränkt.

¹ N.-Ö. Landes-Archiv. Landtagshandlungen.

Eingehend wird erwogen, ob das Straßenstück von Sieghartskirchen nach Wien in der alten Wegrichtung über den Riederberg oder sonst durch den Wiener-Wald, oder aber über Klosterneuburg-Greifenstein geführt werden sollte.¹ Diese Beratschlagung ist interessant, weil sie Möglichkeiten ventilirt, die Straße nach Westen in einer der alten Limes-Straße über das Kierlingtal angenäherten Route zu führen. Das Promemoria („Beweg-Ursachen“) führt aus, daß die Ausmessung der beiden Wegrichtungen durch Ingenieure eine Differenz von 4400 Klaftern bis St.-Pölten festgestellt hätte, „welche Differenz aber von darumb leicht sich remediren ließe, wenn der weeg (sc.: gegen Klosterneuburg!) in *linea direction* gezogen und die Berg und Hügeln evitiret würden, mithin die Differenz von selbstem guten theils aufhebe und die experienz dociren würde, daß auf dieser straßen geschwinder als auf der alten, wann auch selbe reparirt würde, fortzukommen seye“. Im einzelnen werden die Nachteile der Wiener-Wald-Strecke und die Vorzüge des Weges über Klosterneuburg aufgezählt. Im Wiener-Wald sei, ausgenommen die Strecke bis Gablitz, wenig tauglicher Schotter, an brauchbaren Steinen aber mangle es völlig, da die Jägerei wegen des „lange Zeit anhaltenden Getös“ Steinbrechen nicht zulassen werde; die Jägerei hindere auch eine „directa linea“ durch Wiese und Wald, zudem sei das Terrain von Wässern und zahlreichen Brunnädern aufgeweicht, der Weg müsse also unbedingt gepflastert und beschottert werden, erfordere auch mehrere Brücken. Auch wenn man bei der alten Richtung durch das Wiental und über den Rieder Berg bliebe, müsse die Straße verändert werden (wegen des „öfters allzugefährlichen Wiener Wassers“), daher kostspielige Grundablösungen und Waldschlägerungen — solche Reparation werde laut „Mappe und überschlag“ auf 60.000 fl. zu stehen kommen. Es müßten dazu 200 Menschen und 30 Wagen durch zwei und mehr Jahre tätig sein. Anders stünde es bei Führung der neuen Straße über Klosterneuburg: bis Klosterneuburg müsse die Straße ohnedies repariert werden, sei die Reparatur auch schon über Nußdorf hinaus gediehen, die Sprengung der Felsen bei Greifenstein werde der Passauer Fürstbischof vorkehren, bis St. Andrä sei harter, bis Königstetten schottriger Boden, „daß fast schon die natur vorläufig eine gute reparation geleet“. Alle Materialien seien zur Hand, nur drei Wässer (Weidlingbach, Kierlingbach, Tulln) seien zu überbrücken, die landesfürstlichen Städte Klosterneuburg und Tulln hätten ihren Nutzen, die Reisenden auf dem Strome könnten „bei öfters einsetzenden großen Wüinden“ gleich ans Land gehen. Zudem sei der Abgang für Purkersdorf, Gablitz, Ried nicht groß, da bei reparierter Straße kaum viele Reisende in diesen Orten sich aufhalten dürften. Auch der Landtag beschäftigte sich in seiner

¹ Das Hofkammer-Archiv (Kartensammlung B 52) enthält aus späterer Zeit einen schönen „Plan der projektierten Straße durch den Wr.-Wald von Purkersdorf über Preßbaum nach Neulengbach 1772“. Als Verfasser zeichnet der Waldbereiter Flameck.

Sitzung vom 7. Dezember 1726 mit dieser Sache in zuwartender Haltung.

Zur Beratung der Fragen wird eine Tagsatzung unter dem obersten Hofkanzler Grafen Sinzendorf angeordnet, die niederösterreichischen Stände sind durch einen Ausschuß vertreten. Das Programm befaßt sich mit der „reparirung deren Weeg und Straßen in diesen ganzen Land Österreich unter der Ennß, sonderbar an dem Semmering, welcher J. Österreich-seits in guten stand gesezet worden“, das heißt auf der steirischen Seite bereits mit einer neuen Fahrstraße versehen sei.¹ Die notwendigen „fundi“ sollten durch die Regulierung der Wegmaut gewonnen werden. Unter den Kreditgebern, die noch auf Rückzahlung alter Darlehen warten, wird u. a. Fürst Leopold zu Norwegen, Herzog von Schleswig-Holstein, mit 15.000 fl. angeführt.

Durch kaiserliches Dekret vom 17. September 1727 wird die Vermehrung der Wegmauten bewilligt. Der Weg-Kreuzer soll an den „Linien“ und an den „Grenzen“ wie bisher eingehoben werden, hinkünftig aber auf den Straßen selbst, und zwar an Mautschranken, die von vier zu vier Meilen aufgerichtet werden sollen. Begründet wird diese drückende, echt merkantilistische Maßnahme damit, daß der Weg-Kreuzer „nicht erklecke, dem *Publico* aber *ratione commercii* und jedewederem Landinsassen und unterthanen einestheils wegen ihres gewerbs, und versilberung deren *materialien*, andernteils durch namhafte ersparrung mehrerer Pferd, Wägen-geschirr, fourage, auch an der Zeit, Kost und Zährung, an der baldigen Herstellung sammentlicher Landstraßen sehr viel gelegen; inmassen die weeg von den österreichischen Meer-Porten durch die J. Ö. Länder mehrentheils schon fertig, man auch in denen Königl. Böhmischen Ländern dieses werk mit allem ernst unternehme² und folgsam nebst anderen straßen der Semmring österreichischerseits, zumahlen auch der Strenberg ohne weiteren anstand völlig reparirt und in guten dauerhaften stand gesezet werden müssen.“ Also die Herstellung der Semmering-Straße einerseits, der Straße nach Westen über St.-Pölten und das Hügelland von Strenberg anderseits müsse mit aller Kraft bewerkstelligt werden. Die fünf Brücken über die reißenden Flüsse oberhalb der Perschling bis zur Enns seien unverzüglich zu machen. Der Semmering-Weg vollends dulde keinen Aufschub mehr, weil sonst die Güterwägen über Steyr gingen und da Enns aufwärts zur „Frenzbrücke“ (Frenzgraben, Frenzpaß an der Grenze zw. O.-Öst. u. Steiermark), somit Wien

¹ N.-Ö. Landes-Archiv B III 30, Fasz. 4 (1727—28).

² Im Jahre 1727 wurde an den Grenzen Österreichs nächst Nikolsburg mit dem Straßenbau unter Leitung des ständischen Landmessers Johann Kraupal begonnen, bei Znaim aber erst 1739. Vgl. d'Elvert, a. a. O., S. 12.

und Österreich u. d. E. beiseite ließen. Auch Inner-Österreich, das den Weg auf den Semmering fast völlig repariert habe, führe Beschwerde, daß sich der Paßweg „annoch in seinem fast ohnwindlbahren stand befinde“, wiewohl doch die Stände schon vor 1½ Jahren die Steine brechen und Materialien zuführen ließen. Die Stände hätten wohl der eingesetzten Hofkommission „per deputationem sich erkläret, biß auf diese stund aber vermuetlich wegen des auch ihres Orths ermangelnden fundi hierzu der anfang noch nicht gemacht worden ist.“ Die Sprache des Hofdekrets war deutlich genug. Es wurden die Stände aber noch schärfer angepackt; indem die Wegreparation von der steirischen Grenze bis Schottwien dem innerösterreichischen Ober-Weg-Inspektor Grafen v. Wagensberg, „welcher ohne das den andern theil des Berges gegen Steyrmarcht repariren lasset, mit Bauverständigen leuthen und übergehern versehen seye, aus besonderen anderwärts *in consequentiam* nicht ziehenden beweg-Ursachen *per modum continui* des gehörtermaßen auf dem Semmering ohn das führenden gebäues“ übertragen wurde (Hofdekret vom 21. Okt. 1727).¹

Ein weiteres Dekret vom 21. Oktober 1727 ordnete an, daß die Mautschranken des Semmering-Distrikts (Grenze, Gloggnitz) sofort Gelder für die dem Grafen Wagensberg übertragene Reparation flüssig zu machen hätten.

Diese Verfügungen wurden von den n.-ö. Ständen als außerordentlich schmerzhaft empfunden. Man schmolzt, denkt zeitweilig an Remonstration und zeigt durch die Tat, wie wir im Vorgehen des Oberkommissärs Pergen, des Nachfolgers Harrachs, sehen werden, daß man dem Bau in dieser Form nicht freundlich gegenüberstehe. Der Wegkreuzer möge in der frühern Höhe belassen werden, der durch Militärlasten und Landesabgaben ohnedies beschwerte Untertan sei weiterer Leistungen nicht mehr fähig. Mit der Herstellung der ruinierten Straßen außer dem 4 Meilen-Umkreis sei in allen Vierteln angefangen worden. So sei die Straße über Strengberg „schon der zeit in einem solchen guetten stand hergestellt worden, daß derselbe ohne großer Beschwärnuß anjezo zu passiren, nechst bevorstehendes früehjahr aber mit dem benöthigten schoder durch auß der weeg beschüttet und in einen vollkommenen stand gesezet werden wird“. Auch die oberösterreichische Landstraße sei fast allerorten repariert und soll das Werk nach dem Winter fortgesetzt werden. Sarling und Ybbs seien bereits überbrückt; auch das Holz für die Erlaf-Brücke liege schon bereit. Man werde gleichfalls nicht ermangeln, über die andern reißenden Gewässer (Pielach, Traisen) den Brückenschlag „nach und nach“ vorzunehmen. O. d. Mb. seien 7400 Klafter der böhmischen Poststraßen, dann die böhmischen Wald- und oberösterreichischen Landstraßen in einer Ausdehnung von 54639 Klaf-

¹ N.-Öst. Landes-Archiv B III 30, Fasz. 24 (1727—28).

tern in „passablen guetten stand“ gebracht. Zudem wurden an verschiedenen Orten Brücken geschlagen.

Von der Gemeindegrenze von Reinprechtspölla gegen Mörtersdorf zu sei die Straße 600 Klafter lang gepflastert worden. U. d. W. W. wurde die Preßburger Straße vom Grenzbrüchel an durch Wolfsthal bis gegen Hainburg repariert und nächst Wolfsthal durch Sprengung erweitert. Durch „grundlosen morast“, der mannhoch anzuschütten war, mußte die Straße von Pama nach Prellenkirchen geführt, in die Breite bis 9, in die Länge aber mehr denn 1000 Klafter repariert werden. Zwischen Bruck a. d. L. und der Altstadt war ein Damm aus großen Pflastersteinen aufzurichten und der Weg bis „etlich hundert Klafter“ zu beschütten. „An der Räckenthaller Landstraß,¹ an welchen orth das wasser von der anhöhe in eine Suttten oder sumpfigen morast zusammengeflossen, ist das alte stainerne Brüchel bis 4 Klafter erweitert“ und die Straße etliche hundert Klafter passierbar gemacht worden. Bei Stixneusiedl wurde über das aus den Weinbergen herabfließende Wasser eine hölzerne Brücke gemacht und mit Schotter überdeckt. Von hier führt der bereits reparierte Weg gegen Gallbrunn bis an das sogenannte rote Kreuz. Unweit Enzersdorf a. d. F. wurde mehrmals eine Brücke über den Reisenbergerbach oder „Fürbach“ geschlagen und zu Anfang und Ende derselben der morastige Weg repariert. Zuletzt hat man auch im V. u. Mb. die Reparation der Landstraßen von Nikolsburg bis Drasenhofen, ansonsten noch an verschiedenen Orten veranstaltet oder vorgekehrt „und würde gewis ein mehrer beschehen seyn, wofehrn nicht die üble situation des in diesem Viertel sehr laimich und unvösten erdreichs samt den abmanglenden oder mit größten Kosten von weiten zuzubringen habenden schutt und schoder ein solches verhindert hätte“. Demnach erklären die Stände, sie hätten gewiß nichts verabsäumt und noch mehr getan, „wann ihnen nicht der hierzu erforderliche Fundus ermanglet hätte“. Sie wollen auch ohne Errichtung neuer Mautschranken die Reparation fortführen, bitten aber, der Kaiser wolle „den beytrag deren mauthen allergnädigst determinieren“, wie es in Mähren geschehen. Eine förmliche Resolution wider den „Fremden“, dem die Wegreparation am Semmering übertragen wurde, wird nicht beschlossen, wohl aber alleruntertänigst erklärt, daß mit den Erträgnissen des Grenzschranks (489 fl 51 kr in 2 Jahren) eben nicht mehr hätte unternommen werden können, wo doch die Gesamtkosten auf 60.000 fl veranschlagt worden seien. Aus den Hofdekreten vom 17. Sept. und 21. Okt. 1727 sei aber zu ersehen, daß der Semmering in „jener arth und weis wie es in Steyermarckt angefangen“, repariert werden solle. Wenn das Semmeringer und Gloggnitzer Weggeld nicht zureichend wäre, bitten

¹ Grund, Die Veränderungen der Topographie im Wiener Wald und Wiener Becken. (Geogr. Abhdlg., hrsg. v. Penck VIII/I, Leipzig 1901), S. 111: Rakenthal, verschollene Ortschaft zwischen Stixneusiedl und Bruck a. d. L., Flurnamen „Ober- und Unter-Rakenthal“.

die Stände, daß bei Abgang der genügenden Arbeiter Tagelöhner und Fuhrleute, *Untertanen* aber keineswegs „mit gewald *et propria auctoritate*“ durch den Grafen Wegensperg heranzuziehen wären, sondern im Einvernehmen mit dem Oberkommissär des Viertels. Die Handarbeiter und Fuhrer wären nach vollbrachter Arbeit sogleich zu bezahlen, und zwar wie innerhalb der 4 Meilen um Wien mit einem Lohn, der um $\frac{1}{4}$ geringer ist als der übliche. Dieser Bericht wird am 10. Dezember 1727 vom Landtage gutgeheißen.

Die Hofkanzlei verfolgt zielbewußt ihren Weg. Die neuen Mautschranken sind laut Dekret vom 15. März 1728 an folgenden Orten aufzustellen:

1. Schwadorf an der „Ordinari-Landstraß“;
2. Fischamend, weil dort die Post nach Ungarn befördert wird, auch der Viehtrieb stattfindet und die Reisenden von der „Ordinari-Landstraß“ dahin abbiegen möchten, wenn dortselbst kein Schranken aufgestellt wäre;
3. Himberg (Straßen nach Ödenburg, Eisenstadt u. andere Orte);
4. Traiskirchen;
5. Baden (*cum onere reparandi viam allda*);
6. Sieghartkirchen (Sigritzkirchen), bei Transferierung der Post aber auch Judenau;
7. Stockerau;
8. Leitzersdorf, „weilen die meisten sonderlich schwär- und guetterfahren, auch die Landgutscher ihre weeg nicht über Stockerau, sondern rechter Hand vorbey über Leizerstorff nehmen“;
9. Wolkersdorf;
10. Ulrichskirchen, weil sich auch allda eine „trifftige Landstraß“ befindet.

Aus Gründen des „Commerzes“, aber auch wegen der bevorstehenden Kaiserreise in die innerösterreichischen Erblände wurden zum Bau der Semmeringstraße 30.000 fl. *anticipando* aufgenommen. Bis zur Abstattung dieser Summe soll zu Schottwien per Zentner 1 Groschen Aufschlag auf das Weggeld eingefordert werden. An Stelle des in J.-Öst. „sehr occupierten“ Grafen Wagensperg wird Graf v. Oed mit der Leitung des Straßenbaues am Semmering betraut. Die Aufstellung von Mautschranken von 4 zu 4 Meilen wird fallen gelassen, doch erhofft, daß die Stände dies im V. u. Mb. freiwillig besorgen werden oder sonst sich mit Vorschlägen vernehmen lassen, um neue „fundi“ zu erschließen. Tatsache ist, daß im Jahre 1728 im V. o. Mb. 23, V. u. Mb. 12, V. u. W. W. 6 neue Schranken errichtet wurden, im V. o. W. W. aber nur einer.

Unter dem 17. März 1728 wurde ein neues Wegpatent erlassen. Einleitend wird an die am 10. Mai 1724 angeordnete Hauptreparation der Straßen erinnert und an das unzulängliche Ergebnis des Weggeldes, „mithin ohnmöglich gewesen, daß der beschwehrliche weg über den Semmering dießländiger Orthen, alß auch die

bereits angefangenen fünf Hauptstraßen in wandelbaren und dauerhaften Stand haben können gesezt werden“. Um die notwendigen Geldmittel aufzubringen, werden im 4 Meilen-Umkreis um Wien 10 Mautschranken errichtet und ist hier ebenso wie an den „Linien“ und an den „Grenzen“ Weggeld zu entrichten. Das Wegpatent vom 17. März 1728 sieht folgende Abgaben vor:

1. Zu Schottwien von den über den Semmering aus- und eingehenden Kaufmannsgütern 1 Groschen Aufschlag pro Zentner,
2. zu Schottwien, Gloggnitz und allen übrigen Schranken:
 - von bespannten Pferden, Ochsen oder anderem Zugvieh 1 Kreuzer per Stück;
 - von Reitpferden, unbespannten Pferden und getriebenem Vieh gleichfalls 1 Kreuzer;
 - bei beladenen Robotwägen vom Stück 2 Pfennig;
 - von den Güterwägen, „durch welche die Straßen am meisten verdorben werden“, je 3 Kreuzer für jedes Zugtier.

Das Weg- und Schrankengeld sollte nur solange aufrecht bleiben, bis die Antizipationen der Hauptreparation abgetragen seien, hernach aber auf jenes Ausmaß herabgesetzt werden, das durch die notwendige Erhaltung der Wege und Straßen erforderlich wäre.

Die Stände äußerten einige kleinere Wünsche bezüglich Aufstellung der Schranken. Hinsichtlich der böhmischen Salzfuhrten trugen sie auch volle Bezahlung des Weggeldes an. Auch seien die Mauteinnehmer vor Exzessen zu schützen.

Als Obereinnehmer des Straßenwesens, in dessen Hand die Verrechnung der Einnahmen und Ausgaben lag, wird Leopold von Moser genannt. Der Name Moser kommt auch weiterhin in den Straßenakten häufig vor. Unter Maria Theresia gelangte Daniel von Moser als Oberwegdirektor zu Macht und Einfluß.

Das Jahr 1728 bringt die Kaiserreise nach den „Meer-Porten“. Das „Wienerische Diarium Anno 1728“ läßt uns die Vorbereitungen zu dieser Reise und ihren Verlauf überschauen. Das Extra-Blatt zur Nummer 48 des „Diarium“ vom 16. Juni 1728 bringt das Reiseprogramm, das wir ausführlich für die Strecke Laxenburg-Graz wiedergeben wollen:

17. Juni: Abreise von Laxenburg.
 18. bis 20. Juni: Aufenthalt in Wiener-Neustadt.
 21. Juni: Reise Wiener-Neustadt—Gloggnitz (drei Meilen, vier Stunden), Mittagsrast. Über den Semmering nach Mürzzuschlag (vier Meilen, vier Stunden), hier Nächtigung.
 22. Juni: Kindberg (drei Meilen, dreieinhalb Stunden), Mittagsrast.
 23. Juni: Fronleiten (drei Meilen, vier Stunden), Mittagsrast. Graz (drei Meilen, dreieinviertel Stunden).
- Insgesamt 19 Meilen in 22¼ Stunden.

Von Graz nach Klagenfurt wurden 3 Reisetage, von hier nach Laibach 2, von Laibach nach Görz 3½, von Görz nach

Triest $2\frac{1}{2}$, endlich von Triest nach Fiume 3 Reisetage gezählt. Im ganzen wird die Reise mit $21\frac{1}{2}$ Reisetagen und 20 Bleibtagen berechnet.

Ein Grazer Brief unterrichtete die Leser des „Diarium“ über die Querung des Semmering. Mit Staunen hörten die meisten Wiener hier zum ersten Male von der nach langer Erörterung nun plötzlich so eiligen Fertigstellung der Paßstrecke. Diese Stelle des Grazer Briefes blieb so eindrucksvoll, daß sie bis in die neueste Zeit fast gleichlautend überliefert wurde und so ziemlich das einzige Zeugnis über die Weganlage auf dem Semmering bildet, das sich von Buch zu Buch vererbt hat,¹ ohne daß man der Entstehung der Straße aktenmäßig nachgegangen wäre.

Die monströse Stelle lautet:

„Unter anderen haben Allerhöchst gedacht beede Regierende Kaiserl. Majestäten (Anmerkung: Karl VI. und seine Gemahlin Elisabeth) auf dero Reise nach Grätz über den auf dem sonst ohne zahlreicher Ochsen-Vorspann unwandelbaren, ja bey übelm Wetter gar *impracticable* gewesten Berg Semmering, in einer so kurzen Zeit von 48 Tagen, in welchen wirklich daran gearbeitet worden, und bequem, auch standfest zugerichteten Weg, daß so gar Leute mit zwey Pferden bespannten Wägen unaufgehalten darüber fahren können, ein besonders Allergnädigstes Wolgefallen ausdrücklich gezeiget; alle andern aber eine Bewunderung spühren lassen, indeme man fast nicht glauben sollen, daß eine auf einer solchen Anhöhe befindliche Land-Straße durch Menschenhand zu so tüchtigen Gebrauch hätte zugerichtet werden können; und haben Allerhöchst besagte Kais. Cath. Majest. die alda in Ordnung gestellte arbeitende Löhner Allergnädigst beschenket.“²

Vielleicht hat Karl VI. damals den schönsten Tag seiner handelspolitischen Erfolge erlebt. Schon als junger Erzherzog mit der Welt vertraut, zu London und Barcelona von der Handelsmacht gefesselt und zum begeisterten Merkantilisten geworden, sah er nun die letzte Schranke zwischen seinen Staaten und dem Meere fallen: jenem Meere, wo Triest und Fiume, die Seestädte Neapels und Siziliens unter dem Banner des siegreichen Staates aufblühten, indes Venedigs Macht verfiel, jenem Meere, das mit dem großen Weltmeer zusammenrauschte, wo die kaiserliche Flagge den Neid Englands und Hollands herausgefordert hatte. Der venetianische Gesandte in Wien Donudo hatte schon 1725, als der Plan zum großen Werke aufgenommen wurde, seinen Warnruf (*opere veramente imperale per dar communicatione da Vienna a Trieste*) an den Rialto gesendet!³

¹ Schweickhardt, Darstellung des Erz. Öst. u. d. E., V. u. W. VI (1833), S. 78 ff. — Geschichte der Eisenbahnen der öst.-ung. Monarchie I a, S. 258. — Festschrift anlässlich der 50-Jahr-Feier der Semmeringbahn. — Reutter a. a. O., S. 245.

² Wienerisches Diarium, 30. Juni 1728, Nr. 52.

³ Arneht, Relationen der Botschafter Venedigs, S. 60.

Die Überraschung über den schönen Paßweg war umso größer, als in den Hofkreisen die Berichte über die Plackereien der Kaiserreise von 1660, da Leopold I. zur Huldigung nach Innerösterreich zog, bekannt sein mochten. Es sollen damals 3000 Ochsen zur Beförderung der schweren Hofwägen aufgeboden worden sein.¹ Merkwürdig ist, daß weder Ulrich von Liechtenstein, der den Semmering zweimal auf großen Turnierfahrten (Venusfahrt, Artusfahrt) querte, noch andere Reisebeschreibungen,² ein besonderes Aufheben von der schwierigen Paßreise machen. Noch im Jahre der Kaiserreise zog Baron von Montesquieu, der damals schon durch seine „Lettres persanes“ berühmt Gewordene, im Spätsommer über den Paß. Die Semmeringstraße erntet das volle Lob des Franzosen.³ Sommer und Herbst dieses Jahres zeichneten sich durch schönes, trockenes Wetter aus, das den Bauern in der Ebene nicht gefiel, dem Weinstock aber und dem — Straßenbau sehr zugute kam.

Eine nüchterne Tatsachenschilderung des Weges gaben Keißler (1750) und Raffelsperger (1848), letzterer konnte bereits die neue Semmeringstraße (1839—41) der „alten Straße“ gegenüberstellen. Keißler berichtet: „Zwischen Merzuslag und Schadwien kömmt man über das Gebirge Semering, welches sonderlich gegen die österreichische Seite sehr steil ist, man hat aber den üblen Wegen mit großen Unkosten geholfen und sogar an etlichen Orten mit aufgeführten Mauern und steinernen Wänden brauchbarer gemacht und verwahret. Oben auf dem Semmering, wo sich die Herzogthümer Steiermark und Österreich scheiden, ist ein schönes Monument aufgerichtet, auf dessen vier Ecken ein Adler und in der Mitte eine gekrönte Weltkugel zu sehen ist . . .“⁴ Das hier genannte barocke Denkmal ist jedem Besucher des Semmerings als das „Monument Karls VI.“, an dem der junge Rosegger vorbeisritt, als er mit dem Paten Jochem nach Maria Schutz wallfahrtete, wohl bekannt. Es erinnert an die zur Beförderung des Handels mit dem Adriatischen Meere von den niederösterreichischen Ständen (Graf Ernst von Herberstein) und den steirischen (Graf Sigmund von Wagensperg) unter Oberaufsicht des österreichischen geheimen Hofkanzlers Graf Philipp von Sinzendorf auf gemeinsame Kosten durchgeführte Anlage der Paßstraße. Das Denkmal, von den steirischen Ständen errichtet, steht noch auf steirischer Seite nächst dem Hotel Erzherzog Johann, das die Stelle des alten Einkehrwirthshauses auf der Paßhöhe einnimmt.

Raffelsperger stellt die Semmeringstraße von 1727 dem

¹ Reutter, a. o. O., S. 245.

² Slisovskys Reise (1665) nachher Rom und Jerusalem. Voigtländers Quellenbücher, Nr. 76, S. 138.

³ Kralik-Schlitter, Wien, Geschichte der Kaiserstadt und ihrer Kultur (Wien, 1912), S. 379.

⁴ Keißler, Neueste Reisen (1730), nach A. Frey, Die österreichischen Alpenstraßen in früheren Jahrhunderten. Aus Österreichs Vergangenheit (Quellenbücher zur österr. Gesch., Nr. 19).

alten Karrenweg der „Venusfahrt“ von 1227 und der Kunststraße von 1841 gegenüber: „Im Vergleiche mit dem früheren Wege, welcher alljährlich Opfer an Menschenleben und Gütern kostete, war allerdings durch jene neue Straße viel gewonnen, doch konnte sie gegenwärtig den Forderungen, welche die fortgeschrittene Kunst des Straßenbaues an solche Werke macht, nicht mehr entsprechen, da sie nicht weniger als 13 Zoll Steigung hatte, daher auf der steilen, gegen Ost gekehrten Senkung des Berges auch jedes Zugpferd 2 Vorspannpferde erheischte.“¹ Gräffer spricht von der „mit großem Kunst- und Geldaufwande über den steilen Berg Semmering“ hergestellten Straße.² Schließlich mag noch erinnert werden, daß der „Spaziergänger nach Syrakus“, Gottfried Seume, der im Jänner 1802 über das Gebirge zog, eine anschauliche Schilderung des Paßweges und seiner winterlichen Mühsale gibt.³

Wie ist nun jene Straße entstanden, die am 21. Juni 1728 das Lob Karls VI. und die Bewunderung der Hofkreise erntete? Die Inschrift auf dem Monument der Paßhöhe gibt nur eine Kapitelüberschrift, die Meldung des „Wienerischen Diarium“ bringt Details, die nicht uninteressant, jedenfalls aber lückenhaft sind.

Der Oberkommissär des V. u. Wiener-Wald, Graf Pergen, hatte angesichts der bevorstehenden Kaiserreise viel zu tun. Von Soltenau ab galt es, den Weg auszubessern. Die Stadt Wiener-Neustadt wurde aufgefordert, das innerhalb ihrer Gemarkung liegende Straßenstück gegen Breitenau zu (alte Neunkirchner Straße) instand zu setzen. Der Semmeringdistrikt hatte im Grafen Oed einen energischen Diktator. Auf sein Betreiben erschien am 15. April 1728 ein Dekret der niederösterreichischen Regierung, das unter dem Namen des Kaisers zur „interims reparation der Semeringer Straßen“ unter dem Weginspektor zu Schottwien, Johann Andre Zechmann, aufforderte, und zwar „mit beyhülff deren nächsten Dorfschaften und Gemeinden“, durch eine „genuegsame anzahl Robboter“. Von der Hauptreparation des „beschwehrlichen Semeringer Berg“ müsse wegen Kürze der Zeit, die noch bis zum Antritt der Kaiserreise bevorstand, abgesehen werden. Einen Monat zuvor war die steinerne Bogenbrücke über den Myrtengraben beendet worden, wie der talseitige Schlußstein mit seiner lateinischen Inschrift bezeugt.⁴

Wiewohl frühere Abmachungen eine Requisition von Arbeitsleuten im Wege des Oberkommissariates gegen Bezahlung der Arbeitskräfte vorsahen, wurde beidem dawider gehandelt. Graf Pergen sah sich ausgeschaltet, die aufgebotenen Leute hatten unentlohnte Robot zu leisten. Aus den Beilagen der Beschwerde der

¹ Raffelsberger, Geographisch-statistisches Lexikon der österreichischen Staaten, 2. Aufl., Wien, 1848, 5. Band, S. 938.

² A. Gräffer, a. a. O., V., S. 216.

³ Seumes Werke, Ausgabe Hempel, Berlin, II., S. 38 ff.

⁴ Briefliche Mitteilung des Arch. Ing. Paul Hanakamp, Konservator des Bundesdenkmalamtes in Wr.-Neustadt.



Die Semmeringstraße Karls VI., 1728. Nach der Josefinischen Originalaufnahme 1:28.800.

Wien, Kriegsarchiv.

(Oben links die Fortsetzung auf steirischem Boden).

Stände vom 25. September 1728 ist der Umfang und die Eiligkeit der Arbeitsleistungen zu ersehen. Dem Weginspektor Zechmann wurde folgende Wegrobot geleistet:

1. Herrschaft Klamm: 60 Personen zu Handrobot, jede 1 Tag, Auslagen für 2 Paar Ochsen 1 fl. 30 kr. (da die Ochsen der Untertanen auf der Alm), „überdies aber ist denen Unterthanen nichts guet gemacht worden, als denen zweyen Richtern, so vom Ihme, H. Zechmann, weillen Sie die Leuth bräff angetriben, jeden obgedachten Richtern auf Brod und Wein angeschaffet worden 7 kr., allem Beyden aber zusamben 14 kr“.
2. Herrschaft Feistritz: 1 Richter mit 30 Mann Handroboten, „welche den 7. und 8. May zu reparirung des weeges über den Semering bey Sechzig Dag gearbeitet“ (60 Tagwerke), nur der Richter erhält täglich um 3 kr. Brod und eine Maß Wein.
3. Herrschaft Kranichberg: insgesamt 80 Tagwerke, für Führen 7 fl, die aber nicht bezahlt wurden.
4. Kirchberg a. W.: 20 Mann Handrobot, und zwar 4 Tage.
5. Gemeinde Reichenau: 45 Mann Handrobot auf 2 Tage, weder Kost noch Geld.
6. Wartenstein: 20 Tagwerke Handrobot, 2 bespannte Wagen am 3. Mai, 20 Tagwerke Handrobot und bespannte Wagen mit 4 Ochsen, am 5. Mai 20 Personen, 2 Wagen.

Insgesamt wurden 400 Tagwerke Robot für die Interims-Reparation der Semmeringstrecke geleistet. Diese provisorische Wegreparation leistete, angesichts der von langer Hand vorgekehrten Deponierung des Materials, der Gunst des Wetters und der energischen Leitung des Straßenbaus so vorzügliche Arbeit, daß man sich damit die „Hauptreparation“ ersparte. Die Semmering-Strecke wurde sozusagen auf Potemkin'sche Art repariert, aber das Ergebnis war überraschend vollkommen. Die „alte Straße“ verödete freilich auf der österreichischen Seite zum primitiven Fahrweg, der die Serpentinien der franziszeischen Kunststraße in steifer Linie schneidet, auf steirischer Seite aber, wo die Anstiegsverhältnisse und die Solidität des Baues erfolversprechender waren, ist sie noch heute bis gegen Spital hin in Benützung. Die neue Straße führt am rechten Talhange des Fröschnitzbaches hin. Die „Erhaltung des über den Gränitz-Berg Semering zugerichteten kostbaren Wegs“ (l. f. Dekret 4. März 1735) wurde zur angelegentlichen Sorge. Die „Deskription zur Kriegs-Charte des Erz-Herzogthum Österreichs u. d. E.“ bezeichnet die durch Sektion 115 der josefinischen Karte ziehende Potstraße als gut.¹

Im September 1728 besichtigte Oberkommissär Perggen, der Urheber des Widerstandes gegen die von Grafen Oed durchge-

¹ Kriegsarchiv, Kartensammlung, B. IX, a 242. Description III, S. 1341.

fürten Requisitionen, die reparierten Straßen seines Viertels und konnte in seinem Berichte feststellen, daß unter dem Vorfahrer Harrach „sehr vill gearbeithet wurde“. Von Neunkirchen bis Gloggnitz war der Weg völlig instand gesetzt, die Reparatur der Strecke Breitenau-Neunkirchen wurde abgeschlossen. Auch bei Bruck, Prellenkirchen und an der Preßburger Straße wurde die Arbeit vorgebracht. Der Oberkommissär des V. u. M. Geyersperg konnte von der Straßenreparation Steinbach-Kottinghörmanns—Schrems berichten, (das Jahr darauf gedieh sie bis Schwarzenau), Oberkommissär Auersperg des V. o. W. W. von den Arbeiten an der Linzerstraße bei Perschling, St. Pölten, Gerersdorf, Strengberg. Der „Strengberg“ erschien wie ein zweiter Semmering. Das reich zerschnittene, lehmige Hügelland setzte den Verkehr großen Schwierigkeiten aus: namentlich am „Schlagberg“ und am jähen Anstieg hinter Amstetten. Die Wegrichtung über das Hügelland war altbegangen. An die Reste der alten Limesstraße, die nach der Zollordnung von Raffelstetten noch dem mittelalterlichen Handelsverkehr diente, knüpft sich der Name „Straß“ als Bezeichnung von Fluren und Siedlungen. Die Postmeister von Amstetten, Strengberg und Enns sahen sich trotz aller Reparationen an der Straße zwischen Enns und Melk noch lange genötigt, in Eingaben über die schlechten Wegverhältnisse zu klagen.

Die Hofkommission in Wegsachen hielt unter dem Vorsitze des Hofkanzlers Sinzendorf am 4. Juli 1729 eine Sitzung ab, die der Wegdeputation der n.-ö. Stände neue Aufträge brachte.¹ Von einer Sitzung zur anderen Sitzung der Hofkommission lassen sich die Wellenringe der neuen Arbeitsaufträge im Aktenmaterial erkennen. Es war ein zähes, ungebrochenes Ringen mit den Schwierigkeiten des Terrains und der langsamen Betätigung des Apparats. Unter dem 11. Juli 1729 ergehen summarische Aufträge an die Viertelskommissäre. Unter dem Wienerwald wurde die Straße bei Deutsch-Altenburg, Regelsbrunn und Ellend als „grundlos“ befunden, bei Fischamend war die Errichtung eines Fahrdammes notwendig, bei Wolfstal sollte die angefangene Reparatur fortgeführt werden. Im oberen Viertel wird die Fortführung der Reparatur bei Sieghartskirchen, bei Strengberg und am Schlagberg, die Herstellung einer jederzeit gebrauchsfähigen Brücke über den Ybbsfluß aufgetragen. Unter dem Manhartsberg gilt die besondere Sorge der Straße nach Mähren, die bei Erdberg, Wilfersdorf, Schrick, Gaunersdorf (Gaweinstal) sehr verbesserungsbedürftig war. Auf der Stockerauer Straße sollte mit der Hauptreparation gegen Sierndorf fortgefahren werden. Die Verlegung der Poststraße von der Richtung Pulkau—Fratting in die Richtung Hollabrunn — Znaim wurde bereits damals erwogen. Den Verlauf des „alten Postwegs“, der als solcher noch heute im Volksmunde bekannt ist, gibt die Vischer-Karte (1670) folgendermaßen an:

¹ N.-ö. Landes-Archiv, B. III, 30, Fasz. 5 (1729—30).

Guntersdorf—Pulkau—Fratting—Zlabings—Tabor—Prag. Die Verlegung der Poststraße von Pulkau—Fratting nach Hollabrunn—Znaim—Iglau—Prag wurde erst durch das Hofdekret Maria Theresias vom 23. März 1746 angeordnet. Damit war dem Verkehr ein neues Bett erschlossen, an dessen Herstellung seit 1730 in mannigfach behindertem Tempo gearbeitet wurde. Die alte Straße nach Böhmen war insbesondere von Militärfuhrwerken in Anspruch genommen. Der Straßenknoten Stockerau war eine Hauptetappe des Proviant- und Augmentationswesens der kaiserlichen Armee. Über die zeitweise drückenden Maßnahmen des Vorspanndienstes wird in den Landtagshandlungen viel geklagt.

Alle diese Arbeiten hatten mit dem verfügbaren „Fundo“ zu rechnen. Um ihren Fortgang kontrollieren zu können, wurde die Vorlage monatlicher Relationen eingeschärft.

Der Bau der Brünnerstraße von Wolkersdorf bis Nikolsburg einerseits, die Straßenregulierung Amstetten—Strengberg andererseits sind die großen, 1729 planmäßig in Angriff genommenen Aufgaben. Bei Errichtung der Straße über Schrick—Wilfersdorf—Poysdorf—Drasenhofen mußten die Stände wieder die bittere Last auf sich nehmen, daß ein „Fremder“, nämlich der krainische Wegbaudirektor Werthental, zur Leitung der Arbeiten berufen wurde.

Wie bei der Reparation der Semmeringstrecke wurde von Terrainaufnahmen ausgegangen. Als Verfertiger von Straßenmappen sind die Ingenieure Loger und Marinoni genannt. Zwischen Gaunersdorf (Gaweinstal) und Poysdorf standen verschiedene Wegrichtungen in Diskussion, die in den heutigen Straßen- und Wegverhältnisse aufscheinen. Es wird nach der linea recta, der kürzesten Entfernung, eifrig gesucht. Dabei wird die Strecke Gaunersdorf — Schrick — (Höbersdorf) — Wilfersdorf — Erdberg — Poysdorf mit 12.992 Klafter errechnet, die Entfernung Gaunersdorf — Kießlingberg — Lanzendorf — Mistelbach — „Dousenberg“ (Trausender Bg 281 m) — Wetzelsdorf — Poysdorf mit 11.753, eine Variante dieses Weges Gaunersdorf bis „zur Säulen außer Mistelbach nechst dem Schäffler Hof, von dieser Säulen bis zu den ersten 3 Stainern im Wald und bis zu den andern 3 Stainern auf der sogenannten fürstlichen Leuthen“ bis Poysdorf mit 11.923 Klaftern. Wiewohl Oberkommissär Graf Breuner, Gutsherr v. Asparn a. d. Z., sofort an die Machung des Weges bei Mistelbach geht, einen Fahrdamm zwischen der Stadt und Lanzendorf quer durch die Wiesen zieht und auf dem Wege nach Gaunersdorf den „Toten Hengst“ abgräbt, bleibt der Verlauf des Hauptweges unentschieden.¹ Die Stände verrammeln sich in Gutachten und Bedenken. Ingenieur Jakob Marinoni nimmt im Beisein Breuners 1731 einen neuen Augenschein vor. Dem Berichte des Grafen Breuner vom 17. Sept. 1731 liegt ein orientierender Brief Marinonis bei, der auf die er-

¹ N.-ö. Landesarchiv, B. III, 30, Fasz. 5 (1729—30).

örterten Wegvarianten hinweist und gleichsam die Legende zu der von ihm entworfenen Mappe darstellt. Marinoni hält an der Trassenführung seiner „Original-Mappe“ fest, also an der Linie Gaunersdorf—Schrick—Wilfersdorf—Erdberg—Poysdorf als der kürzesten und geeignetsten Richtung. Breuner fügt bei, daß die Ausmessung der Strecke Mistelbach—Poysdorf (11.803 Klafter) durch Marinoni nur wenig von jener des Ingenieurs Loger abweiche, die der Strecke Gaunersdorf—Schrick—Wilfersdorf—Poysdorf aber um 970 Klafter — wer von beiden Recht habe, könne er nicht entscheiden. Die von Marinoni sächkundig ausfindig gemachte und bautechnisch beurteilte Trasse, dem schotter- und steinreichen Hügelland folgend, das als Gebirgsrückgrat des V. u. Mb. angesprochen werden kann, wurde zur Brünnerstraße ausgebaut.

Das Jahr 1731 stellt den Höhepunkt in der niederösterreichischen Straßenbautätigkeit unter Karl VI. dar. Alle großen Straßenbauten des Reformprogramms, das noch künftige Jahrzehnte beschäftigen sollte, schöpfen ihre Impulse aus diesem Jahr. Am Beginn des Jahres steht das kaiserliche Dekret vom 18. I. 1731, das den Ausbau des niederösterreichischen Straßennetzes nach dem in Mähren und Innerösterreich praktizierten System vorsieht.¹ Die Fortschritte in jenen Ländern werden lobend hervorgehoben, „dahingegen man in diesem Land Österreich unter der Ennß zu solch heylsamem entzweck annoch nicht gelangen können“. Dies sei umso mehr zu bedauern, „als dieses Land in ersagter Weg- und Straßen-Reparation urheber gewesen, dem andere mit so rühmlichen exempel nachgefolgt seynd“. Die Unterstellung der Arbeiten unter einen Wegdirektor, die Aufbringung des fundus und der modus tractandi habe sich in jenen Ländern voll bewährt. Als dringlichste Aufgaben werden bezeichnet: die gebrauchsfähige Einrichtung der St. Pöltner Brücke², die erst das Jahr zuvor in 42 Holzjochen, mutmaßlich nach dem Plane Munggenasts mit 3005 fl. 38½ kr. Unkosten erbaut worden war, die Wegregulierung im Strengberger Hügelland und der Bau der mährischen Straße. Der Mann, der die Aktenmühle stoppte und den Wegarbeiten Plan und Tempo vorschrieb, hieß Seyfried Joseph Bonaventura von Werthental. Er zeichnet als kaiserl. Straßen-Reparations-Inspektor. Durch Hofdekret vom 12. Dez. 1731 wird ihm „in ansehung seiner bey der Wegmachung in Crain eine geraume Zeit lang nützlich geleisteter Diensten und dadurch erworbener guter erfahrungheit“ das ganze Werk in die Hände gelegt.³ Werthental wird bevollmächtigt, die geeigneten

¹ N.-ö. Landes-Archiv, B. III, 30, Fasz. 6 (1731).

² Nach dem Bericht des Oberkommissärs vom 26. Okt. 1731 wurde dem Baumeister „wegen gemachten Riß und Skizzen“ eine „Ergötzlichkeit“ verabreicht. Das n.-ö. Landesarchiv, Kartensammlung, B. III, 127, bewahrt den „Riß der Brucken über die Träßen bei der Stadt St. Pölten“ auf — wahrscheinlich die Holzbrücke von 1731.

³ N.-ö. Landes-Archiv, B. III, 30, Fasz. 6 (1731).

Handlanger und Arbeiter aufzunehmen. Aus Krain werden Vorarbeiter in stattlicher Zahl mitgenommen, die sogenannten „krainischen Meisterschaften“. Mit Werthental kommt ein kaufmännischer Zug in das Reparationswerk. Arbeiterlisten und Lohn Tabellen werden geführt, die erforderlichen Materialien großzügig aufgebracht und beige stellt, so daß die Arbeit ihren ungehinderten Fortgang nehmen konnte. Auch die Neider Werthentals — und es gab deren viele — mußten dem energischen Weginspektor zuzubilligen, daß der von ihm vollführte Straßenbau solid und dauerhaft sei.

Werthental hätte einige Jahre früher berufen werden müssen, nicht am Vorabend großer europäischer Verwicklungen, die mit dem Jahre 1733 nach dem Tode König Augusts I. von Sachsen-Polen einsetzten und auf die letzten Regierungsjahre Karls VI. lähmend zurückwirkten. Das Heldenzeitalter Prinz Eugens ging zu Ende, der alte Kriegsheld konnte dieses Ende noch selbst mit ansehen. Die Staatspolitik verlor nach innen und außen ihren Schwung, Truppendurchmärsche und Vorspanndienste bedrängten den Untertan. Regnerische Jahre ruinieren Wege und Brücken, welche letztere 1724—29 in großer Zahl hergestellt worden waren. Wie der Einheitsstaat, den die Pragmatische Sanktion schaffen sollte, Schäden erlitt, so wirkten sich diese Schäden auch an den „Bändern“ aus, die den Einheitsstaat innerlich zusammenhalten sollten: an den Straßen. Schon am 18. Nov. 1733 beantragt die Weg-Deputation unter Hinweis auf die Kriegsläufe Einstellung der Wegreparaturen. Das Reformprogramm geriet nach starken Anläufen in den Sand. Es kamen Jahre, wo die Aktenmühle schläfrig klapperte, die Wegreparatur, die keinen Werthental als antreibende Kraft kannte, noch schläfriger ihren Fortgang nahm — mehr gewohnheitsmäßig als plangemäß.

Nachdem wir im Vorhergehenden den Rhythmus der Reparationsarbeiten auf Sichtweite festgestellt haben, kann an die Schilderung der einzelnen Straßenbauten gegangen werden. Diese Bauten hatten in den Jahren 1727—1730 nicht weniger als 1,159.093 fl. Antizipationen erfordert. Die „Vermehrung des fundi“ stand auf der Tagesordnung.

Über den Stand der Reparationsarbeiten an der Linzerstraße am Ende des Jahres 1730 unterrichtet der Bericht des Oberkommissärs Karl Ludwig Bartholotti Graf v. Partenfeld vom 7. Dezember 1730. Bei Sieghartskirchen und im Abstettener Feld wurde der Weg völlig instandgesetzt und durch einen Abzugsgaben mit steinernem Brückel geschützt. Der Feldweg nach Streithofen wurde neu gemacht und auch dort über einen Wassergraben „ein neues Prüggl“ errichtet, der Weg von Pottenbrunn die Anhöhe hinab nach Kapellen, „wo Vormahls bey eingefallenen regenwetter ein sehr schlimmer weeg war, Völlig beschittet und in recht gueten dauerhaften Standt gebracht.“ Auch auf den Wegen von St.-Pölten nach Krems und von Krems nach Wilhelmsburg wurde „einige re-

paration“ geleistet. Der Weg von St.-Pölten nach Melk sei derart verbessert, daß der Postweg von fünf und sechs Stunden „auch bei groben wetter“ auf die Hälfte verkürzt werden konnte. Bei Melk seien Ausweichen herzurichten, Felsensprengungen vorzunehmen, bei „Kolm“, wo der alte Weg durch Wassergüsse völlig ruiniert wurde, sei ein neuer Weg über die Felder anzulegen, bei Amstetten der Straßenanstieg nach Zeillern, dem Hohlweg ausweichend, zu reparieren. Am Schlagberg wurde das „kostbare und mühsame Prüggengebäu“, mit dessen Erbauung der St.-Pöltner Baumeister Josef Munggenast († 1741) im Vorjahre den Anfang gemacht hatte,¹ fortgeführt. Die großen Regengüsse dieses Jahres verursachten schwere Brückenschäden: so bei Kapellen, Prinzersdorf, an der Erlaf und Ybbs.

Im V. u. Wiener-Wald wurden 1730 auf der Hainburger Poststraße bis Deutsch-Altenburg 2680 Klafter, auf der Preßburger Landstraße 2299 Klafter repariert. Um den „Schwärzverkehr“ nach Ungarn (Wein, Vieh) zu treffen, wurde bei Wasenbruck ein Mauthäusel aufgestellt, zu dem Graf Cavriani gegen Anteilnahme an den Erträgnissen den Grund hergab. Die Aufstellung dieses Schrankens blieb nicht unangefochten, so trug z. B. die Ministerial-Banco-Deputation auf Abstellung an, da diese Straße vermöge Patent vom 18. September 1720 verboten sei und nur die Eisenstädter dort passieren dürften. Am Mauthäusel bei Wasenbruck waren die Hof-Banco-Deputation als Zollbehörde, die Weg-Deputation und Graf Cavriani, der seine Maut in Unter-Waltersdorf bedroht sah, hinsichtlich des Weggeldes interessiert.

Die gesamten Weggeld-Einnahmen in dem Zeitraum 1. April bis 30. Juni 1730 hatten folgendes Ergebnis:

	fl.	kr.
V. u. Manhartsberg	192	31
V. o. Manhartsberg	78	55
V. u. Wiener-Wald	90	59
V. o. Wiener-Wald	1616	58½

Den kaiserlichen Intentionen Rechnung tragend, stellte die Hofkommission in ihrer Sitzung am 23. April 1731 das neue Aktionsprogramm fest. Die Viertelskommissäre erstatteten ihren Bericht über den Zustand der Wege, den modus reparandi, die Aufbringung der Materialien und der Unkosten.

¹ N.-ö. Landes-Archiv, B. III, 30, Fasz. 5 (1729—30). Aus der Wegrelation des gewesenen Oberkommissärs Graf Auersperg: „Den 21. Aprilis bey den Bekhanten schlagberg an erpauung der Benöttigt Stainern Pruggen mit Zuziehung des Paumeisters zu St. Pölten H. Munggenast wirklich der anfang gemacht.“ Der Bericht Partenfelds an die Weg-Deputation vom 31. März 1732 (B. III, 30, Fasz. 7) enthält das ungefüge Autogramm des Meisters, der für seine Mühewaltung bei Erbauung der Traisenbrücke „in Verfertigung einer außführlichen Mappe“ und Unterweisung der Zimmerleute 225 fl. aus dem Wegfonds bekam. („Underdenig gehorsambster Joseph Munggenast, Pau- und maur-Möster von St. Pölten.“) Auch die kleine steinerne Brücke bei Abstetten stammte von Munggenast.

Diesen Berichten ist zu entnehmen: 1731

V. u. Wiener-Wald (Graf Pergen): Steirische Poststraße, soweit sie die Stände in Reparation genommen haben (!), in gutem und praktikablem Stand.

Preßburger Post- und Landstraße von der Grenze bis Fischamend „namhaft“ verbessert (Beschotterung, die durch Nähe der Schottergruben erleichtert ist, wird mit Hilfe der Landrobot noch heuer vorgenommen).

An der Prellenkirchener Straße die übelsten Stellen zwischen Prellenkirchen und Wildungsmauer repariert, größte Sorge wäre derzeit der vielfach passierten „üblen Hauptlandstraße“ über Bruck a. d. Leitha zuzuwenden, da von hier bis zum Viehberg nächst Schwadorf nichts als Lehm und Letten anzutreffen seien (bei „Regensthal“, Stixneusiedl, Gallbrunn, Bedrohung durch Wasserrisse). Material zu diesen Reparationen muß von Sommerein, Kaisersteinbruch oder Inzersdorf herbeigeschafft werden. Mit Landrobot allein sei dies nicht zu leisten.

V. o. Wiener-Wald (Graf Partenfeld): Von der Brücke über die Traisen bei St.-Pölten 24 Joche gebaut, in 1½ Monaten fertig, und zwar „resolvirtermaßen durchaus 13 schuch weit, dann 10 schuch, und etwas darüber in liecht, die aufladungen von 19 schuch weith, und mithin genuessammer raumb beiderseits zu fueß außzuweichen.“

Weg von Prinzersdorf bis an die Pielach vollendet, Hohlweg und Anhöhe nächst Spielberg (bei Melk) noch nicht vollständig instand gesetzt, doch westlich Melk der Donauweg durch Sprengung der Felsen und Schutzmauer gegen die Donau gesichert.

Von Strengberg bis Enns die Straße über den „Schlagberg“ vollständig repariert, dortige Brücke vollendet.

Von Kimmelbach bis Amstetten Straße größtenteils instand gesetzt, bei Kottlingburgstall Felsen gesprengt, bis gegen Strengberg Reparation fortgesetzt („gegen dem alten Postweg“).

Zwischen Sieghartskirchen und Perschling (bei Streithofen), Perschling und St.-Pölten soll der Weg noch heuer repariert, der Sandberg bei Spielberg samt dem Hohlweg in die Reparation einbezogen werden.

V. u. Manhartsberg (Graf Breuner):

Von Wolkersdorf außer dem Hochgericht bereits 200 Klafter repariert. Straße von Kollnbrunn gegen Gaunersdorf nach Möglichkeit repariert, von Gaunersdorf nach Poysdorf könne nichts gemacht werden, da noch nicht entschieden, ob der „alte weeg“ über Wilfersdorf oder „der neue“ über Mistelbach gerichtet werden soll.

Straße Stockerau—Sierndorf werde noch heuer in guten

Stand gebracht, Straßenreparation Hollabrunn — Pulkau („durchgehends lauther schwarzer Grund, allwo kein schotter, außer bey Pulckau zu bekommen“) werde namhafte Unkosten verursachen.

V. o. Manhartsberg (Graf Geyersperg):

„Mährische Straße“ von der Grenze bis Prinzendorf nach Möglichkeit instand gesetzt, heuer bis an die Grenze des V. u. Manhartsberg (lehmyger Boden, über den „so genannten Hermanns Fuetterbach eine gutte ausgemauerte bruckhen“ notwendig). Weil das erforderliche Holz abgeht (!), so muß der Weg mit Steinen gepflastert und mit Schotter überdeckt werden.

„Böhmische Straße“ über Schwarzbach (Kurzschwarza), und den „Massauerberg“ bis Vitis repariert, Reparation sei über den Schwarzenauer Berg nach „SteeGLEITHEN“ (Stögersbach) und von Brunn a. d. W. bis Horn und über den Mörtersdorfer Berg bis an den Manhartsberg fortzusetzen. Da kein Holz vorhanden, wenigstens $3\frac{1}{2}$ Klafter mit Steinen zu pflastern und mit Schotter zu überschütten (4 Jahre erforderlich).

Die Stände wiesen bei Übersendung dieses Sammelberichtes darauf hin, daß man ihrerseits bei der Wegreparation nichts versäumt habe. Um des „unentbährlichen erforderlichen mehrern fundi“ willen sei es notwendig, daß sämtliche Mauten außerhalb der vier Meilen um Wien das Gebührende beitragen.

Durch landesfürstliches Dekret vom 12. Dezember 1731 wird angeordnet:

1. daß die Herren Verordneten und der von den Ständen zur Wegreparation außerhalb der vier Meilen angestellte Ausschuß auch weiterhin die Aufsicht führen, die Viertelkommissäre in ihrer Aktivität verbleiben;
2. daß der krainische Weginspektor v. Werthental im Sinne des zugestellten Hofdekrets das ganze Werk der Straßenreparation übernehme, jedoch an die Verordneten und den Ständischen Ausschuß gewiesen ist und wegen Leistung der Robot und Beistellung der Materialien mit den Viertelkommissarien das Einvernehmen zu pflegen hat, wogegen die Handlanger und Arbeiter von ihm aufzunehmen sind;
3. daß Werthental gemäß seinem Projekt mit Ende März 1732 anzufangen und durch sieben Monate hindurch 3000 fl., zusammen 21.000 fl. zu empfangen habe, aus denen sein Gehalt, sowie der Lohn der Arbeiter und Handlanger gegen monatliche Verrechnung *per tabellas* zu bestreiten sei;
4. daß zur Aufbringung des „fundi“, da der Wegkreuzer von den Landesgrenzen nicht hinreiche, „wie es auch in allen anderen Ländern der Christenheit gebräuchig und in denen Inner Österreichs Ländern beobachtet wird, entweder alle vier Meil

weegs ain kreuzer oder alle zwey Meil zwey pfenning vom Pferd gezogen, solches Weggeld von denen Postbeförderern eingebracht und in die derenthalben bestellende besondere Cassa erleget, beynebens an seiner gehörde erwogen werden solle, ob nicht von denen Landsfürstl. sowohl als denen particular-Mauthen, gleichwie es in Inner-Österreich und Mähren schon beschiehet, annoch ain theil zu diesen extraordinari weeg-machen gewidmet werden könne.“¹

Über diesen *modus reparandi et tractandi* wurde eine Hofkommissionssitzung für den 15. Dezember 1731 einberufen.

Der Wegreparationsinspektor Werthental legt am 29. Jänner 1732 folgendes Projekt vor:

1. Im Jahre 1732 sollen nur 2 Straßen, die über Strengberg und die andere gegen Nikolsburg, in Reparation genommen werden, an jeder Straße sei wenigstens an 2 Orten, und zwar an den schlimmsten, mit der Arbeit zu beginnen.
2. Der „beschwährlichste tractus“ sei an der Linzer Straße die Strecke Melk—Kemmelbach „nach denen angelegten Hriegeln“, sodann die Anhöhe bei Strengberg, an der Nikolsburger Straße aber die Strecke zwischen Gaunersdorf und Poysdorf. Die Operation hätte sich zu erstrecken: von Amstetten gegen Strengberg, am Kemmelbach gegen Melk, von Gaunersdorf nordwärts, von Poysdorf südwärts.
3. Um die Materialien rechtzeitig beizuschaffen, mußten vom 3. März an 12 Steinbrecher tätig sein, das Steinmaterial müsse in Haufen längs der verbesserungsbedürftigen Straßen aufgeschichtet werden.
4. Den 21. April sind die Arbeiten „mit gesambter Hand und vollkommen kraft“ anzugreifen und unter Leitung von Meistern programmgemäß fortzuführen. Die Oberleitung führt Werthentals Substitut, der täglich 45 Kreuzer Zulage erhält.
5. Am 21. April sei bei Gaunersdorf, am 28. bei Poysdorf, am 5. Mai bei Kemmelbach, am 21. nächst Strengberg anzufangen, und zwar aus dem Grunde nacheinander, daß die Arbeiter rechtzeitig an ihre Plätze dirigiert werden und Werthental selbst die Straßen nach der Mappe ausstecken und die Reparation einleiten könne.
6. Fuhrwerke sind mit 2 Pferden zu bespannen, Schotter und Steine „in denen Koschen“ zuzuführen.
7. „Wird Ein Löbl. Landschafft nicht dawider seyn, daß man die *operarios* sowohl als die liedlohnner in scharffer Disciplin und guter Ordnung, auch alle die zu Ihren schuldigen Fleiß verhalte, wie nicht minder Ihnen die stunden ordentlich eintheille, auf das nehm-

¹ N.-ö. Landes-Archiv, B. III, 30, Fasz. 6 (1731).

lichen keiner vor der mehr als der ander in seinen Verdienst beschwähret werde“.

8. Der angeforderte notwendige Werkzeug und „alle vorhanden Rädltruhcn“ sind gebrauchsfertig zu machen.
9. Den herandirigierten Krainern ist vom Tage des Eintreffens in Wien ihr ordentlicher Verdienst auszuzahlen, vor Passierung sind jedem derselben 10 Verdiensttage im voraus zu bezahlen.
10. Gegebenenfalls wäre die „ordinari solution“ zu regulieren und nichts zu bezahlen, was nicht von Werthental unterschrieben.
11. Den Krainern ist in allen Städten und Märkten nahe den zu reparierenden Straßen Unterkunft zu geben oder in Ermangelung solcher Unterkünfte eine Hütte aufzuschlagen.
12. Nach der Fertigstellung von je 5 Klaffern ist sofort die „*conservation* nach den Land Crainer *conservations*-fuß oder auf eine besserer und sicherer arth anzusetzen“.
13. Die Reparation des Werkzeuges ist zu regeln.
14. Desgleichen die „Solution“.
15. Werthental soll „die befugniß der außschweifstraßen *plene* ertheillet werden“.
16. W. ist ein Schreiber beizugeben oder ein solcher täglich mit 2 fl zu bezahlen.
17. Ein Korrespondent ist namhaft zu machen, mit dem sich Werthental von Laibach in Verbindung setzen kann und der ihm Berichte erstattet.
18. W. ist bekannt zu geben, „wo mann das Hackhen pulfer zuhollen habe“.¹

Die achtzehn Punkte des Herrn von Werthental bedeuteten schon für den bürokratischen Apparat ein gewaltiges Maß von Arbeit. Kostenüberschläge werden gemacht, die Schottergruben und Steinbrüche an der Brünnerstraße, Znaimerstraße, an den Straßen nach Enns, Preßburg, Bruck registriert und die Zufahrtsmöglichkeiten erörtert. Am leichtesten war die Aufbringung des Materials entlang der Brünner Straße. Die Zubringung erstreckte sich in der Folge bis N.-Leis, Klement und Wenzersdorf. Gegen die „krainischen operarios“ erheben sich von Hause aus Bedenken. Man will sie nur so lange im Lande wissen, bis österreichische Arbeiter abgerichtet sind. Zur Unterbringung sollen an den Orten, wo die Reparation durchzuführen ist, Hütten aufgeschlagen werden. Kaum war das Werk im Gang, als schon über die großen Unkosten der Werthentalschen Wegreparation geklagt wurde. Zahlreich sind auch die Beschwerden der Untertanen, die sich durch die Trassenführung der neuen Straßen in ihren Grundstücken geschädigt sahen.

Zur Aufbringung des notwendigen Kapitals dachten die Stände an die Ausschreibung einer Schuld von 60.000 fl, zu welcher die 18 mitleidenden Städte und Märkte des Landes (mit Wien der ganze

¹ N.-ö. Landes-Archiv, B. III, 30, Fasz. 7 (1732).

4. Stand), den zehnten Teil beitragen oder die entsprechende Naturalrobot stellen sollten. Der Aufstellung neuer Mautschranken außerhalb der 4 Meilen wollten sie ausweichen. Anders dachten die Städte und Märkte, wie ihre durch den freimütigen Ton charakterisierte Eingabe vom 12. Nov. 1732 zeigt. Wer die Straßen benützt, der soll sie bezahlen! Wenn keine neuen Mautschranken aufgerichtet werden sollen, so kommt dies nicht den Bürgern insgesamt, sondern den „Wiener, Prager, Prünner, Lünzer und Gräzerischen, auch all andern Land und Lehengutschern, und übrigen Fuhrleuthen“ zugute. Die Städte und Märkte geben zu bedenken, „ob nicht vor Gott und der Welt billicher seye, daß ein solcher welcher die reparirte weeg genuesset, hierauf leichter fortkommet, die Helffte des Viechs ersparret, und seinen nuzen und gewünn habe, zu der weeg Reparation durch die absondernde Maut contribute, als daß ein armer bürger und Hausman, so niemahlen fahrt oder geführt wird (!), sondern in dem Weinberg im Schweiß seines angesichts kaumb das trockene Brod verdient, hierzu Robathen oder in Geld beytragen sollte“.

In steigender Weise zeigt es sich in den ersten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts, daß die seit dem 17. Jahrhundert zum Ausdruck kommende landesfürstliche Wohlmeinung für den Untertan der „Bauernbefreiung“ zutreibt. Untertan und Landesfürst sehen sich im Bunde — zwischen Fürst und Volk stehen die „Großen“, denen unfreundliche Absichten attribuiert werden.

Ein landesfürstliches Dekret vom 23. Feber 1733 erinnert die Stände, daß der Untertan über die gewöhnliche Robot hinaus nicht beschwert werden könne. Wenn die auszuschreibenden 60.000 fl. samt dem Grenzweggeld zur Bestreitung der Auslagen nicht hinreichen, wären neue „fundi“ ausfindig zu machen, insbesondere die Landmauten heranzuziehen.¹ Die Stände bemängeln die hohen Ansprüche Werthentals, der ein Taggeld von 10 fl. beziehe und im Vorjahre insgesamt Auslagen von 3424 fl. verursacht habe, „die dem geliebten Vatterlandt“ entgehen. Diese Vorwürfe empfindet man bei Hofe als unbillig, da man Werthental weder Langsamkeit noch Unwirtschaft nachsagen könne. Wohl aber wäre manches rascher vonstatten gegangen, wenn die angeforderten Materialien rascher beigelegt worden wären.

Welche Auslagen der Straßenbau nach krainischem System verursachte, mag am Beispiel der Nikolsburger Straße kurz gezeigt werden. Sie war die Haupthandelsstraße nach Mähren, Schlesien, Galizien und Rußland, darum schon im 16. Jhd. von räuberischem Gesindel an der Hochleiten umlungert.² Die innerhalb der Zeitspanne vom 4. März 1732 bis 10. Nov. 1732 vorgekehrte bzw. ausgeführte Reparation der Strecke Poysdorf gegen Gaunersdorf verschlang 11504 fl 22 kr, jene der korrespondierenden Strecke von

¹ N.-ö. Landes-Archiv, B. III, 30, Fasz. 8 (1733—34).

² Buchholz, Geschichte Ferdinands I., 8. Bd., S. 49.

Gaunersdorf herwärts 10318 fl 24 kr. Dazu kamen Extraausgaben (Taggelder Werthentals, Bau der Hütte auf dem Schrickler Berg usw.) von 4276 fl 40 kr., so daß eine Gesamtausgabe von 26099 fl 26 kr. resultiert, derentwegen bei den Ständen arge Mißstimmung herrschte.

Die Verwendung Werthentals blieb Episode. Der tatkräftige Mann, der ungeachtet der Entfernungen zwischen Krain und N.-Österreich häufig hin- und herreiste und den Straßenbau in großzügiger, erfolgreicher, wenngleich kostspieliger Art durchführte, geriet mit der Verdüsterung der Lage des Staates, für die das Jahr 1733 charakteristisch ist, selbst in den Schatten. Das Jahr darauf geht die Wegdirektion wieder an die Stände über.¹ Diese hatten schon am 6. März 1733 die Entfernung des Wegdirektors begehrt, durch Hofdekret vom 25. Mai 1734 wurde sie bewilligt und das Werk des Straßenbaues wieder den Ständen in die Hand gegeben. Man kann aber ruhig behaupten, daß es ohne die beiden Außenseiter Grafen Oed und Herrn von Werthental so bald eine Reparatur der Semmeringstraße und der schwierigsten Partien der Brünner- und der Linzerstraße nicht gegeben hätte.

Für das gemäßigte Tempo, in dem die Wegreparaturen nunmehr fortschreiten, konnte ein engerer finanzieller Rahmen genügen. Mit dem kaiserlichen Patent vom 14. März 1735 wird das Patent vom 17. März erhöht (bei Aufrechthaltung der früher ausgesprochenen Befreiungen):

1. an den Vorstadt-Linien sind an den schweren Wägen für jedes Pferd oder anderes Stück Zugvieh 3 kr., dann von allen anderen Wägen, von jedem Roß oder Zugvieh 1 kr. zu entrichten.
2. Beim Schranken zu Gloggnitz sind nebst dem bisher üblichen doppelten Schrankengeld außerdem noch die 3 kr. pro Zentner zu bezahlen, die mit dem Patent vom 17. März 1728 statuiert wurden, und zwar „zu besserer Erhaltung des über den Gränitz-Berg Semering zugerichteten kostbaren Wegs“.²

Bezeichnend für den Geist, mit dem man Werthental kommen und gehen sah, ist die peinliche Überprüfung seiner Reparations-Tabellen für den Zeitraum 1732—34. Die Stände mindern die Bauweise, indem statt Steinen nur mehr Schotter genommen werden soll. Der Abgang an Geldern wird durch Aufschlag „auf jedes aufrechte Haus“ hereingebracht.

Bald mehren sich wieder die Klagen über den schlechten Zustand einzelner Wegstrecken. Es ist dabei freilich wahrzunehmen, daß der erzielte Fortschritt das Urteil schärfte. Im Jahre 1736 zeigte der Obrist-Postmeister Graf Paar zu wiederholten Malen an, daß die Poststraßen gegen das Römische Reich, besonders die Strecke

¹ N.-ö. Landes-Archiv, B. III, 30, Fasz. 8 (1734).

² N.-ö. Landes-Archiv, B. III, 30, Fasz. 9 (1735—36).

Sieghartskirchen—Strengberg „fast impracticable“ sei.¹ Auch der Hof führt Beschwerde über die Wegstrecken bei Streithofen und Strengberg. Der Markt Scheibbs klagt über die ausgefahrene und ruinierte Straße über Wieselburg und Petzenkirchen. Nördlich der Donau sind die Straßen auch in Städten und Märkten eingegangen, wo der Postweg durchführt. Das für Straßenverhältnisse geschärfte Empfinden läßt auch den üblen Zustand der Seitenwege erkennen. Wenn solche von Hofreisen berührt werden, wie 1738 gelegentlich der „Reisbeförderung der Königsbraut aus Sachsen“, muß ad hoc, mehr für den Augenschein als zu dauerhafter Benützung, repariert werden. Von der Reparation sollten namentlich die Hohlwege betroffen sein, insbesondere — anlässlich dieser Reise — der Weg von Hadersdorf bis Stein. Bei solchen Anlässen kam es nicht selten zu Konflikten zwischen der n.-ö. Regierung und den ständischen Oberkommissären, denen vorgeworfen wurde, daß sie sich auch eine Jurisdiktion über die Straßen anmaßen.² Auf einen Akt dieser Jahre, das Gutachten der Verordneten vom 19. August 1737, wollen wir näher eingehen.

Dieses Gutachten hat die Wegreparationen in den Vierteln ober dem Wienerwald und unter dem Manhartsberg, wo noch viel zu leisten war, zum Gegenstande. Hiezu sollen die Anteile der jährlichen Ausschreibung von 60.000 fl herangezogen werden. Die Verordneten finden, „daß die wenig Zeit über, als denen Löbl. drey oberen Ständen die Hauptweg reparation hinwiederum zu besorgen anvertrauet, vülles recht Standhaft gearbeitet, und ob schon der modus von dem Werthentallischen *Systeme* nicht abgehiet, sondern angefangener maßen besten Fleißes *Continuïret*, dennoch mit Leidentlicheren unkosten bestritten worden“. Da aber die durchgehende Fundamentierung mit Steinen, wie es jenem System entsprach, zu viel Geld und Zeit in Anspruch nehme, soll diese Bauweise auf „grundlose orth“ eingeschränkt werden. Verfestigtes Erdreich aber soll ohne Fundamentierung nur beschottert werden. So wird es im Einvernehmen mit dem Oberkommissär Baron Fünfkirchen im V. u. M. B. gehalten. Auch der Oberkommissär des V. o. W. W., Graf Kuefstein, wird so vorgehen und hierfür den auf sein Viertel entfallenden fundus von 15.000 fl verwenden. Große Kosten verursacht die Reparation bei Streithofen. Die Arbeit hat mit den Feldarbeiten zu rechnen, da während dieser Zeit die Untertanen nicht abkommen können, weder zu Handarbeit noch zu Führen. Beschotterung ist vonnöten nächst Melk, Ornding, bei den Wiesen von Harlanden, bei Kemmelbach auf dem „alten Postweg bis an die Pruggen bey Ybs, sodan über die Auen gegen Neuen Markt“ und bei Blindenmarkt, wo der Hohlweg durch Führung der Straße über die Anhöhe vermieden wird. Alle diese Besserungen

¹ N.-ö. Landes-Archiv, B. III, 30, Fasz. 9 (1735—36).

² N.-ö. Landes-Archiv, B. III, 30, Fasz. 10 (1737).

sollen provisorischen Charakter tragen, „mit der Tauerhafften reparation aber so lang noch zurihgehalten werden, biß das Hauptwerkh an Strenberg (Strengberg) in seinen vollkommenen stand gesetzt würdet“. In diesem Gebiet sei bereits „ein fast ungläublicher district mit Stainern neu erbauet“. Die Steine wären künftig nicht mehr „so kostbahr“ über die Donau herbeizuschaffen, sondern aus dem Steinbruche bei Wallsee. Um keine Klage seitens der kaiserlichen Post und der Reisenden hervorzurufen, werde die solide Bauweise hier beibehalten. Die Verordneten erinnern an die Notwendigkeit der Erhaltung reparierter Strecken, „damit jene mit vieien unkosten und müehc erbaute straßen nicht wiederum zerfallen und das Ständische aerarium diese beschwährliche Last längers so kostbahr tragen müeße“.

Trotz der unfreundlichen Beurteilung der Werthental'schen Episode kommt doch auch in diesem Bericht, wie in einem späteren aus dem Jahre 1739, der wieder Seitenhiebe auf die „Cräner“ enthält,¹ deutlich zum Ausdruck, daß bei Strengberg eine radikale Änderung der Wegverhältnisse durch die Bauweise des innerösterreichischen Weginspektors Werthental, bei Gaunersdorf und Poysdorf „eine ungemein guete Reparation zu ersehen seye“.

Die Wegakten streift der Schatten des unglücklichen Türkenkrieges, der zum Verluste Belgrads und zur fast gänzlichen Preisgabe der Errungenschaften des Passarowitzer Friedens führte. In „lang erseufzeten und durch die Siegreichen waffen denen Feinden abgenöthigten Friedenszeiten“, wie es in einem Hofdekret vom 17. Nov. 1724 heißt, war der Staat daran gegangen, ein großes Aufbauprogramm zu verwirklichen,² dessen Kernstück das Straßenwesen sein sollte. Es ist gute Arbeit geleistet worden, wenn auch nur selten in der konzentrierten, kaufmännischen Art, die Werthentals Regime auszeichnet. Wenn die Leistungen der letzten Regierungsjahre Karls VI. nicht das hielten, was man sich versprechen konnte, so waren jene Ursachen daran schuld, die genugsam angedeutet wurden.

Wie ein Testamentsspruch klingt der am 28. Februar 1739 an den Kaiser in Beantwortung des Hofdekrets vom 5. Dez. 1738 ergangene Bericht der n.-ö. Stände hinsichtlich der Hauptwegreparation. Sie würde im V. o. W. W. erst in 3 Jahren, im V. u. M. B. erst in 4 Jahren vollendet sein. Der *modus reparandi* sehe in beiden Vierteln die Verwendung von Steinen auf den Bergen, von gutem Schotter bei Ziehung steinerner Leisten in der Ebene vor. Auch im V. u. W. W. sollen *amore publici* die Straßen gegen Ungarn bei Bruck und Rohrau aus den Erträgnissen der Grenzweggelder mit Zuziehung des im Wege jährlicher Ausschreibung zustande gebrachten fundus repariert werden. Die Stände wiederholen ihre Gravamina: u. a. wegen der Wegmaut der Neustädter, die Wr.-

¹ N.-ö. Landes-Archiv, B. III, 30, Fasz. 12 (1739—40).

² N.-ö. Landes-Archiv, Landtagshandlungen, 1724—28.

Neustädter gingen dann auf Pachtung ein, anfänglich mit 700 fl.), dem Mauthäusel bei Wasenbruck, wegen der von der Regierung ausstehenden Schuld von 9436 fl. 26 kr. 3 Pf. u. a. m.

Am 20. Oktober 1740 starb der letzte deutsche Habsburger und Friedrich II. von Preußen schrieb die prophetischen Worte nieder: „Der Kaiser ist tot, eine neue Ordnung der Dinge beginnt“. Es bleibt aber der besondere Ruhmestitel der Tochter Karls VI., daß sie ungeachtet der schweren Existenzkämpfe ihres Staates das Programm der Reformen im Innern stets zielbewußt im Auge behielt. Hinsichtlich der Straßenreparationen hatte sie ein gutes, jedenfalls ein ungleich besseres Erbe übernommen als auf so vielen anderen Gebieten.

Vergegenwärtigen wir uns noch einmal die Straßenkarte unter Karl VI. Der Atlas von Seutter (1730) gibt folgende Wegrichtungen an:¹

1. Wien—St. Pölten (Seutter läßt die Strecke über Mauerbach verlaufen) —Strengberg—Enns (Postlinie nach Linz, Vorderösterreich und Brüssel),
2. Wien—Stockerau—Hollabrunn—Fratting¹—Zlabings (Postlinie nach Prag und Hamburg),
dazu eine Parallelstraße: Korneuburg—Leitzersdorf—Gr.-Mugl—Enzersdorf i. T.—Mailberg—Joslowitz—Znaim.
3. Wien—Wolkersdorf—Mistelbach—Nikolsburg (Postlinie Wien—Brünn—Breslau),
4. Wien—Fischamend—Hainburg—Preßburg (Postlinie nach Preßburg und in die Zips),
5. Wien—Schwadorf—Bruck a. d. L. (Postlinie nach Ofen),
6. Wien—Achau—Hornstein—Gr. - Höflein—Ödenburg—Steinamanger (Postlinie nach Südungarn und Kroatien).
7. Wien—Traiskirchen—Wr.-Neustadt—Semmering (Postlinie nach Triest und Venedig).

Von diesen Wegrichtungen wurden mehr oder minder ausgebaut: die steirische Straße, die deutsche Straße über St. Pölten, die Brüunnerstraße, die ungarischen Straßen, außerdem die bei Seutter nicht verzeichnete Straße über Maissau—Horn—Schwarzenau—Schrems nach Wittingau. Der Ausbau der Pragerstraße über Hollabrunn und Znaim wurde eingeleitet. Der Verlauf dieser

¹ Reutter, a. a. O., S. 241 ff. — Als die „7 Hauptstraßen“ erschienen diese Wegrichtungen (mit Änderung der Wegrichtung der böhmischen Straße über Znaim) im letzten Jahrzehnt der Regierung Maria Theresias. „Wenigstens die 7 Hauptstraßen“ und die „zur Allerhöchst Lust gewidmeten k. k. Chausseen“ (Schönbrunn, Hetzendorf, Laxenburg) erklären die Stände am 12. Jänner 1774 „in aufrecht wandelbahren Stand sobald nur immer möglich herzustellen und für gutem Bau jederzeit zu erhalten, die übrigen Strassen und Weege aber nur nach Thunlichkeit und Auslangung des Weeg fundi zu reparieren und soviel möglich wandelbar zu erhalten.“ N.-ö. Landes-Archiv, B. III, 50, Fasz. 23 (1765—82).

Straßen gab dem Weichbilde des alten Wien in siedlungsgeographischer und folkloristischer Hinsicht ein bestimmtes Gepräge.¹

Nur andeutungsweise sei zum Schlusse der Entwicklung des Straßenwesens unter Maria Theresia gedacht. Die Umlegung der böhmischen Poststraße aus der Richtung Pulkau—Fratting in die Richtung Hollabrunn—Znaim—Iglau haben wir bereits erwähnt (1746). Im gleichen Jahre wurde die Führung des ungarisch-kroatischen Postweges über Himberg angeordnet. Durch Hofdekret vom 6. März 1749 werden Wegsäulen im Abstände von je 4000 Klaftern gefordert. Schon vorher wurde die Schaffung von Wegweisern aufgetragen, mit einer die Wegrichtungweisenden Hand und Angabe der Ortsentfernungen in Wiener Klaftern. Eine bemerkenswerte Episode, vergleichbar der Zeit Werthentals, fällt in den Zeitraum 1752—1773.

Auf Schaffung dieser Wegdirektion scheint, wie die Berufung eines Lothringers zeigt, der Gemahl Maria Theresias Einfluß genommen zu haben. Le Plan und Castellez werden 1752 beauftragt, die 5 Hauptstraßen (Linzer, Znaimer, Brüner, Preßburger, Grazer, Straße) systematisch zu reparieren. Wieder sind die Stände unzufrieden, werfen dieser Zentralbewirtschaftung Geldverschwendung, Personalüberfluß und schlechte Bauweise vor. An Stelle der Wegdirektoren Daniel v. Moser, anfänglich auch für Mähren, Phil. Jak. v. Managetta und Lerchenau, Joh. Georg v. Geißler sollen Mitglieder der Stände treten — mit geringem Gehalt, „mehr von Ehre und Vaterlandsliebe als Eigennutz angetrieben“. (!)²

Folgende l. f. Patente befassen sich mit dem Straßenwesen.³

1750 Sept. 9: Mautgebühren in den einzelnen Landesvierteln und an den Grenzen erhöht zur Aufbringung der Mittel für Straßenbauten und deren Ausbesserungen („an der Straße über den Semmering wird wirklich gearbeitet“).

1750 Aug. 31. Allgemeiner Auftrag zur Vorlage der Besitztitel an Privatmauten, des Ertragsdurchschnittes in den letzten 3 Jahren und der Auslagen für Weg- und Brückenherstellungen.

1752 Dez. 30. Auftrag zur Unterstützung der Weg- und Straßenaufnahmskommissionen (Straßenbaudirektor ist der ständische Oberwegdirektor Daniel v. Moser) und Verbot der nachlässigen Wegroboten und des Wegruinierens.

1755 Juni 11. Vorschriften gegen die Mißbräuche bei Leistung von Wegroboten.

¹ Güttenberger, Bevölkerungsbewegung und Siedlungswachstum in Niederösterreich seit hundert Jahren. Jahrb. d. österr. Leo-Ges., 1926, S. 104.

² N.-ö. Landes-Archiv, B. III, 30, Fasz. 23 (Eing. der Stände v. 12. Jänner 1774), d'Elvert, a. a. O., S. 30 f.

³ Archiv für Niederösterreich, Landesfürstliche Patente: Nr. 858, 859, 910, 975, 1002, 1083, 1254, 1401 und 1505 (von Herrn Archivdirektor Dr. Josef Kraft freundlichst zur Verfügung gestellt).

- 1757 März 23. Hereinbringung der Mittel zur Ausbesserung der Straße Amstetten—Waidhofen a. d. Y.
- 1760 Aug. 22. Passage-Geld angeordnet als Akzessorium der Schrankenmaut für alle jene, die mit Post- oder anderen gedungenen Fuhren Mautschranken passieren.
- 2 1761 Juli 24. Aufrichtung von Wegschranken (Mauten) zu Wieselburg, Purgstall und Wang zur Hereinbringung der für die Ausbesserung der Straßen¹ Kolm—Wieselburg—Purgstall—Scheibbs und Wieselburg—Gresten ausgegebenen Kosten.
- 1768 Mai 30. Bestimmung von Zwangsstraßen für den Handel (mit Verzeichnis dieser Zwangsstraßen im Lande).
- 1772 Juni 20. Einrichtung von Wegmauten an den neuhergestellten Straßen (Horner, Mariazeller, Gutenbrunner, Zwettler- und Langenloiser Straße; Orte der neuen Mauten: Wr.-Neudorf, Horn, Brunn a. G., Lilienfeld, Mödling, Meidling i. T., Gföhl).
- 1775 Aug. 30. Regelung und Vereinheitlichung der Wegmautgebühr bei Wien und in N.-Öst.

Am Abschlusse dieser unter Karl VI. inaugurierten Ära des Straßenbaues steht das Hofdekret vom 30. Okt. 1781, das die Vergabung der Straßenreparaturen im Lizitationswege vorsieht. Es wurde eine jährliche Abgabenlast für Straßenzwecke von 116.926 fl. errechnet. Das Anbot der niederösterreichischen Stände auf Verpachtung des Straßenwesens wurde nicht „beangenehmt“. Eine „Note“ der ständischen Registratur befaßt sich zum Schlusse mit den seit 1725 in Niederösterreich durchgeführten Straßenreparaturen und macht das Kaiserwort von 1731 wahr, daß „dieses Land in ersagter Weg- und Straßen-Reparation urheber gewesen“. Mit der Verpachtung des Straßenwesens, die den „Straßenkörpern“ nicht gut anschlug, enden die Wegakten des ständischen Archivs¹ und setzen die „Straßenbücher“ der Landesregierung ein (1782). Eine neue Verkehrswirtschaft war im Anzuge, deren Bahnbrecher James Watt wurde. Im Jahre 1769 nahm er ein Patent auf seine Dampfmaschine, die der neue Herakles des Wirtschafts- und Verkehrslebens werden sollte. Aber James Watt konnte noch nicht daran denken, daß die Maschine dereinst auch auf Pfaden aus Stahl und Eisen den Raum bewältigen werde. Sein Wort: „Die Straßenkarte eines Landes gibt ein Bild seiner Wohlfahrt“ blieb in England Devise. Dem englischen Muster folgend, hat Österreich unter Kaiser Franz II. sein Straßennetz an der Wende der Straßen- und der Eisenbahnzeit vorzüglich ausgebaut und den berühmten Satz von James Watt wahrgemacht.

Die „Kaiserstraßen“ haben den Ruf ihrer Güte ein volles Jahr-

¹ N.-ö. Landes-Archiv, B. III, 30, Fasz. 23 (1765—1782). Von den insgesamt 23 Faszikeln der „Wegakten“ entfallen 12 auf den Zeitraum 1567—1740, 11 auf die Jahre 1740—1782.

hundert behauptet. Dem an reformerischen Plänen so reichen Zeitalter Karls VI.¹ aber bleibt der Ruhm, in der Begründung dieser Straßen beispielgebend vorangegangen zu sein und Mittel ausfindig gemacht zu haben, die zur Errichtung und Erhaltung der Verkehrswege noch lange Zeit als unentbehrlich befunden wurden. Die Errichtung der großen Handelsstraßen wurde als Staatssache erklärt, dem Wohl- und Übelwollen lokaler Faktoren entzogen und mit staatlichen Abgaben und öffentlichrechtlichen Mitteln durchgeführt. An Stelle der Gelegenheitsarbeit, die an der Fahrfläche herumflickte und nur dort geleistet wurde, wo es unbedingt nötig war, wenn nicht Roß und Rad stillestehen sollten, trat der Straßenbau „von Grund auf“: Mappierung, Trassierung, Fundierung. Die einmal begründeten Wege sollten aus öffentlichen Mitteln auch erhalten werden. Das waren Fortschritte, die auf dem Gebiete des Straßenwesens das Mittelalter überwandten.

Der Anteil des Kaisers ist umso mehr hervorzuheben, als sich immer wieder Stimmen erhoben, die den Wert des Straßenbaues skeptisch beurteilten, hat man doch noch 1726 in der geheimen Finanzkonferenz darauf hingewiesen (anlässlich des Projekts der Schiffbarmachung der March durch den Juden Salomon Beer zum Zwecke des Salzhandels nach Schlesien), „daß das conimercium mehr zu Wasser als zu Land könne befördert“ werden.² Mehr als diese Projekte, die man durch Jahrhunderte hätschelte, nachdem sie in Vogemonts „Dissertatio“ von 1700 zum volkswirtschaftlichen Programm erhoben wurden, haben die Kaiserstraßen dargetan, daß die kaiserlichen Länder „gleichsam einen einigen natürlichen Leib“ formieren und damit einen guten Teil jener Forderungen erfüllt, die seit Hörnigk aus der stolzen Devise klangen: „Österreich über alles, wenn es nur will!“

¹ Vgl. Marcus Landau, Geschichte Karls VI. als König von Spanien (Vorwort).

² Hofkammer-Archiv, Geh. Finanzkonferenz 1726 (Bd. 12, f. 497).

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Jahrbuch für Landeskunde von Niederösterreich](#)

Jahr/Year: 1928

Band/Volume: [21_2](#)

Autor(en)/Author(s): Güttenberger Heinrich

Artikel/Article: [Die Begründung des niederösterreichischen Straßenwesens unter Karl VI. 231-276](#)