

# Salzburger Straßenbauten im 18. Jahrhundert

Von Herbert Klein

## Einleitung

Wenn die vorliegende Skizze über den Salzburger Straßenbau sich auf das 18. Jahrhundert beschränkt, so hat dies eine doppelte Berechtigung.

Einerseits fallen für unsere Gegenden in dieses Säkulum tatsächlich die ersten systematischen allgemeinen Straßenverbesserungen und die Anfänge des modernen Kunststraßenbaues, andererseits bringt dieses ein Wiederaufleben der Straßenneubauten nach einer etwa hundertjährigen Lethargie überhaupt.

Während im Mittelalter im wesentlichen nur die herkömmlichen Verkehrswege, vielfach noch auf die alten Römerstraßen zurückgehend, so gut es ging, hergehalten wurden und Anlagen von neuen Straßenzügen ganz allgemein seltene Ausnahmen waren, setzte um 1500 eine lebhaftere Bautätigkeit ein. Es handelte sich dabei in unserem Lande vor allem um Arbeiten im Gebirgslande zu dem Zwecke, wichtige Verkehrslinien für Wagen befahrbar zu machen, da bisher dort überwiegend nur Saumpfade bestanden hatten. Die ersten Herstellungen von Fahrstraßen dieser Art fallen unter Erzbischof Leonhard v. Keutschach (1495—1519), zunächst eine des Weges von der Hirschfurt (Lend) über Embach nach der Rauris einerseits und nach Taxenpach andererseits in der Zeit vor dem Sommer 1500<sup>1)</sup>, dann gegen Ende seiner Regierung die Fahrbarmachung des Radstädter Tauern (um 1519)<sup>2)</sup>. Sein Nachfolger Kardinal Matthäus Lang (1519—1540) baute 1535—1537 den alten Weg, der von Schwarzach über den Südhang des Salzachtals und dann durch die Klamm in das Gasteiner Tal führt, zu einer Wagenstraße um. Handelte es sich hier im wesentlichen fast allein um Straßenerweiterungen mit nur stellenweisen Umlegungen, so kam es unter der Regierung des Administrators Herzog Ernst (1540—1554) zu richtiggehenden Neuanlagen: Straßen durch das Salzachtal von Schwarzach nach Lend und von Lend nach Taxenbach, von Lend nach der Gasteiner Klamm, der „Neuweg“ von Hofgastein nach Badgastein. Auch unter Erzbischof Johann Jakob v. Khuen-Belasy (1560—1586) herrschte noch eine lebhaftere Straßenbautätigkeit: Unken—Kniepaß—Lofer, Paß Lueg, durch die Groöarler Klamm u. a.<sup>3)</sup>. Dann aber trat ein ausgesprochener

<sup>1)</sup> Dazu und zu den weiteren Straßenbauten im Raume Schwarzach—Lend—Taxenbach—Gastein H. Klein in einem demnächst in den Bad Gasteiner Baderblättern, Jahrgang 1959, erscheinenden Aufsatz: Von der alten Gasteiner Straße.

<sup>2)</sup> H. Klein, Brenner und Radstädter Tauern, Schlernschriften 52 (1947), S. 145.

<sup>3)</sup> J. E. Ritter v. Koch-Sternfeld, Hist.-staatsök. Notizen über den Straßen- und Wasserbau und Bodenkultur im Herzogthume Salzburg und Fürstenthume Berchtesgaden. Salzburg 1811, S. 38.

Stillstand ein, der durch das ganze 17. Jahrhundert andauerte<sup>4)</sup>. Bedingt war dieser gewiß zunächst durch den katastrophalen Niedergang des Bergbaues — die Straßenneubauten waren ja zum großen Teil den Bedürfnissen desselben entsprungen — und durch den allgemeinen wirtschaftlichen Rückschritt. Dieselbe Erscheinung läßt sich übrigens auch in den österreichischen Nachbarländern beobachten<sup>5)</sup>.

Im Salzburgischen sollten erst wieder Anstöße von draußen neuen Auftrieb bringen<sup>5a)</sup>.

## 1. Die Straßenverhältnisse zu Beginn des 18. Jahrhunderts

Bemerken wir im 17. Jahrhundert nur sehr wenig einer Tätigkeit auf dem Gebiete der Straßenneubauten, so ist auch nicht zu erwarten, daß damals überhaupt viel für die Landstraßen getan wurde, sei es im Wege von Verbesserungen oder wenigstens systematischer Instandhaltung. Freilich können wir in dieser Beziehung von keinem Rückschritt sprechen, denn sehr viel mehr war auch im 16. Jahrhundert und im Mittelalter nicht geschehen. Eine zentrale Lenkung des Straßenbauwesens war an sich sehr schwierig, da die Erhaltungspflicht selbst der großen Hauptstraßen des Landes — als solche galten: 1. die Linzer Straße (Salzburg—Straßwalchen), 2. die Waginger Straße (Salzburg—Waging mit Fortsetzung über Wasserburg nach München), 3. die Tittmoninger Straße (Salzburg—Tittmoning mit Fortsetzung über Burghausen nach Nürnberg bzw. Regensburg), 4. die Reichenhaller Straße (Salzburg—Reichenhall—Lofer mit Fortsetzung nach Tirol), 5. die Villacher Straße oder „Straße durchs Gebirg“ (Salzburg—Paß Lueg—Radstädter Tauern—Katschberg, die alte Italienstraße)<sup>6)</sup> — da selbst die Erhaltungspflicht dieser Straßen außerordentlich zersplittert war. Bei den Straßenteilen, zu deren Herhaltung einzelne Zollstätten (Mauten) verpflichtet waren, stand das fiskalische Interesse kostspieligen Reparaturen entgegen, abgesehen davon, daß sie relativ klein waren. Den größten Teil der Strecken hatten die betreffenden Gerichtsgemeinden zu unterhalten, was ohne einen — praktisch nicht durchführbaren — ständigen Druck von oben zu keinen befriedigenden Resultaten füh-

<sup>4)</sup> Eine Ausnahme bildete der 1630/31, jedenfalls zum Zweck der Landesdefension, hergestellte Fahrweg über die Gerlosplatte vom Oberpinzgau in das Zillertal, F. Pirkmayr, Die Salzburger Tauern, Verh. d. Salzb. Landtags 1888, S. 367, H. Klein, Der Saumhandel über die Tauern, diese Mitt. 90 (1950), S. 45.

<sup>5)</sup> Freundliche Mitteilung von Doz. Herbert Hassinger, Wien.

<sup>5a)</sup> Die folgenden Ausführungen stützen sich teilweise auf einen Vortrag des Verfassers: „Straßenwesen in Altsalzburg“ (Ges. f. Salzburger Landeskunde, 10. Dezember 1942).

<sup>6)</sup> So als „Haupt-, Land-, Maut-, Commerciens- und Poststraßen“ nach einer Denkschrift des Johann Elias v. Geyer, Oberst Weg-, Maut- und Baucommissär, von 1774 „Die Beschaffenheit aller Straßen im hohen Erzstift und die bisherige Einrichtung, so wohl wegen derselben neuen Anlegung als Unterhaltung, auch was hieran zu verbeßern seyn möchte, betr.“, eigenhändiges Konzept, Salzb. Landesarchiv, Hofrat, Generale 28 1/2.

ren konnte. Stellenweise stand diese Aufgabe auch gewissen Interessenten oder auch — wie bei den Nebenstraßen fast durchwegs — nur den Anrainern zu<sup>7)</sup>.

Als Beispiel seien die Verhältnisse an der Radstädter Tauernstraße für die Zeit um 1700 angeführt<sup>8)</sup>: Vom Kajetanertor der Stadt Salzburg bis zum Ende des Fortifikationsrayons hatte sie die Landschaft, als Eigentümerin desselben, instand zu halten, von dort bis zur Burgfriedensgrenze der Stadt beim Schloß Neudegg die Hauptmaut Salzburg<sup>9)</sup>, weiter über Anif, Nideralm bis zum sogenannten Badersbrunn unterhalb der Ruine Gutrat die Gerichtsgemeinde Glanegg (mit Ausnahme der Brücke über die Alm [Königsseer Ache] bei Nideralm, deren Instandhaltung der Pflege, d. i. der Salinenverwaltung Hallein zustand); vom Badersbrunn bis zur Stadtgerichtsgrenze von Hallein vor dem Salzburger Tor wieder die Pflege Hallein; von hier bis über die Salzach und weiter bis zur Tauglbrücke trat die Maut Hallein in Funktion, von der Tauglbrücke an über den Paß Lueg bis zur Werfner Gerichtsgrenze an der Dannbachbrücke die Gerichtsgemeinde Golling, weiter bis jenseits Hüttau die Maut Werfen und dann wieder bis Untertauern die Gerichtsgemeinde Radstadt. Die Straße über die Radstädter Tauern von der Wegmacherbrücke bei Untertauern bis zur Zenzenbrücke bei Tweng hatte die domkapitlische Maut Mauterndorf instandzuhalten; von hier aus weiter bis zur Katschberghöhe — mit Ausnahme des Gebietes des Burgfrieds Mauterndorf, wo der dortige Markt die Unterhaltungspflicht hatte — teils die ganze Gerichtsgemeinde Moosham, teils gewisse Anrainer.

Hiezu ist zu bemerken, daß auch dort, wo nicht die Gerichtsgemeinden die erwähnte Aufgabe hatten, die Untertanen bei größeren Reparaturen zu Hand- und Fuhrroboten herangezogen werden konnten. Öfter wurden auch gewisse Wegstrecken benachbarten Bauern zur Herhaltung anvertraut, die dann von den Unterhaltungspflichtigen besoldet wurden oder ein kleines Weggeld einheben durften.

Wie wenig unter diesen Umständen für die Straßenerhaltung noch in den ersten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts geschah, zeigt eine Schilderung dessen, was die Salzburger Hauptmaut in der Zeit vor 1736 — dem Jahr des Beginnes des dortigen Straßenbaues — für die Linzer Straße nach einer späteren Schilderung<sup>10)</sup> zu tun pflegte. Sie hatte diese bis nach Steindorf zu erhalten. Aber nur das Stück vom Linzertor bis zum Markstein beim Rauchenbichlerhof vor Gnigl wurde alle 10 oder 20 Jahre einmal „von der Salzach her beschüttet“, d. h. mit Salzachsotter beschottert (Beschütt = Schotter, Kies, Sand), im übrigen Teil wurde nur gelegentlich der Kot ausgeworfen

<sup>7)</sup> Im letzteren Falle hatten die Besitzer der an die Straße angrenzenden Grundstücke dieselbe bis zum „Reibnagel“ (Straßenmitte) zu erhalten.

<sup>8)</sup> Nach dem in der Anm. 6 genannten Elaborat Geyers und anderen Quellen.

<sup>9)</sup> Ursprünglich — belegt seit der 1. Hälfte des 12. Jh. — Maut der Salzburger Stadtbrücke, schon im spät. Mittelalter allgemeine Transitzollstätte, schließlich als „Hauptmaut“ zugleich Mautoberbehörde des Landes.

<sup>10)</sup> J. E. v. Geyer in der Anm. 6 zit. Denkschrift.

und die Gruben und Löcher mit „Boschen“ (Reisig) und Steinen ausgefüllt. Daß es sich hierbei nicht um eine bewußte Schwarzfärberei früherer Zustände handelt, zeigt die Schilderung des Zustandes der Villacher Straße bei Golling zwischen Taugl<sup>z</sup> und Tuschenbrücke (erhaltungspflichtig Gerichtsgemeinde Golling) durch den Mautner von Hallein aus dem Jahre 1742<sup>11)</sup>, einer Zeit also, die schon nach der ersten allgemeinen Straßenverbesserung (s. Kap. 2) lag. Er fand sie „mit größter Verwunderung und Erstaunung zur Erbarmung der Fuhrleut solchergestalten ganz voller Morast und Wasser, dann tiefen und weiten Leisten oder vielmehr Gruebmen, auch mit großen aufstehenden und auch sonst hin und wieder auf erholter Landstraßen liegenden, dem Fuhrwerk höchst nachteiligen großen Steinen, mithin respektive fast allenthalben in gänzlich ruinierten Stand“. Die hier und anderwärts öfter erwähnte Versumpfung vieler Wegstellen kam besonders auch daher, daß die Straßen häufig zu tiefen Hohlwegen ausgefahren waren. Wurde solch eine Stelle völlig unpassierbar, half man sich oft damit, einen Ausweichweg anzulegen, eine der Ursachen der später oft kapriziös wirkenden Kurvenschläge alter Straßen.

Im Gebirgslande erzwang die Natur des Geländes immerhin größere und häufigere Kunstbauten, so vor allem die Errichtung und Erhaltung zahlreicher Brücken. Des weiteren wurden besonders steile und unfeste Wegstellen mit Rundholz („Dillen“, „Bruckholz“) belegt und so richtige Bohlenwege geschaffen<sup>12)</sup>. Einen nicht weniger großen Holzaufwand verschlangen die zahlreichen „Bergbrücken“, die sich oft kilometerlang an Steilhängen hinzogen. Man vermied nämlich in solchen Fällen das später übliche Aussprengen und Terrassieren und legte Bohlenbrücken an, deren Innenseiten auf dem Berghang auflagen, während die Außenseiten durch Pfeiler gestützt wurden. Solche Bergbrücken hielten sich vielfach noch bis ins 19. Jahrhundert hinein<sup>13)</sup>.

Der meist elende Zustand der Landstraßen führte dazu, daß schwere Lasten ganz überwiegend im Winter per Schlitten durchgeführt wurden. Eine Folge davon war, daß es bei manchen Straßen neben dem „Sommerweg“ stellenweise eine parallele Schlittbahn in Form eines „Winterweges“ gab, wie das ja noch heutzutage im Gebirge bei manchen Bauernwegen der Fall ist. Erwähnt wird eine derartige Einrichtung z. B. gelegentlich bei der jetzigen Grazer Bundesstraße Salzburg—St. Gilgen, früher meist wegen der sich

<sup>11)</sup> SLA, Hofkammer/Werfen 1750 A, ad 27.

<sup>12)</sup> Das letzte Beispiel eines solchen Dillengeweges hat sich im Herzen der Landeshauptstadt bis auf den heutigen Tag erhalten, die alte Straße, die von der Linzer Gasse auf den Kapuzinerberg führt (neuerdings in Stefan-Zweig-Weg umbenannt). Sie verdient als kulturgeschichtliches Denkmal erhalten zu bleiben. — Übrigens war nach einer seinerzeitigen frdl. Mitteilung Karl Adrians (†) auch die Auffahrtsstraße von Mülln auf den Mönchsberg (bis zur Erstellung der modernen Kunststraße i. J. 1898) so ausgestattet. Ebenso war noch in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Straße von Hallein auf den Dürrnberg mit Holzbohlen belegt. Die Besucher des Salzbergwerks ließen sich darüber auf Schlitten hinaufziehen, was eine weitere Attraktion der Bergbefahrung war.

<sup>13)</sup> Siehe die Abb. 1 und 2.

darauf abspielenden Transporte des steirischen Eisens die „Eisenstraße“ genannt<sup>14</sup>).

In viel größerem Umfang existierten Parallelanlagen zu den Landstraßen in der Form der „Fürstenwege“. Ihre Errichtung fiel größtenteils wohl erst ins 17. Jahrhundert, als der Gebrauch der Kutschen — statt des Reitens — für Überlandreisen allgemein geworden war<sup>15</sup>). Die meisten großen Landstraßen des Flachlandes — im Gebirge war dies natürlich nicht möglich — waren an vielen Stellen von solchen Fürstenwegen begleitet, die dem Gebrauch des Landesfürsten und prominenter Persönlichkeiten, denen die Erlaubnis dazu gegeben wurde, vorbehalten waren, und zwar zum Befahren mit Kutschen; schwere Lastwagen waren ausgeschlossen. Da sie auch von den Kurieren und Postchaisen benutzt wurden, hießen sie oft auch Poststraßen. Sie wurden freilich auch nicht besser unterhalten als die Landstraßen, unterlagen aber natürlich nicht der starken Abnutzung durch den Frachtverkehr. Die Einfahrten in die Fürstenwege waren mit Schranken, die mit Schlössern abgesperrt waren, versehen. Die Schlüssel hiezu wurden vom Hof aus an die Privilegierten ausgeteilt und öfter geändert, weil sie immer wieder in die Hände von Unberechtigten gelangten. Trotzdem gab es aber natürlich ständig Fälle von unberechtigter Benützung, Zerstörung und Offenlassen der Schlösser usw.

In ihrer vollen Ausdehnung lassen sie sich heute nicht mehr rekonstruieren, da sie im späteren 18. Jahrhundert, aus dem uns genauere Nachrichten und namentlich Kartenmaterial vorliegen, meist bereits verschwunden sind; wurden ihre Trassen doch häufig bei der Neuanlage der Chausseen benutzt. Am längsten hielt sich der Fürstenweg nach Hallein, ja er existiert weithin heute noch (siehe Kärtchen 1). Er ging zuerst durch die Hellbrunner Allee. Der Fürst selbst fuhr dann wohl weiter durch den Tierpark nach Anif. Sonst war auch der Verbindungsweg vom Ende der Hellbrunner Allee längs der Parkmauer zur Halleiner Straße ein Fürstenweg. Von Anif aus ging er, ein noch heute bestehender, aber durch die Anlage der Autobahn unterbrochener Weg, zur rechten Hand der Landstraße über den

<sup>14</sup>) SLA, Hofkammer / Hauptmaut 1804 k. — Bez. den Winterweg bei Kuchl s. Kap. 3.

<sup>15</sup>) Wenigstens setzten mit der Mitte des 17. Jahrhunderts die Aktennachrichten über ihr Bestehen ein (SLA, Hofkammer/Hofkastenamt, Hofkammer/Hauptmaut, Pfleger, Golling/Hofkammer ex off). An eine systematische Neuanlage der Fürstenwege ist kaum zu denken, es wurden wohl zuerst nur bestehende Wege durch Absperrung zu solchen deklariert. Zur Zeit der vorwiegenden Verwendung des Reitpferdes zum Personenverkehr scheint man die ausgefahrenen Landstraßen mit Vorliebe vermieden und, wenn möglich, beliebige Nebenwege gewählt zu haben. Charakteristisch dafür ist folgender Fall: In der Rechnung über die Reise Erzbischof Leonhards von Salzburg über Rosenheim und Kufstein nach Hall in Tirol (veröff. von Spatenegger in LK 7/1867) erscheint als einer der ersten Posten eine Zahlung für drei Bauern bei Teisendorf, die den Erzbischof einen guten Weg geführt haben. Und das auf der Strecke Salzburg—Teisendorf—Rosenheim mit dem vielbefahrenen Salzweg, der an vielen Stellen noch die alte Römerstraße Juvavum-Augusta Vindelicorum benützte!

Überackerhof nach dem Dorf Niederalm, wo er wieder in die Landstraße einmündete. Diese verließ er neuerdings jenseits der Brücke über die Alm und zog sich über Rief und die Riefer Au. In der Nähe von Kaltenhausen erreichte er wieder die Landstraße. Über den Fürstenweg bei Kuchl siehe Kapitel 3 (Kärtchen 2). In Spuren scheint auch der Beginn des Fürstenweges der Linzer Straße vor dem ehemaligen Linzer Tor noch erkennbar zu sein. Die am Hang des Kapuzinerbergs entlangziehende, jetzt als Fußweg benützte Straße, dürfte die ehemalige Landstraße sein, die jetzige Fahrbahn auf der Talsohle der Fürstenweg. Aktenmäßig überliefert ist auch, daß die Reichenhaller Straße sich vor dem Müllegger Tor (beim Johannesspital) in Landstraße und Fürstenweg spaltete. Das macht sich heute noch in der dort ungewöhnlich großen Straßenbreite bemerkbar. Auch sonst gab es in der unmittelbaren Umgebung der Stadt mehrere Fürstenwege. Sie dienten hier vielfach dem Gebrauche der fürstlichen Meierhöfe und wurden daher größtenteils vom Hofkastenamt unterhalten, so z. B. die noch heute so genannte Fürstenallee im Äußeren Nonntal für den dortigen fürstlichen Gestüthof. Die heutige Vogelweiderstraße, die noch bis 1930 den Namen „Fürstenweg“ trug, führte nach Kasern. Ein Fürstenweg war auch der Weg vom Solarischlößl (Pfarrhof St. Elisabeth) nach Maria-Plain und andere mehr. Der letzte hier errichtete Fürstenweg war wohl der, der i. J. 1766 nach dem Neutordurchbruch in der Richtung Kleßheim angelegt wurde, die heutige Reichenhaller Straße in der Vorstadt Riedenburg.

Weder Landstraße noch Fürstenweg darf man sich übrigens als breite Straßen im heutigen Sinn vorstellen. Es waren einspurige schmale Wege, die nur gelegentlich Ausweichstellen und Ausweichwege hatten. Breitenmaße sind uns nicht überliefert. Wenn aber, wie noch zu zeigen sein wird, die Straßen *erweiterung* von 1717 ff. zu Breiten von maximal etwa  $3\frac{1}{2}$  Metern, vielfach aber nur von etwa zwei Metern führte, muß man schließen, daß die frühere durchschnittliche Breite noch unter zwei Metern lag. Namentlich im Gebirge waren sie so schmal, daß sie nicht einmal den Verkehr mit zweispännigen Deichselwagen, sondern nur mit einspännigen und noch dazu besonders schmalspurigen „Anzwagen“ zuließen.

Die Unterscheidung zwischen *Deichselwagen* und *Anzwagen* (älter: *enzz*, *einzwägen*) geht schon in das Mittelalter zurück. Als *Anzen* (Plural) bezeichnete man die zweiteilige Gabeldeichsel, in der das einzelne Pferd oder der Zugochse vor die Wagenmitte eingespannt wurde (jede der beiden Stangen = „eine Anz“<sup>16</sup>). Nach Ausweis der frühesten Belege für diese Unterscheidung, der Ordnungen der Wiener Burgmaut und der dortigen Wassermaut aus der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts, waren die Anzwagen damals nur kleinere Gefährte, die im Gegensatz zum Deichselwagen nur mit einem Pferd statt mit zweien oder mehreren bespannt waren. Die Anzwagen zahlten nämlich nur die halbe Zollgebühr. Zugleich zeigt dieselbe Quelle aber, daß die Anzwagen im Gegensatz zum zwei-

<sup>16</sup>) Schmeller, Bayerisches Wörterbuch I<sup>2</sup>, Sp. 117.

rädriigen „Karren“ immerhin vierrädriig waren, denn der Zollsatz der Karren stand zu dem der Anz- und Deichselwagen wie 1:2:4<sup>17</sup>).

Dasselbe Verhältnis zwischen Deichsel- und Anzwagen zeigt eine wohl aus dem 14. Jahrhundert stammende Mautordnung aus Brünn in Mähren<sup>18</sup>). Ob diese alten einspännigen Anzwagen schon wie später eine schmalere Spurweite hatten als die Deichselwagen, oder ob das erst eine Folge der noch zu schildernden Entwicklung im 16. Jahrhundert war, ist nicht sicher zu sagen. Ersteres ist jedoch immerhin wahrscheinlich. Im 18. Jahrh. hatten die Anzwagen im Salzburgerischen eine Spurweite von etwa einem Meter<sup>20</sup>), während die Deichselwagen eine solche bis zu 1,24 bis 1,26 m („mittlere Ax“) oder sogar 1,56 m („weite Ax“) hatten (s. u. Kap. 2).

Die in der Einleitung erwähnte lebhaftere Bautätigkeit des 16. Jahrhunderts hinsichtlich der Herstellung von Fahrwegen im Gebirge

<sup>17</sup>) *Burgmaut*: saec. XIII/1 (J. A. Tomaschek, Die Rechte und Freiheiten der Stadt Wien I. Gesch.-qu. d. St. Wien, hg. v. K. Weiss, Wien 1877, S. 5, Nr. III): „Mercator de patria aliena, cuiuscumque sit conditionis, det de deichselwagen XII dn., quocquod equi aut boves traxerint aurum (recte: currum!), sive ducat pannos, sive merces alias qualescumque, de ennzwagen VI dn., de carruca III dn.; de deichselwagen cum melle XII dn., de ennzwagen VI dn.; de deichselwagen cum hophen XII dn., de ennzwagen VI dn. . . . Item hospes si venditis mercibus suis alia educere voluerit mercimonia quocumque in Ungariam; det de deichselwagen XII dn., de ennzwagen sex dn., de charuca tres dn. . . .“ Ca. 1350 (ebd. S. 90, Nr. XXVIII): „Ein igleich gast auzzer landes, in swelicher acht er ist, geit von dem deichselwagen zwelif phennige, von dem ennzwagen sechs pfennige, von dem garren drei phennige, wie viel er ros oder oxsen darinne fuort.“

*Wagenmaut*: saec. XIII/1 (ebd. S. 7, Nr. IV): „Vert man mit einem ennzwagen gegen Bechem mit hiuten oder mit vischen, der geit sehlich phennige, von den deihselwagen ein halphunt . . . Unde vert ein burgaere gen Baiern, unde fuert er hophen, der geit von dem ennzwagen dreizzich phennige, von dem deichselwagen sehze phennige . . . Die gest von Ah unde von Regenspurch . . .; an der auzvart gegen Baiern gebent sie von dem deihselwagen ein halphunt, von dem ennzwagen sehze phennige, von dem charren dreizzich.“ — Ca. 1350 (ebd. S. 93, Nr. XXIX): „Ist, daz ein man, er sei purger oder gast, vert gein Paiern oder gegen Pehem, furt er ainen deichselwagen mit hausen, der geit ain halb phunt, von dem enzwagen sehlich phennige, von dem garren dreizzich phennige . . . Furt er schuepvische auf aim deichselwagen oder auf aim enzwagen, so geb (er), als vor geschriben ist.“

Diese Angaben werden durch einen undatierten, zu 1311 gesetzten Brief der in Wien ansässigen Regensburger an den Hansgrafen (Mon. Boica 53, S. 140 f., Nr. 27; Gemeiner, Regensb. Chronik I, S. 479) betätigt, worin sie sich über Belastungen durch die Wiener Mautner beschwerten. Als ihr altes Recht wird angegeben: „. . . daz wir von dem daeichselwagen haben gegeben ein halpfund pfenning und zwelf an dem toer und zwelf über den market und von dem eintzwagen halb als vil.“

<sup>18</sup>) E. F. Rößler, Deutsche Rechtsdenkmäler aus Böhmen und Mähren, 2. Bd., Prag 1852, S. 373 f.: „Daz ist die Maut cze Brunne, di auf das haus Spilperch gehort.“ Mehrfach erwähnt „einczwagen“ und „deichselwagen“, letztere immer mit dem doppelten Satz.

<sup>20</sup>) 1724 heißt es, daß „die meisten Wägen der Untertanen“ 3½ Fuß, also 1,04 m (1 Salzburger Fuß (Schuh) = 0,2966 m) breit seien, SLA, Hofkammer/Hauptmaut, Sammelakt Straßenerweiterung 1717/52. Nr. 204.

brachte dem Anzwagenwesen einen merkwürdigen Aufschwung. Die neuen Straßen waren so schmal, daß sie für die Deichselwagen mit Zugtierpaaren und breiter Bauweise überhaupt unbefahrbar waren. Man griff also — vielleicht schon einem im Gebirgsland auf befahrbaren Wegen bisher üblichen Brauch folgend — zu dem Mittel, größere, d. h. längere Anzwagen zu bauen, und dem in den Anzen ziehenden Roß oder Ochsen weitere Zugtiere vorzuspannen, so daß nun zwei, drei, vier, gelegentlich auch noch mehr Zugtiere in einer Zeile gingen, eine Form der Bespannung, die man heute Tandemzug nennt<sup>21)</sup>.

Ursprünglich nur eine Erscheinung der Gebirgsgegenden, drang der mehrspännige Anzwagen auch ins Flachland vor, von Anfang an angefeindet, weil sein Gebrauch für die Straßen ruinös war und diese für Deichselwagen fast unbefahrbar machte. Die in der Mitte der Wege in Spur gehenden Pferdereien mit den engen Anzwagen dahinter furchten in diese nämlich tiefe Gruben ein, so daß dann die Deichselgespanne kaum weiterkamen. Die ersten Reaktionen zeigten sich schon in den sechziger Jahren des 16. Jahrhunderts in Innerösterreich. Am 2. August 1569, Graz, erging auf Ersuchen der Landschaft ein landesfürstliches Patent gegen die „Zeilfahren“ (worunter offenbar die mehrspännigen Anzwagen verstanden sind), die innerhalb von sechs Monaten abzustellen seien, mit Ausnahme der einspännigen Fahren der armen Kramer und anderen Inwohner<sup>22)</sup>. Auf die Dauer hatten derlei Erlässe aber wenig Wirkung und die Anzfahren scheinen in der Folge weiteste Verbreitung gefunden zu haben<sup>23)</sup>. Im wesentlichen ergebnislos blieb auch der hartnäckige

<sup>21)</sup> Siehe die Abb. 3 und 4. Nr. 3 ist ein Ausschnitt aus der Darstellung der Stadt Neuötting am Inn, Stich aus Michael Wening, Hist.-Top.-Descriptio, das ist: Beschreibung des Churf.- und Hertzogthums O.- u. N.-Bayern. 2. Th., München 1721, S. 56. (Der vierspännige Lastanzwagen überschreitet die Innbrücke in der Richtung nach Salzburg; Neuötting ist der Übergang der Straße Nürnberg, bez. Regensburg nach Salzburg). — Nr. 4 ist das Titelpuffer zu dem Kapitel 50: „Von den Mäuten“, des 1. Teils von Wolf Helmhart von Hohberg, *Georgica curiosa oder adeliches Landleben*, Nürnberg 1682, S. 51. — Eine schöne Abbildung eines vierspännigen Anzwagens von einem Südtiroler Motivbild von 1680 bringt J. M., Beiträge zur Straßenforschung im mittleren Eisacktale, „Der Schlern“, 12. Jg. (1931), H. 4, S. 128.

<sup>22)</sup> Haus-, Hof- und Staatsarchiv Wien, Österr. Akten Kärnten, Fz. 25, Heft d. f. 141 f. — Schon früher, Wien 1565 Aug. 6, war ein Befehl Erzherzog Karls gegen die schweren baierischen und salzburgischen Wagen in Steiermark ergangen. Die Hofkammer sollte durch ein Generale und bes. den Amtsleuten in Rottenmann und Leoben verordnen, daß kein in- und ausländischer Fuhrmann mehr als 6 Pferde vor einen Wagen spanne und mehr als 3 Startin Wein oder 30 Zentner lade (Steierm. Landesarchiv, Hofkammerregistraturbuch 1564/5 f. 176). — Die Kenntnis beider Stücke verdanke ich der Liebenswürdigkeit Dozent Dr. Herbert Hassingers, Wien.

<sup>23)</sup> Charakteristisch ist, daß Abb. 4, die den Verkehr an einer Zollstätte (Brückenmaut) darstellen soll, ausschließlich Frachtwagen mit Anzenbespannung zeigt, wobei es gleichgültig bleibt, ob diese Einzelheit auf den Verfasser, der immer niederösterreichische Verhältnisse im Auge hat, zurückgeht oder ob der Zeichner in Regensburg (dem damaligen Wohnort des Verfassers) oder in Nürnberg, wo das Buch verlegt und gedruckt wurde, beheimatet war. Über Hohberg und sein Werk vgl. Otto Brunner, *Adeliges Landleben und europäischer Geist*. Salzburg 1949.

Kampf Kurbayerns in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts. Auf dem Münchner Landtage von 1669 wurde schwere Klage über den schlechten Straßenzustand erhoben, Schuld daran wäre, „daß man die Anzwägen mit sovill Rossen ein Zeit hero gestattet hat, da doch vorhero in ainem Anzwagen mehr nit als ain pferdt hat derffen eingespant, daß Gefiehrte aber von zway und mehr Rossen mit der Deixl miessen verricht werden“<sup>24)</sup>. In der Folge ergingen immer wieder entsprechende kurfürstliche Verbotsmandate (1669, 1671, 1672, 1689, 1699, 1701, 1710)<sup>25)</sup>, die aber schon in ihrer häufigen Wiederkehr zeigen, wie wenig erfolgreich sie im Grunde waren. Einiges über die beschränkte Auswirkung dieser Erlässe ist auch salzburgischem Aktenmaterial zu entnehmen<sup>26)</sup>.

Das bayer. Mandat von 1689 hatte anscheinend zunächst auch ein salzburgisches Verbot zur Folge, das Bayern, welches zugleich beweglich darstellt, wie die durch die Anzwagen verwüsteten Straßen selbst die besten Pferde ruinieren<sup>27)</sup>, so auffaßte, als hätte Salzburg auch seinerseits den Gebrauch dieser Fahrzeuge untersagt, Salzburg aber so, daß es die diesseitigen Fuhrleute nur auf das bayerische Verbot aufmerksam gemacht hätte. (Der Übergang von einer zur anderen Bespannung war insofern möglich, als die Fuhrleute sowohl Deichseln wie Anzen bei sich führten, die dann den jeweiligen Bedürfnissen und Vorschriften entsprechend „eingeschlagen“ werden konnten). Die Salzburger Fuhrleute ihrerseits lagen wieder ihren Behörden um Interzession bei Bayern wegen Wiederezulassung der Anzwagen in den Ohren, weil den Berchtesgadner und Eichstätter Fuhrleuten dies über Fürsprache ihrer Landesherren erlaubt worden sei. 1699 gestattete Bayern den Salzburgern und Berchtesgadnern wenigstens das Anzgefährt im Südosten seines Territoriums bis auf Traunstein, Fachen-  
dorf und Stein, wo die „stainige und enge Weg“ aufhören<sup>27a)</sup>. Einen letzten Anlauf nahm die kaiserliche Administration des während des Spanischen Erbfolgekriegs okkupierten Bayern, sie forderte sogar das Erzstift auf, die über salzburgisches Territorium (Teisendorf) führende „Untere Salzstraße“ Reichenhall—München für „Teixl-  
gefährt“ adaptieren zu lassen. Salzburg ließ das „in suspenso“. Wie sehr aber die Deichselwagen in Bayern selbst unbeliebt geworden

<sup>24)</sup> Krenner, Der Landtag im Churfürstenthum Baiern vom Jahre 1669 (1802), S. 336. — Schmeller, a. a. O., I<sup>2</sup>, Sp. 117.

<sup>25)</sup> So aufgezählt im bayer. Mandat von 1721 VIII. 30, mit dem das Anzgefährt endgültig abgestellt wird (s. u. Kap. 2).

<sup>26)</sup> SLA, Hofkammer/Causa domini, 1690/91 F; Hofkammer/Generalia 1699 A; Hofkammer/Hofgericht 1697/1700 L.

<sup>27)</sup> Auch das Fahren in den Anzen selbst wird als für die Pferde schädlich erklärt. Bayer. Hofkammer an Salzb. Hofkammer, 1699 Juni 22: „... zudem auch die beste Pferd, so in der änz gespant, ehezitlich zu grundt gangen, weilten jedes solches pferd pergab den Wagen und ganze Ladung allein hat halten und in der reib allein hat ziehen miessen.“

<sup>27a)</sup> Schon 1691 waren den Untertanen der Hofmark Hohenaschau die Anzwagen erlaubt worden. Kreittmayr-Mayr, Generaliensammlung IV (München 1788), S. 188, Nr. 52.

waren, zeigt die Tatsache, daß damals die zwei Münchener „Ordinari-Boten“ sich an Salzburg um Rekommandation bei der kaiserl. Administration wandten, damit man sie „in Ansehung bey den auf mehristen Orthen augemendt gefährlichen Holstraßen bey dem bisherigen Anzgefört“ belasse.

Diese Einzelfrage der Anz- und Deichselwagen wurde hier deshalb so unverhältnismäßig ausführlich behandelt, weil sie bisher kaum beachtet wurde, vor allem aber, weil sie zu der im nächsten Kapitel zu behandelnden ersten großzügigen Straßenverbesserung den ersten Anstoß gab.

## 2. Straßenerweiterung und Abschaffung des Anzgefährts, 1717—1724

Die ersten Kunststraßenbauten großen Stils seit der Römerzeit wurden im 17. Jahrhundert in Frankreich, dem damals weitaus mächtigsten und geschlossensten Staate Europas, angelegt. Im Raume des römisch-deutschen Reiches waren es zuerst die kaiserlichen Erblande, die unter Kaiser Karl VI. diesem Beispiele folgten, später auch andere süddeutsche Territorien. In Norddeutschland, wo auch stellenweise das nötige Steinmaterial schwierig zu beschaffen war und Preußen aus militärischen Gründen den Chausseebau lange ablehnte<sup>28)</sup>, wurden derlei Straßen erst im 19. Jahrhundert gebaut. Bezüglich des Erzstiftes Salzburg ist es klar zu erkennen, wie der Anstoß zur Straßenverbesserung zunächst und später zum Kunststraßenbau unmittelbar von Österreich ausging.

Was zunächst die 1717 einsetzende Straßenverbesserung und -erweiterung betrifft, so sind wir über Anlaß und Fortgang dieser Angelegenheit in Anbetracht der prekären Salzburger archivalischen Überlieferung (Vernichtung fast des ganzen Salzburger Geheimen Archivs in Wien und eines Großteils der Hofratsregistratur in Salzburg im 19. Jahrhundert) ungewöhnlich gut unterrichtet<sup>29)</sup>.

Als nach dem siegreich durchgestandenen Spanischen Erbfolgekrieg und während der großen Erfolge gegen die Türken die junge österreichische Großmacht gefestigt dastand, ging man dort daran, die Lage auch handelspolitisch auszubeuten. Da Venedig, von den Türken schwer bedrängt, gänzlich auf das österreichische Bündnis angewiesen war, schien es an der Zeit, das bisher von der altersschwachen Serenissima noch immer behauptete Monopol der Seefahrt auf der Adria zu brechen und auch den österreichischen Adriahäfen („Meerporten“) ihren Anteil am Seehandel zu verschaffen. Am 2. Juni 1717, gerade in den Tagen der Belagerung Belgrads durch den

<sup>28)</sup> G. Franz in Rößler-Franz, Sachwörterbuch zur Deutschen Geschichte, München 1958, S. 1250.

<sup>29)</sup> SLA, Geh. Archiv VI, 37: 1709/37 Korrespondenz Erzbischof Franz Antons von Harrach mit dem Kaiser; Hofrat/Generale 8, 9: 1717—21 Erweiterung der Landstraßen und Abstellung des Anzgefährts; Hofrat/Glanegg 9, 1717/19, Reparation der Landstraßen; Hofkammer/Hauptmaut, Sonderfaszikel 1717/1752: Erweiterung und Reparierung der Landstraßen usw. Über die Arbeiten auf dem Radstädter Tauern: SLA, Domkapitel, Akten, 54/8, c 2.

Prinzen Eugen, erging ein kaiserliches Patent (Druck). In ihm wurde zur „Stabilisierung der gesicherten auch freyen Navigation und Schiffsfahrt durch das Adriaticum“ den dortigen Meerporten — außer an Triest und Fiume (St. Veit am Pflaum), dachte man damals auch noch an Portoré und andere kleine kroatische Küstenorte<sup>30)</sup> — verschiedene Freiheiten erteilt und sonstige Anordnungen zu diesem Zweck getroffen. Unter anderem wird angekündigt, daß demnächst die Straßen durch Innerösterreich (d. i. Steiermark, Kärnten, Krain) bis an die Meerporten „mit breiten Wägen zu fahren und zu einem rechtschaffenen Commercio wandlbar“ gemacht werden sollten. Am selben Tag noch erging ein „Handbriefel“ Karls VI. an den Erzbischof Franz Anton von Harrach, womit er ihm dieses Mandat übermittelte mit der Mitteilung, daß das Befahren der Straßen mit den engen Anzwagen verboten und diese nur für breite Deichselwagen eingerichtet würden, zugleich mit der Aufforderung zu „nachbarlicher Cooperation“, indem man für die Hauptstraße aus Innerösterreich durch Salzburg in das „Reich“ ähnliche Vorkehrungen treffe. Wenn das nicht geschehe, so lasse sich nicht vermeiden, daß z. B. den salzburgischen Anzwagen das Betreten Kärntens verboten und diese auf dem offenen Katschberg umgeladen werden müßten. Der Erzbischof gab die Angelegenheit seinem Hofrat (Innenministerium und Hofgericht) zur Beurteilung, der nun von den zunächst betroffenen Pflegern von Moosham, Radstadt, Werfen, Golling und St. Gilgen Gutachten einholte, die im wesentlichen zustimmend ausfielen. Nur Radstadt hatte wegen der Tauernstraße schwere Bedenken. Am 20. August setzte sich der Hofrat mit der Hofkammer (Finanzministerium) zwecks einer gemeinsamen Kommission in Verbindung<sup>31)</sup>. Damit endet vorderhand die salzburgische Aktivität, obwohl im September Berichte der salzburgischen Beamten in Steiermark und Kärnten über den Beginn der Straßenarbeiten dort einliefen und der Salzburger Vizedomamtsverweser von Friesach in Kärnten ein ihm zugegangenes kaiserl. Mandat d. d. Graz, 19. August einsendet, womit die Herstellung der Straßen in Kärnten zwischen Krain und Obersteier sowie gegen Salzburg und Tirol angeordnet wurde, unter Beilage der vorgeschriebenen Maße für Straßen und Spurweite<sup>32)</sup>.

Leben kommt erst in die Angelegenheit, als der Salzburger Agent am Kaiserhof in Wien, Hermann Gottfried Dercum, am 3. November meldet, daß ihn der kaiserl. Referendarius Luidl im Namen des Obersthofmeisters zu sich gebeten und die noch ausständige Antwort des Erzbischofs auf das kaiserliche Handbriefel vom 2. Juni urgirt hätte. Daraufhin tritt schon am 10. nun doch die erwähnte hof-

<sup>30)</sup> Erst 1719 wurden — durch Errichtung eines Freihafens dortselbst — die Bestrebungen auf Triest konzentriert.

<sup>31)</sup> Die Hofkammer entsendet dazu am 27. August den Rat Höggmair und den Kammerprocurator Hunger, der Hofrat am 6. September die Räte Cammerlohr und Marolt.

<sup>32)</sup> Die Maße liegen dem Akt leider nicht mehr bei. Sie konnten auch nicht vom Steierm. Landesarchiv Graz in Erfahrung gebracht werden. Es waren wohl dieselben, die unten zu Anm. 35 angegeben sind. — Als Kommissär wird Freiherr Georg Sembler ernannt.

rätlich-hofkammerrätliche Kommission zu einer ersten Konferenz zusammen. Diese gab ihr Gutachten zugunsten des Projektes ab, besonders im Hinblick auf die aus einem lebhaften Verkehr für das bonum publicum zu erhoffenden Vorteile, während sonst zu befürchten sei, daß der Verkehr vom Stiftslande abgelenkt würde. Zugleich schlug sie die Ernennung eines Kommissars für die notwendigen Erhebungen vor, da von den Pflegern, die gewöhnlich ihren Untergebenen zu helfen suchten, kein unparteiliches Urteil zu erwarten sei. Damit ist ein wunder Punkt all der Straßenangelegenheiten berührt. Den Salzburger Zentralstellen sollten die Arbeiten natürlich wenig oder nichts kosten und sie suchten alles auf die Untertanen der fraglichen Gerichte abzuwälzen, während diese sich natürlich ihrerseits bestrebten, so wenig wie möglich an Hand- und Fuhrroboten und Umlagen zu leisten, und dabei von den lokalen Beamten unterstützt wurden. Die einzige Folge dieser Konferenz war erstens am 15. November ein Antwortschreiben des Erzbischofs, worin er die Verzögerung damit entschuldigt, daß sein Land sehr bergig und eine Verbreiterung der Straßen mancherorts fast unmöglich sei, weshalb er erst die Berichte seiner Beamten habe einholen wollen. Die Straßen sollen nun „soviel möglich“ zum Gebrauch der Deichselwagen gerichtet werden: Baubeginn nächstes Frühjahr. Zweitens erging am 20. November eine Zuschrift des Hofrats an das Domkapitel, womit dieses unter Vorlage des Sitzungsprotokolls zur Mitarbeit aufgefordert wurde. Letzteres war vor allem deshalb notwendig, weil die domkapitliche Maut Mauterndorf, wie erwähnt, die Straße über den Radstädter Tauern zu unterhalten hatte, aber auch deshalb, weil die Untertanen des Domkapitels, als der einzigen Grundherrschaft im Lande, die sich gegenüber der landesfürstlichen Gewalt eine gewisse Unabhängigkeit bewahrt hatte, nicht so ohne weiteres zu den Gerichtsroboten herangezogen werden konnten.

Dann blieb es aber wieder für Monate still um die ganze Angelegenheit. Auch das Frühjahr 1718 verlief, ohne daß auch nur ein Spatenstich getan wurde. Es bedurfte des Antriebs durch ein neuerliches kaiserliches Handbriefel, um das Räderwerk wieder in Gang zu bringen. Man muß annehmen, daß Erzbischof Harrach, dessen wohlwollende Regierungstätigkeit im Lande zwar sehr beliebt war, sich aber nicht durch besondere Aktivität auszeichnete<sup>33)</sup>, für die ganze Sache nicht viel Interesse übrig hatte. Dazu ist zu bemerken, daß wir über die Vorgänge im fürstlichen Geheimen Rat, der ja den Ausschlag gab, nicht unterrichtet sind, da die Protokolle verloren sind. Am 31. August 1718 also schreibt der Kaiser, daß er hoffe, daß die Arbeiten bereits im Gange seien und der Vollendung entgegengingen und weist auf die in Aussicht stehende Hebung des Handels infolge des eben abgeschlossenen Friedens mit der ottomanischen Pforte (zu Passarowitz) hin. Die dadurch neuerdings in Bewegung gebrachte Kommission konnte vorderhand nichts weiter tun, als sich nochmals um die Mitarbeit des Domkapitels zu bemühen und zu

<sup>33)</sup> F. Martin, Salzburger Fürsten in der Barockzeit, 2. Auflage, Salzburg 1951/52, S. 175 f.

versuchen, auch die Landschaft zu einer Beitragsleistung zu gewinnen (übrigens ohne Erfolg); der Erzbischof aber schrieb am 30. September an den Kaiser nicht ganz wahrheitsgemäß zurück, daß alle Befehle an die an Steiermark und Kärnten angrenzenden Gerichte ergangen seien.

Nicht lange darauf wurde aber doch ernst gemacht, allerdings wieder nicht ohne neuerlichen Anstoß von außen. Anfangs November kam nämlich die Nachricht nach Salzburg, daß man kaiserlicherseits bei den Straßenreparationen am Katschberg ein Stück über die Grenze in salzburgisches Territorium hineingearbeitet habe. Diese Schreckensbotschaft von einer flagranten Grenzverletzung feuerte zu fast atemberaubendem Tempo an. Am 5. November wurde der Hofkriegsrat und Obristwachtmeister (Major) Johann Josef Veigl zum Wegkommissar ernannt, mit dem Auftrag, die Straße vom Katschberg bis zum Gericht Golling in Augenschein zu nehmen und die nötigen Anordnungen zur Reparation und Erweiterung zu treffen. Am 12. erteilte ihm die mehrerwähnte Kommission seine Instruktion, in der ihm unter anderem namentlich aufgetragen wurde, das kärntnerischerseits auf der salzburgischen Seite des Katschbergs reparierte Straßenstück wieder zu zerstören und neuerdings herstellen zu lassen. Am 13. begab er sich auf die Reise, die bis zum 26. November dauerte. Leider sind uns die von ihm projektierten und anbefohlenen Arbeiten nicht im einzelnen bekannt. Seine Relation zu Hause legte er nur mündlich ab und die versprochene Straßenkarte konnte er aus Zeitmangel nicht ausführen. Wirkliche Arbeiten wurden damals nur auf dem Katschberg geleistet, wohin er sich mit dem Pfleger von Moosham, Franz Felix Schaffmann, dem Gerichtsschreiber und einer Anzahl von St. Michaeler Bürgern und jungen Bürgersöhnen, als Zeugen, begab. Dort las man den alten Grenzvertrag von 1535 vor, ein uralter St. Michaeler sprach sein Weistum und schließlich wurde die Grenze neu vermarktet. Die anbefohlene Straßenzerstörung aber konnte wegen der schon eingesetzten „Gfrier“ nicht ausgeführt werden, doch erweiterte man die Katschbergstraße an einigen Stellen, namentlich mittels Sprengung großer Steine<sup>34</sup>).

Auf den übrigen Strecken kam es wegen der vorgeschrittenen Jahreszeit in diesem Jahre zu keiner Bautätigkeit. Auch im Frühjahr 1719 kommen die Arbeiten nur sehr zäh in Schwung, besonders deswegen, weil es endlose Auseinandersetzungen mit den Untertanen wegen der Robotpflicht gab. Im Laufe des Herbstes 1719 wurden sie aber im wesentlichen vollendet. Gearbeitet wurde im Straßenbau jetzt und später nur im Herbst und im Frühling. Im Winter verbot es sich von selbst, im Sommer aber sollten die Untertanen nicht von der Feldarbeit abgehalten werden. Wie sich aus der kurzen Bauzeit von selbst versteht, handelte es sich keineswegs um einen Straßenneubau, sondern nur um eine notdürftige Erweiterung. Soweit immer möglich,

<sup>34</sup>) Die Reise Veigls, der übrigens im weiteren Verlauf mit den Straßenarbeiten nichts mehr zu tun hatte — das blieb den jeweils zuständigen Pflegern und Mautnern überlassen —, spukt noch durch volle 15 Jahre in den Akten weiter, da sich die einzelnen Amtsstellen nicht über die Begleichung seiner Reisebüten einig werden konnten.

begnügte man sich mit der Ausfüllung der alten Wagenspuren und dem Abstechen der Böschungen. Im Gebirge waren freilich häufig Sprengungen und Brückenneubauten vonnöten. Hinsichtlich der Straßenbreite scheint man maximal auf 12 (Salzburger) Fuß (3,56 m) gegangen zu sein, vielfach aber — bei schwierigen Strecken — nur auf 7 Fuß (2,08 m). Als im Sommer 1719 ein neues für Kärnten angeordnetes Straßenmaß (Breite ca. 5,20 m, Wagenspur ca. 1,54 m) bekannt wurde<sup>35)</sup>, lehnte man in Salzburg die Übernahme ab, weil man sonst Mauern und Zäune umlegen und die Gründe der Anrainer schmälern müsse. Um das Aneinandervorbeikommen der Wagen zu ermöglichen, begnügte man sich auch jetzt noch mit Ausweichstellen und Ausweichwegen. Im übrigen wurde nur die Straße vom Katschberg bis zur Tauglbrücke bei Kuchl, samt der Abzweigung Radstadt—Mandling gerichtet. Als der Mautner von Hallein anfragt, ob er die Straße auch in seinem Gebiet erweitern solle, wurde er angewiesen, einen entsprechenden Befehl abzuwarten.

Am 23. März 1720 wurden die Pfleg- und Mautbeamten von Moosham bis Hallein angewiesen, die mehrspännigen Anzwagen mit schweren Ladungen (mit Ausnahme der Fuhren der Untertanen zur eigenen Hausnotdurft) innerhalb zweier Monate einzustellen, und am 3. Mai meldete der Erzbischof dem Kaiser die Fertigstellung der Reparation der an Kärnten und Steiermark angrenzenden Straßen<sup>36)</sup>. Dieses an sich schon verklausulierte Verbot des Anzgefährts scheint keinen Effekt gehabt zu haben, zumal da man es auch auf kaiserlicher Seite noch nicht durchgeführt hatte. So geschah das, was z. B. der Pfleger von Moosham schon vorausgesagt hatte: Durch die weitere Zulassung der Anzfuhren wurden die Straßen schnell wieder ruiniert. Auch scheint die Erweiterung an sich nicht überall genügend gewesen zu sein. Denn als im Frühjahr 1721 auf Grund eines scharfen kaiserlichen Edikts (Graz, 14. Dezember 1720), das für Innerösterreich auf Georgi (24. April) 1721 den Gebrauch der engen Wagen, „es sey gleich mit Deixl oder Änzen“, verbot und den Mautnern befahl, solche zu „zerhacken“, derartige breitspurige Wagen aus Kärnten zu kommen begannen, konnten sie auf salzburgischem Boden nicht passieren, was sogar ein neuerliches Schreiben des Kaisers an den Erzbischof veranlaßte (Laxenburg, 1721 Mai 24). Das ließ sich jedoch rasch beheben. Am 31. Mai gab der Salzburger Hofrat ein Mandat heraus, und zwar nicht nur an die bisher befaßten Gebirgsgaue, son-

<sup>35)</sup> Der Abschrift eines einschlägigen Schreibens des kais. Oberkommissärs für die Straßenerweiterung in Kärnten bis Lienz, Jakob Freiherr v. Aschau, d. d. Oberdrauburg 1719 Juli 29, an den salzb. Pfleger von Lengberg, die dieser nach Salzburg weiterleitete, liegen Fadenmaße bei. (SLA, Hofkammer/Hauptmaut, Sonderfaszikel 1717/54, Nr. 2 ad 32). Im Sitzungsprotokoll der salzb. Kommission vom 23. August werden die Maße übertrieben hoch mit 18 Schuh (5,34 m) und 6 Schuh (1,78 m), angegeben. Die Straße Oberdrauburg—Lienz durchschneidet die salzburgische Enklave Lengberg.

<sup>36)</sup> Es heißt darin weiter, daß kein Hindernis bestehe, sie mit Deichselwagen zu befahren. Es möge nun auch auf Seiten Kärntens und Steiermarks das Anzgefährt abgestellt werden, da sonst das Werk wieder in Verfall gerate. — Der Kaiser dankt dem Erzbischof d. d. Laxenburg, 1720 Mai 18.

dern diesmal auch an die Gerichte Laufen, Waging und Tittmoning, also mit Bezug auf die Fortsetzung der Gebirgsstraße in Richtung Waging—München—Augsburg und Tittmoning—Regensburg—Nürnberg, mit welchem den dortigen Wagnern die alleinige Herstellung von Wagen mit der großen Spurweite 5 Schuh 3 Zoll (1,56 m) befohlen und die Behörden zur entsprechenden Adaptierung der Straßen angehalten wurden. Als Termin wurde der Jakobitag (25. Juli) gesetzt. Am 20. Juni zeigt dann der Erzbischof Kaiser Karl VI. an, daß alles in Ordnung sei<sup>37</sup>).

In Wirklichkeit klappte es aber keineswegs überall und in jeder Hinsicht. So rächte es sich, daß man bisher das Straßenstück Tauglbrücke—Salzburg vernachlässigt hatte. Die Fuhrleute mußten jetzt dort entweder die Deichseln abnehmen, die mitgeführten Anzen einschlagen und die Zugtiere zum Anzenzug umspannen, oder aber den Fürstenweg befahren, was beides verboten war. In Eile mußte jetzt auch dort, so gut es ging, die Straße entsprechend eingerichtet werden. Aber auch auf kaiserlicher Seite stand alles nicht so glänzend, wie man aus dem bevormundenden Ton der reichsoberhäuptionlichen Mahnungen an das Erzstift anzunehmen berechtigt sein sollte. Die Steirer ließen sich von dem Anzgefährt nicht so schnell abbringen und bevorzugten jetzt statt der Straße Radstadt—Paß Lueg, wo es nunmehr verboten war, zum Schaden der Mauten Werfen und Hallein den Weg über die Pötschen. Andererseits fuhren die Kärntner Fuhrleute wohl mit Deichselwagen, aber meist nicht auf der vorgeschriebenen sogenannten weiten Achse (ca. 5 Schuh 3 Zoll = 1,56 m), sondern auf der sog. „mittleren“ zu 4 Schuh (1,19 m) bzw. 4 Schuh 2 bis 3 Zoll (1,23, 1,26 m), die auf der Route Nürnberg—Wien üblich war, und die sich, wie gleich bemerkt werden soll, in der Folge allgemein durchsetzte<sup>38</sup>).

Wie wir sahen, bezogen sich die bisherigen Verordnungen durchwegs nur auf die Hauptstraße von Innerösterreich in das „Reich“, nicht aber auf die übrigen Straßen und Wege des Landes Salzburg. Daß dies ein auf die Dauer unhaltbarer Zustand war, konnte vorausgesehen werden. Trotzdem bedurfte es aber eines neuen Anlasses, das Anzwagenverbot zu verallgemeinern. Am 9. April 1721 hatte der

<sup>37</sup>) Am 28. August machte der Erzbischof dann seinerseits dem Kaiser Vorhaltung über den weiteren Gebrauch unvorschriftsmäßiger Wagen durch innerösterreichische Fuhrleute. Der Kaiser antwortet Wien 1721 Sept. 13 mit einem Lob seines Eifers und dem Versprechen entsprechender Einschärfungen an die innerösterr. Stellen.

<sup>38</sup>) Die Straßenerweiterung im Gebiet selbst von Triest zog sich zumindest bis 1724 hin: Vom 15. Okt. 1724 datiert eine Denkschrift der Stadt Triest an das kais. Regiment und die Hofkammer, worin die großen Schwierigkeiten dieser Arbeiten geschildert werden: Harter Felsgrund, an vielen Stellen Notwendigkeit, gut kultiviertes Land anzukaufen und dicke und hohe Vignen-Mauern einzureißen. Schließlich wird um finanzielle Beihilfe gebeten. „L'Istria“, Jg. III (1848), S. 230 ff.: „Prime strade per l'Emporio.“ — Nach Irene Jacchina, *I primordi di Trieste Moderna all'epoca di Carlo VI*, Archeografo Triestino, ser. III, vol. VIII, 1919, S. 68, dauerte der Straßenbau Triest—Semmering—Wien von 1716 bis 1728.

Salzburger Hofrat der kurbayerischen Regierung in Burghausen und dem Hofrat in München das erwähnte kaiserl. Mandat vom 14. Dezember 1720 betreffs der weiten Achsen mitgeteilt, erklärt, daß salzburgerseits die Straße nach dem Radstädter Tauern entsprechend erweitert sei, und Bayern anheimgestellt, ähnliche Maßnahmen zu treffen<sup>39)</sup>. Die Folge war ein Mandat des Kurfürsten Max Emanuel von Bayern vom 30. August 1721<sup>40)</sup>, worin auf die früheren Erlässe gegen die Anzwagen von 1669 bis 1710 (s. o. Kap. 1), die aber auf die Dauer niemals befolgt worden seien, verwiesen und das Verbot unter den schärfsten Strafandrohungen (Konfiskation von Gefährt und Ladung) erneuert wird, da nun auch in den kaiserlichen Erblanden und im Erzstift Salzburg, von welch letzterem (wie etwas boshaft beigefügt wird) und von Tirol früher die meisten Beschwerden verursacht wurden, das Anzgefährt abgeschafft und die Straßen erweitert wurden. Zugleich wird den Wagnern befohlen („sub poena infamiae“), nur mehr Wagen „auf die mittlere Ax“ zu machen, und im übrigen die notwendigen Straßenerweiterungen angeordnet. Der Erlaß wurde auch an Tirol, Württemberg, Berchtesgaden und die Reichsstädte Ulm, Nördlingen, Memmingen, Augsburg und Regensburg weitergegeben. Man sieht, wie die Sache immer weitere Kreise zog<sup>41)</sup>.

Für das Frühjahr 1722 wurde überall in Bayern die allgemeine Straßenreparation vorbereitet. Da konnte auch Salzburg nicht zurückbleiben und so erließ der Hofrat am 31. Jänner 1722 endlich ein Generalmandat (Druck) mit dem allgemeinen Verbot des Anzgefährts, der Einführung des mittleren Gleises und dem Befehl zur allgemeinen Straßenerweiterung. Mit der Spurweite schloß sich Salzburg also an Bayern an, wie überhaupt der ganze Text der Verordnung stark von dem des bayerischen Mandats beeinflußt ist. Die Anordnung bezog sich übrigens, wie aus einem beigegebenen Postscript hervorgeht, nur auf die „ordinari Haupt- und mautbaren Land-

<sup>39)</sup> Eine ähnliche Verständigung erging am 9. August an die fürstliche Regierung von Berchtesgaden, und am gleichen Tag ein Hofratsbefehl an das Pfliegergericht Golling, Berchtesgadener u. a. ausländische nach Kränten und Steiermark mit engen Achsen und Anzbespannung fahrende Fuhrleute nur noch das erste Mal passieren zu lassen.

<sup>40)</sup> Hofkammer/Hauptmaut 1721/1, F; ebd. 1717/52, ad 62, mit dem Datum 30. September.

<sup>41)</sup> Auch gegen Italien zu hatte die österreichische Straßenerweiterung ihre Auswirkung. Um die Konkurrenz der neuen Triester Straßen abzubiegen, beschloß die Republik Venedig, eine Erweiterung der Straße, die bei Venzone von der Pontebbastraße abbog und über Tolmezzo in Carnien und Sappada im Oberen Cadore über den Kreuzberg (Monte Croce di Comelico) nach Innichen ins Pustertal führte, G. Cassi, Note sul commercio friulano durante il dominio Veneto, Bolletino della Civica Biblioteca e del Museo (Udine) IV (1910), p. 51; P. Paschini, Storia di Friuli, vol. 3, Udine 1936, S 292. — Ob dieser Bau voll durchgeführt wurde, bleibt allerdings fraglich. Nach einer Nachricht aus dem Jahre 1808 war damals der Weg über den Kreuzberg nur ein Saumweg, allerdings auch für kleinere Wagen befahrbar, H. Klein, Brenner und Radstädter Tauern, a. a. O., S. 155, Anm. 63.



Abb. 1. Bergbrücke bei St. Nikolaus in Badgastein. Ausschnitt aus unsigniertem Stich: „Eigentliche Abbildung und Prospect des . . . Gasteiner-Wild-Bads . . .“, von ca. 1680.

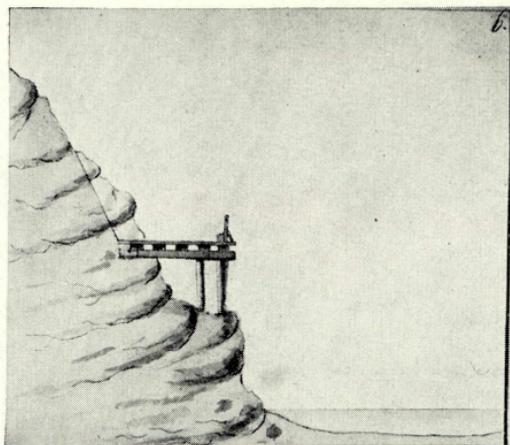


Abb. 2. Bergbrücke der Straße Lofer—  
Weißbach, Verbreiterungsprojekt 1819.  
(SLA, Karten u. Risse L 36)

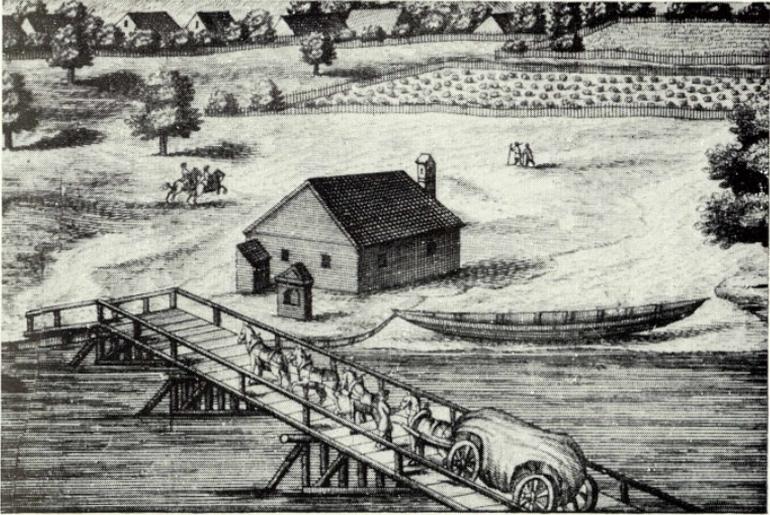


Abb. 3. Anzwagen auf der Innbrücke bei Neuötting. Wening 1721.  
(Vgl. Anm. 21)



Abb. 4. Anzwagen an einer Brückenmaut. Hohberg 1682.  
(Vgl. Anm. 21 u. 23)

straßen“; für die Nebenwege, besonders im Gebirge, wäre sie auch kaum durchführbar gewesen. Als Termin war Georgi (24. April) angegeben. Das konnte zwar nicht eingehalten werden, immerhin aber waren bis zum Sommer nach diversen Zwischenfällen, wobei sich besonders der Pfleger von Hüttenstein, Wolfgang Nikolaus Pertl, der Großvater Mozarts, und der von Lofer, Franz Dietrich Motzl, als tüchtige und unbürokratische Organisatoren erwiesen, die Straßenerweiterungen in der Hauptsache hergestellt.

Schwieriger war das Durchsetzen der Deichselwagen und der weiteren Achsen. Es würde zu weit führen, den Jammer, den die Verordnung unter der Salzburger Bevölkerung vielfach erregte, wieder aufzuwühlen. Es sei nur erwähnt, daß man sich bald genötigt sah, wenigstens dem einspännigen Anzwagen gegenüber hie und da Zugeständnisse zu machen<sup>42)</sup>, hinsichtlich der weiteren Achse blieb man aber durchaus hart. Der Salzburger Obermautner Krünner<sup>43)</sup> hatte von sich aus die Übung eingeführt, allen Untertanen, die nicht mehr als ein Pferd besaßen, das Befahren der Landstraße mit Anzwagen zu gestatten, da er der Meinung war, daß einspännige Anzwagen die Straßen nicht nur nicht ruinierten, sondern daß vielmehr das in der Wagenmitte gehende Roß die Erhöhung, die sich in der Straßenmitte durch das Befahren mit zweispännigen Deichselgespannen bildete, wieder eintrete. Diese Eigenmächtigkeit wurde ihm zwar eingestellt (1722 XII. 7), als aber in der Folge von den Wegmachern weitere Klagen darüber einliefen, daß der einspännige Deichselwagen für die Straßen sehr schädlich sei (das einschichtige Roß an der Deichsel bleibe nicht im Gleis), machte die Hofkammer am 7. Februar 1724 dem Hofrat den Vorschlag, den Krünnerischen Usus zu sanktionieren. Der Hofrat lehnte ab, da eine mit so hohen Unkosten und mit so langer Korrespondenz mit den kaiserlichen und bayerischen Landen ins Werk gesetzte Verordnung nicht so leichtlich umzustößen sei. Jetzt tat die Hofkammer einen sehr gerissenen Streich. Sie verbot in einem Erlaß an die ihr unterstehenden Mautämter nicht nur die Anzwagen, sondern auch die einspännigen Deichselwagen (19. April), praktisch also das Fahren mit einem Roß überhaupt. Die Folge war, daß der Hofrat mit Eingaben nicht nur von Einzelpersonen, sondern von ganzen Gerichtsgemeinden geradezu bombardiert wurde. Als er müde geworden war, wiederholte die Hofkammer ihren vorigen Vorschlag. So konnte denn am 31. Oktober bzw. 18. November 1724 an die Mautämter und Pfliegergerichte ein Erlaß hinausgehen, den Leuten, die nur ein Pferd zu unterhalten vermögen, das Befahren der Landstraße mit einspännigen Anzwagen in mäßiger Schwere, mit Ausnahme der Güterfahrten, zu gestatten. Davon seien die Parteien privatim zu verständigen, von einer allgemeinen Bekanntmachung sei jedoch Abstand zu nehmen.

<sup>42)</sup> Die erste Ausnahme wurde von seiten des Hofrats — im Kameralinteresse — mit den nach Tamsweg kommenden Kärntner und Steirer Salzfahrern gemacht, die nur ein Roß besaßen (1721 Okt. 14); doch auch ihnen wurde geboten, ihre Wagen mit Achsen im neuen Maß zu versetzen.

<sup>43)</sup> Franz Josef Christian Krünner (Khrüner, Khri-), Obermautner ab 1719, gest. Salzburg 8. XI. 1760, 75 Jahre alt (SLA, Beamtenkartothek Frank).

1726 bez. 1728 wurden übrigens auch in Bayern die Anzwagen der „Einrößler“ zugelassen<sup>43a)</sup>.

Damit war diese Aktion, die im Verkehrswesen des Landes einen gewaltigen Umschwung bedeutete, abgeschlossen.

### 3. Die ersten Straßenneubauten

Die Erweiterung der Landstraßen von 1717 bis 1722 kann zwar als der Ausgangspunkt der Straßenerneuerung des 18. Jahrhunderts betrachtet werden, sie stellte aber, wie gezeigt wurde, keine grundsätzliche Verbesserung des Straßenbaues selbst dar, geschweige denn einen systematischen Straßenneubau. Zu einem solchen kam es erst eine Reihe von Jahren später unter der Regierung des Erzbischofs Leopold Anton von Firmian (1727—1744). Es war die Linzer Straße, die Straße also vom Linzertor der Stadt Salzburg über den Rengerberg—Henndorf—Neumarkt—Steindorf—Straßwalchen, die vom Jahre 1736 an als erste Kunststraße des Landes Salzburg neu angelegt wurde<sup>44)</sup>.

Der unmittelbare Anlaß zu diesem Unternehmen ist uns einigermaßen bekannt. Am 17. Februar 1736 schrieb die „Oberösterreichische“ Hofkammer in Innsbruck nach Salzburg, daß der als Post- und Landstraße dienende Weg von Neumarkt nach Salzburg und von da nach Tirol dringend einer Reparation bedürfe. Der von der Salzburger Hofkammer zur Äußerung aufgeforderte, schon erwähnte Obermautner Krünner erbat die Einsetzung einer Kommission, der er seine Vorschläge unterbreiten wollte. Bevor diese<sup>45)</sup> noch zusammentrat, lief eine neue Botschaft ein, die offenbar den Stein ins Rollen brachte. Am 8. April meldete der Pfleger von Straßwalchen, daß überall das Gerücht umlaufe, daß der Graf Khevenhüller (Graf Franz Ferdinand Khevenhüller, Herr der Herrschaften Frankenburg, Kogl und Kammer) eine Post- und Landstraße von Frankenmarkt über St. Georgen im Attergau, Mondsee nach Thalgau bauen lasse (also in der Richtung der jetzt im Bau befindlichen Autobahn). Darüber herrschte unter den Bürgern von Straßwalchen großer Jammer, da sie ihren vollständigen Ruin befürchteten, zumal da die Linzer Straße von Obermühlham (bei Frankenmarkt) bis zum

<sup>43a)</sup> Kreitmayer-Mayr, Generaliensammlung IV. (München 1788, S. 588, Nr. 52.)

<sup>44)</sup> Der Hauptakt der Hofkammer über diesen Straßenbau (SLA, Hofkammer/Hauptmaut 1754 N 1/2) wurde 1813 für das Fiskalamt in Burghausen ausgehoben und ist seitdem verschollen. Über die Anfänge: SLA, Hofkammer/Hauptmaut 1736 F, Hofkammer/Straßwalchen 1736 F, Geh. Archiv XXXII 4. Über den weiteren Verlauf einiges aus SLA, Hofkammerprotokolle u. -relationen 1737 ff. und namentlich die Darstellung in der Kap. 1, Anm. 6, zitierten Denkschrift Geyers. — Siehe die Darstellung bei J. Vogl, Neumarkter Heimatbuch, Neumarkt 1930, S. 15 ff.

<sup>45)</sup> Von der Hofkammer wurden für sie am 10. April in Aussicht genommen die Hofkammerräte Franz Josef Feiertag von Oberhausen und Franz Wilhelm Grimming von Niederrain.

„Schmied unterm Berg“ (Rengerberg) „durch fahrlässige und schlechte Inhaltung sehr unpassabel sei“. Das Gerücht bewahrheitete sich nicht vollständig — Khevenhüller legte die Straße nämlich mehr zu seinem Privatgebrauch an —, immerhin wurde Krünner beauftragt, die Linzer Straße schleunigst zu reparieren. Über den weiteren Verlauf lassen uns die Quellen leider fast vollständig im Stich. Warum man sich diesmal nicht mit einer der üblichen primitiven Reparaturen begnügte, sondern zu einem Neubau schritt, ist unbekannt. Daß Franz Josef Christian Krünner, der den Bau dann unter der Direktion des Grafen Arco ausführte, mit dem Entschluß etwas zu tun hatte, ist nicht unwahrscheinlich. Sicher ist auch, daß die damaligen österreichischen Straßenbauten das unmittelbare Vorbild gaben. Im übrigen tappen wir aber im Dunkel. Jedenfalls erklärt Erzbischof Firmian in einer Zuschrift an das Domkapitel vom 27. Juli des Jahres, worin dieses um Zustimmung zur Heranziehung seiner Untertanen zur Robot ersucht wird, daß „die Wege von Frankenmarkt bis anhero dergestalt schadhaf und grundlos, zumalen bei Regenwetter, sich befunden, daß weder die Post und Fuhrleute noch andere reisende Personen ohne Leib- und Lebensgefahr mit Wagen und Geschirr fast mehr durchzukommen vermögen“. Er sehe sich daher gezwungen, die Landstraße neu herstellen zu lassen, da sie „dergestalten zerrissen und zerfahren ist“, daß sie sonst, „s o g e r n e w i r e s t u n l a s s e n w o l l t e n“, nicht mehr zu unterhalten sei. Mit der Ausführung habe er seinen Obrist-Stallmeister Georg Anton Felix Grafen von Arco betraut.

Im Herbst 1736, ernstlich, so wie es den Anschein hat, allerdings erst im Frühjahr 1737<sup>46)</sup>, begannen die Arbeiten der Neuerstellung der Linzer Straße. Sie zogen sich durch die folgenden Jahre fort und wurden größtenteils durch Hand- und Fuhrroboten der Untertanen bestritten. Man entband sie deshalb für die Zukunft von jeder Verpflichtung zur Straßenerhaltung, die vielmehr jetzt aus einer neuerrichteten Wegmaut (am Linzertor) bestritten werden sollte; ein Modus, der für die weiteren Straßenbauten Salzburgs richtunggebend blieb. Wo es sich als notwendig erwies, Gründe der Bauern anzugreifen, wurden ihnen dieselben abgelöst, keine Entschädigung wurde ihnen aber hinsichtlich der verwendeten fürstlichen und domkapitulischen Freigründe (Allmende) für entgangene Weidrechte und — bei umgeschlagenen Bäumen — verlorene Laubfallnutzung gewährt, „in Anbetracht des mit neuer Errichtung der Landstraßen beygeschafft gemainen Nuzens“<sup>47)</sup>. Die neue Linzer Straße erhielt einen richtigen Unterbau aus großen Steinen; darüber legte man eine Beschütt-(Schotter- und Kies-)Schicht von 1½ Fuß (0,44 m). Die Straßenbreite betrug 12, 14, an einigen Stellen sogar 16 Schuh (3,56, 4,15 und 4,74 m) und war also durchschnittlich mehr als doppelt so

<sup>46)</sup> Erst von 1737 an erscheint der Straßenbau in den Hofkammerprotokollen (SLA).

<sup>47)</sup> Bericht der Hofkammer an den Erzbischof über eine am 15. Mai 1737 stattgefundene Kommission vom 24. Mai, SLA Hofkammerrelationen 1737/I, fol. 446 ff.

groß als die der erweiterten Straßen von 1717 ff. Die Fahrbahn war also durchaus, wenn auch stellenweise nur sehr knapp, zweigeleisig; Ausweichen und Ausweichwege erübrigten sich. Angeblich aus Materialmangel gelangte man, von Salzburg aus gerechnet, nur ein Stück über Henndorf hinaus. Aber auch dieses Straßenstück, die erste salzburgische Chaussee, hielt sich in der Folge nicht sonderlich gut. Die großen Steine des Unterbaues kamen bald an die Oberfläche. Da die Straße meist tief lag, gab es häufig Schneeverwehungen. Beschüttmangel machte sich geltend. Namentlich rächte es sich aber, daß man keine ordentlichen Straßengraben, sondern nur spannenbreite und -tiefe Rinnen angelegt hatte. Es häuften sich in den folgenden Jahren Beschuldigungen gegen die Hauptmaut, weshalb Erzbischof Andreas Jacob Dietrichstein im Jahre 1749 die Unterhaltung der Straße dem resignierten domkapitulischen Kastenamtsgegenschreiber Anton Müller gegen jährlich 1200 Gulden anvertraute. Dieser nahm das Geld, tat nichts und ging im nächsten Jahre durch. Darauf wurde der Trabant Rottgeißl Aufseher über die Wegmacher, 1753 wieder die Hauptmaut. Besser wurde es aber erst, als der Ingenieur Elias Geyer, von dem wir noch hören werden, 1756 die Sache übernahm. Er stellte auch das restliche Straßenstück instand. Nur das Stück Steindorf—Landesgrenze, das die kurbayerische Maut in Straßwalchen unterhalten sollte, blieb noch durch lange Jahre in elendem Zustand. Erst als sich einmal ein Postpferd die Beine brach und der Wagen eines kaiserlichen Gesandten in Trümmer ging, konnte Bayern in den siebziger Jahren endlich zur Verbesserung bewegen werden.

Die nächsten Straßenbauten, die in Angriff genommen wurden, die ins Gebirge über den Radstädter Tauern und die Münchner Straße nach Waging, fanden erst nach einer etwa zwölfjährigen Pause statt, unter Erzbischof Andreas Jacob von Dietrichstein (1747—1753). Gegen den Zustand der Straße Katschberg—Salzburg liefen von österreichischer Seite ständig Beschwerden ein, wobei man wohl auch drohte, den ganzen Verkehr über Tirol abzulenken<sup>48)</sup>.

Tatsächlich war der Verkehr Adria—Reich via Salzburg nicht in dem Maße gestiegen, wie man aus dem ständigen Aufschwung Triests hätte erwarten können. Das lag aber weniger an dem schlechten Zustand der Salzburger Straßen, als an den hohen Zollsätzen der österreichischen Maut an der Kremsbrücke bei Gmünd südlich des Katschbergs, die im Jahre 1554 ausdrücklich deshalb angelegt worden war, um den Verkehr über die Radstädter Tauernstraße zugunsten der habsburgischen Alpenpässe (Hauptnutznießler dieser Maßnahme wurde der Brenner) zu schädigen, und die diese Funktion auch

<sup>48)</sup> 1732 berichtete der Pfleger von Moosham dem Salzburger Hofrat, daß die innerösterreichische Regierung in Klagenfurt dem Vernehmen nach beantragen werde, „daß die Güter aus Kärnthen konftigs hin nit mehr durch das hohe Erzstift Salzburg sondern durch die kayserl. Länder gebracht und geführt werden sollten“. — Die Quellen für das folgende: SLA, Hofkammer/Hauptmaut, zwei Sonderfaszikel: Straße ins Gebirg; zur Vorgeschichte: Hofkammer/Moosham 1750 A, und der in Kap. 2, Anm. 29 zitierte Sonderfaszikel Hofkammer/Hauptmaut 1717/1752, SLA Pfliegergericht Moosham/St. Michael L III 8.

weiterhin beibehielt<sup>49)</sup>. Die Folge der wiederholten Beschwerden Österreichs waren immer wieder Straßenreparationen alten Stils, die sich auf die Dauer als nutzlos erwiesen. Da ließ im Jahre 1739 die Gerichtsgemeinde des Lungaus (Pflegergericht Moosham), der ständigen Plage müde, durch ihren Pfleger, Franz Felix Josef Freiherrn Schaffmann von Hämerles<sup>50)</sup>, in Salzburg den Vorschlag unterbreiten, die Straße selbst dauerhaft neu herstellen und namentlich die weichen Stellen, wie sie sagen, „pflastern“ zu wollen, wenn hiezu und zur weiteren Erhaltung der so reparierten Straße eine Viehmautstelle errichtet werde. In Salzburg war man im Hinblick darauf, daß die Straßenherstellung im Lungau eine solche im ganzen Gebirg und vielleicht die Errichtung eines Postkurses nach sich ziehen dürfte, damit vollkommen einverstanden und die Sache gedieh so weit, daß man im Jahre 1740 die Inangriffnahme der Arbeiten hätte erwarten können. Da geriet plötzlich alles ins Stocken. Jedenfalls trug der damals ausbrechende österreichische Erbfolgekrieg, in dem Salzburg in eine sehr üble Lage zwischen Österreich und Bayern geriet, die Schuld daran. Auf Jahre kam die Angelegenheit in Vergessenheit.

Am 3. Jänner 1747 richtete das k. k. Oberamt Kremsbrücken wieder einmal eine Beschwerde an Moosham wegen des schlechten Zustandes der Katschbergstraße auf salzburgischer Seite, kürzlich habe ein Wagen mit k. k. Quecksilber (aus Idria) dort umgeworfen. Der nunmehrige Mooshamer Pfleger Johann Josef Gottlieb Grimming von Niederrain<sup>51)</sup> versprach umgehende Ausbesserungen, erbat sich aber von Kremsbrücken eine „wegverständige Person“, da man diesorts an solchen Mangel leide, und erhielt daraufhin auch den Oberamtswegmeister Hans Greimann zugeschiedt. Bei dieser Gelegenheit scheint Grimming zur Überzeugung gekommen zu sein, daß nur eine radikale Erneuerung der Straße dauernde Abhilfe schaffen könne, und er machte sich ohne viel Schreibereien daran, das Projekt von 1739 ins Werk zu setzen<sup>52)</sup>. Mit Ende 1749 waren die Arbeiten durchgeführt.

<sup>49)</sup> H. Klein, Brenner und Radstädter Tauern, a. a. O., S. 150 ff., bes. auch S. 154.

<sup>50)</sup> Geb. 1679, 1718 Pfleger von Moosham, gest. Moosham 30. VI. 1742. F. Martin Genealogie Schaffmann v. H., diese Mitt. 84/85 (1944/45), S. 55.

<sup>51)</sup> Geb. 1711, 1733 Salz. Kämmerer, Hofkammerrat, Pfleger von Stauffenegg, 1742 Pfleger zu Moosham, 1752 IX. 10 Hauptmann der salzb. Herrschaft (Deutsch-)Landsberg in Steiermark bis 1756, 1769 Gem.-Anlag-Rechnungs-Kommissar, gest. Salzburg 1770 II. 22. SLA Beamtenkartothek Frank.

<sup>52)</sup> Die einzige erhaltene aktenmäßige Nachricht über diese Angelegenheit betrifft eine Bittschrift der Nachbarschaft von St. Martin wegen der ihr auferlegten Wegreparationsbeitragsleistung von jährl. 10 Gulden. Grimming erklärt dazu, „wann die in gänzlich ruinösen Stand anbefindliche Landstraßen über den Katschberg bis auf den domkapitlischen Mautweg (= Radstädter Tauern)“ durch die Gerichtsgemeinde „neuerdings befestigt und dauerhaft hergestellt“ würde, könnte dort eine Wegmaut eingehoben und auf weitere Beitragsleistungen verzichtet werden, 1749 April-Juni (SLA Hofkammer/Moosham 1750 A, Nr. 32, Hofratsprotokoll 1749, fol. 688). Die Sache scheint beim Salzburger Hofrat liegengeblieben zu sein. Daß Grimming die Arbeiten aber unabhängig davon vollendete, geht aus dem Folgenden hervor.

Am 13. Juli 1750 übermittelte die k. k. Repräsentation und Kammer in Klagenfurt nach Salzburg eine an die Kaiserin Maria Theresia gerichtete Klage des Oberamts Gmünd vom 30. Juni über den „üblen und fast unpraktikablen Weg“ von Radstadt bis Golling mit dem Wunsche, daß er so hergestellt werde, „wie es wirklich in den ganzen Moshämber Gericht beschehen“, und fügte die Drohung bei, widrigenfalls den bisherigen rezeßmäßigen Salzbezug Kärntner Landesteile aus Hallein nicht aufrechterhalten zu können. Das brachte den schweren Stein über den Berg. Im August bildete sich wieder eine hofrätlich-hofkammerrätliche Kommission, die dann am 29. September den bewährten Mooshamer Pfleger Grimming mit der Untersuchung der Trasse beauftragte. Auf Grund von dessen detaillierter Relation (6. Oktober) entschloß sich dann der Erzbischof zum Bau der Straße. Am 17. Oktober 1750 wurde der Oberstallmeister (noch immer jener Graf Arco, der den Bau der Linzer Straße geleitet hatte) samt dem Hofkammerrat von Lasser und dem Obermautner Krünner mit der Direktion der Strecke Salzburg—Paß Lueg, Grimming aber mit der vom Paß Lueg bis in die Taurach<sup>53)</sup> betraut. In der Praxis kam es aber so, daß Grimming, der sich bei der Ausführung seiner Aufgabe als außerordentlich aktiv und energisch, wenn auch einigermaßen reizbar und aufbrausend erwies, bald die Leitung des Ganzen in die Hand nahm. Die Ausführung der eigentlichen Bauarbeit — unter Grimmings Anweisung — lag in der Hand der für die einzelnen Straßenstücke zuständigen Mautämter und Pflegegerichte. Die Arbeit selbst wurde robotweise von den Untertanen der berührten Gerichte geleistet, die auch die Kosten aufbrachten, wieder gegen das Versprechen künftiger Befreiung und der Weitererhaltung der Straße mittels Wegmauten<sup>54)</sup>.

Nach der späteren Angabe Geyers<sup>55)</sup> wurde der Weg nach dem Muster der Linzer Straße angelegt und demnach mit denselben Mängeln. Das kann nicht ganz stimmen, denn wir wissen z. B., daß Grimming einmal ausdrücklich die Anlage von Straßengräben zu 4 Schuh (1,24 m) Breite durchsetzt, obwohl die ausführenden Bauern sie nur 1½ Schuh (0,44 m) breit machen wollen. Auch muß Geyer selbst anerkennen, daß sich die Straße in der Folge sehr gut hielt. Überhaupt hatte Grimming natürlich viel mit dem mangelnden

<sup>53)</sup> Also bis an den Fuß des Radstädter Tauerns. Wie aus verschiedenen Nachrichten hervorgeht, wurde um diese Zeit auch das Straßenstück über den Tauern, dessen Erhaltung, wie gesagt, der domkapitlichen Maut Mauterndorf zustand, erneuert. Ob dies aber gleichzeitig mit dem Straßenbau von 1750 ff. geschah oder schon in Zusammenhang mit den vorhergegangenen Lungauer Arbeiten Grimmings, ließ sich bisher nicht feststellen, wie wir denn überhaupt von den Bauten der Tauernstraße selbst nur selten Näheres erfahren, weil Akten des Domkapitels sich nur in sehr spärlichem Umfang, solche der domkapitlichen Pflege Mauterndorf gar nicht erhalten haben.

Erneuert wurde auch das Anschlußstück Radstadt—Paß Mandling.

<sup>54)</sup> In der Folge wurden Wegmauten in Hallein, Werfen und Radstadt eingerichtet.

<sup>55)</sup> Denkschrift von 1774 (s. Kap. 1, Anm. 6).

Willen, der Sparsamkeit und Starrköpfigkeit der Bauern und Beamten zu kämpfen. Ganz besondere Mühe hatte er, das bisher übliche bereits erwähnte Verfahren, unfeste oder steile Wegstellen mit Bohlen („Dillen“) zu belegen, abzustellen und durch Steinunterbau oder Flacherlegung der Steigung mittels Sprengungen zu ersetzen. Oft hatte er kaum den Rücken gekehrt, als die Bauern schon wieder zum Holzbelag griffen. Mit welchem geringem Verständnis man damals der Sache gegenüberstand, zeigt eine Äußerung des Pflegers von Golling, als er im Jahre 1753 (IV. 3) nach dem Abgang Grimings, der kurz vor Vollendung der Straße die Hauptmannschaft von Deutsch-Landsberg übernommen hatte, von der Hofkammer befragt wurde, wozu die große Menge Pulver (32 Zentner) zum Straßenbau im Paß Lueg verwendet wurde. Er läßt sich umständlich über die Pulververschwendung, das „entsetzliche Sprengen“ und andere kostspielige Arbeiten Grimings aus, „ohne weitem Nutzen für die Hofkammer, als daß einiges Holz für Tillen erspart würde“! (Grimming hatte namentlich die eigentliche Paßhöhe, das „Brunneck“, durch Sprengungen und Mauerungen gangbar gemacht. Nicht immer konnte Grimming seinen Willen auch durchsetzen. Auch im Gebiete des Gerichts Glanegg hatte er einen Straßenunterbau von großen Steinen angeordnet. Die dortigen Bauern, die sich überhaupt gegen die Roboterleistung nach Kräften wehrten, wandten sich aber hinter seinem Rücken an den Hofrat, der es bei der einfachen Beschüttung bewenden ließ. Infolgedessen kam es auch auf der Strecke Hallein—Salzburg bis auf ein besonders schlechtes Stück bei Rief (beim Badersbrunn) zu keinem eigentlichen Neubau, deshalb offenbar auch die dortige längere Beibehaltung des Fürstenwegs.

Die Straßenbreite betrug anscheinend normalerweise 14 Schuh (4,15 m) mit Straßengraben von je 3 Fuß Breite (0,89 m).

Im Gegensatz zu der Straßenerweiterung von 1717 ff. kamen diesmal auch einige Straßenumlegungen vor. Die bedeutendste und noch heute wirksame war die bei Kuchl<sup>56)</sup>. Die alte Landstraße berührte merkwürdigerweise den Markt Kuchl nicht, sondern zog sich in ziemlich geraden Linien zwischen ihm und dem Georgenberg hin (Kärtchen 2). Das in der Folge aufgegebene Stück zwischen der Tauglbrücke und dem Gute Steinsäul oberhalb Kuchl ist noch erhalten und wird gemeinhin als Römerstraße bezeichnet. Inwiefern letzteres auf Richtigkeit beruht, kann hier nicht beurteilt werden; jedenfalls bietet das Stück, so wie es heute sich darstellt, ein schönes Beispiel von dem Aussehen einer Salzburger Landstraße aus der Zeit nach der Verbreiterung von 1717 ff. und vor den großen Straßenneubauten. Auch hier gab es jedoch einen Fürstenweg; dieser berührte Kuchl und wurde übrigens von Fuhrleuten als Winterweg benutzt oder wenn, wie das öfter geschah, das Hochwasser des Mannsbachs den Verkehr auf der Landstraße unterbrach. Trotzdem empfanden die Kuchler ihre abseitige Lage schwer, und so hatten sie schon 1719, während der großen Straßenerweiterungsaktion, um Verlegung der

<sup>56)</sup> Ausführlicher wurde diese Angelegenheit behandelt bei H. Klein. Kurven um Kuchl, Salz. Volksbote, Jg. 43 (1943), Nr. 29.

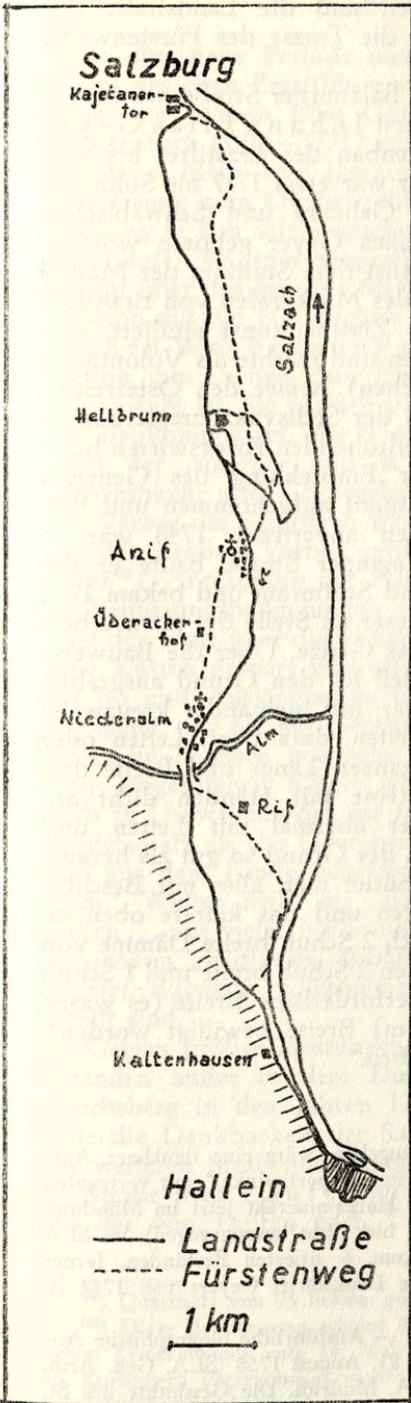
Landstraße auf den Fürstenweg angesucht und sich sogar zum Tragen der Kosten angeboten. Das Projekt scheiterte an dem hartnäckigen Widerstand des Marktes Golling, der für sein Beherbergungsmonopol fürchtete. Jetzt im Herbst 1750 bemühte sich Kuchl neuerdings um diese Lösung. Eine eingesetzte Kommission war der Sache nicht abgeneigt, es erhob sich diesmal aber ein derart heftiger Sturm dawider, nicht nur von seiten Gollings, sondern auch aus den Kreisen der Bauernschaft und der lokalen Behörden, daß aus ihr sicher nichts geworden wäre, wenn nicht Kuchl im Salzburger Domkapitel, das dort reich begütert war, einen Bundesgenossen gefunden hätte. Dieses stellt ein Ultimatum: Fürstenweg oder Zurückziehung der Robotleistung seiner Untertanen vom Straßenbau (1753 IV. 16). So kam der Plan jetzt tatsächlich zur Durchführung, zumal da Grimming eine Kompromißlösung fand, um eine Hauptschwierigkeit zu beseitigen, nämlich daß bei Verbreiterung des Fürstenweges an einigen Stellen die Anrainer wertvolle Feldgründe hätten opfern oder diese ihnen teuer abgelöst hätten werden müssen. Er legte die Straße von der Tauglbrücke bis nach Garnei auf den sog. Bierweg, dann bis Kuchl auf den Fürstenweg und gewann von dort aus über die sog. Grünstraße die alte Landstraße bei Steinsäul. Auf diese Weise wurde auch der südliche Teil des Fürstenweges vermieden, der häufig von den Wassern des Kertererbachs bedroht war<sup>57</sup>). So entstand der ziemlich eigentümliche Verlauf der Straße bei Kuchl, wie er sich bis zu den „Begradigungen“ der letzten Jahrzehnte erhielt.

Die Straße ins Gebirge war beim Abgang Grimblings im Herbst 1752 in der Hauptsache fertig und wurde im folgenden Frühjahr durch den Bau zweier Brücken bei der Paßbefestigung Lueg vollendet.

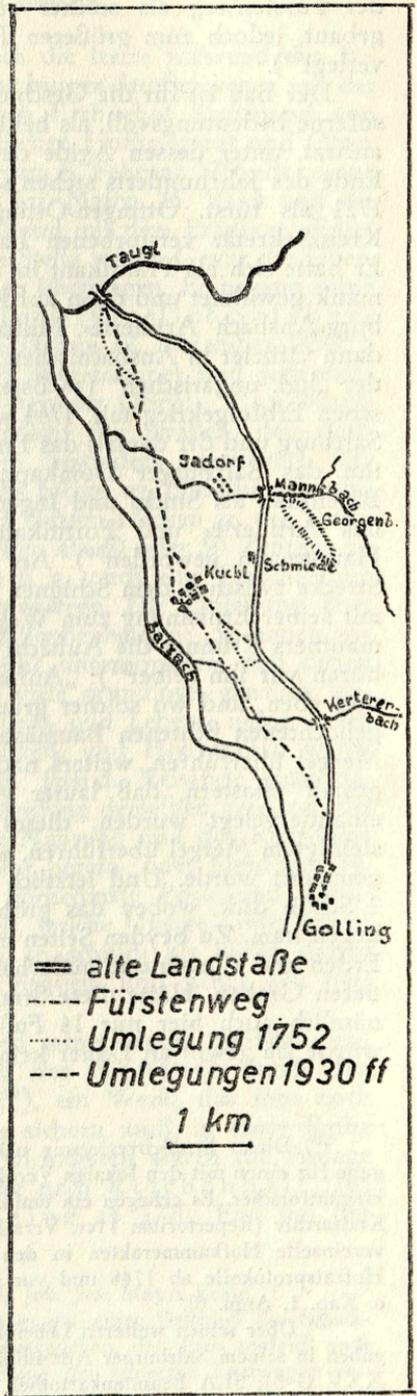
Etwas länger dauerte noch die Bauzeit der *W a g i n g e r S t r a ß e* (Salzburg — Freilassing — Brodhhausen — Schign — Waging — Bayer. Grenze bei Stein, weiter via Wasserburg nach München), die schon im Herbst 1749 in Angriff genommen worden war. Diese Landstraße war so schlecht gewesen, daß sie von Kutschen und Postchaisen überhaupt nicht befahren werden konnte, und daher den hier fast auf der ganzen Strecke vorhandenen Fürstenwegen eine erhöhte Bedeutung zukam. Schon Anfang 1748 sollte daher die ruinöse „Poststraße“ (= Fürstenweg) im Gebiete des Gerichts Waging (Tetlham—Halmberg) repariert werden, zumal da wieder einmal ein bayerisches Projekt drohte, den Verkehr ab Stein von Waging weg über Traunstein und Teisendorf zu legen. Als dazu nicht nur wie bisher die Anrainer, sondern die ganze Gerichtsgemeinde und auch die domkapitulischen Untertanen zur Robotleistung herangezogen werden sollten, kam es zu langwierigen Streitigkeiten<sup>58</sup>). Schließlich wurde

<sup>57</sup>) Ein Nachspiel hatte die Angelegenheit noch in schwierigen Auseinandersetzungen um die Entschädigung des Besitzers einer an der nun aufgelassenen Landstraße gelegenen Hufschmiede.

<sup>58</sup>) Auch beim späteren Bau der Waginger Straße selbst kam es immer wieder zu ungewöhnlich heftigen Konflikten mit den robotpflichtigen Bauern. Einmal mußte sich Geyer ins Gesicht sagen lassen, daß man einmal einen Wegkommissar totschiessen müsse, dann würde das Wegroboten schon aufhören; ein andermal mußte er mit militärischer Exekution einschreiten.



Kärtchen 1 (zu S. 85)



Kärtchen 2 (zu S. 103)

der Fürstenweg als solcher aufgelassen und die Landstraße neu gebaut, jedoch zum größeren Teil auf die Trasse des Fürstenweges verlegt<sup>59</sup>).

Der Bau ist für die Geschichte des Salzburger Straßenwesens insofern bedeutungsvoll, als bei ihm zuerst J o h a n n E l i a s G e y e r auftrat, unter dessen Ägide der Straßenbau des Erzstiftes bis zum Ende des Jahrhunderts stehen sollte. Er war etwa 1717 als Sohn des 1721 als fürst. Öttingen-Öttingischen Geheim- und Schwäbischen Kreis-Sekretär verstorbenen Bartholomäus Geyer geboren worden. Er hatte sich als Praktikant im Zivildienst dem Studium der Mathematik gewidmet und dann auf Kosten des Markgrafen von Brandenburg-Ansbach Artillerie-, Militär- und Zivilbaukunst studiert, war dann Offizier in Ansbachischen Diensten und machte als Volontär in der „kgl. ungarischen“ (= österreichischen) Armee den Österreichischen Erbfolgekrieg mit. 1744 während der Sedisvakanzregierung in Salzburg und der damals das Erzstift bedrohenden Kriegswirren hatte ihn das Salzburger Domkapitel über Empfehlung des Generals Bärenklau als Stuck- und Ingenieurleutnant aufgenommen und ihm das Artillerie- und Fortifikationswesen anvertraut. 1748 war er Hauptmann geworden<sup>60</sup>). An der Waginger Straße baute er die Strecke zwischen dem Schigner Berg und Schönram und bekam 1752 mit seiner Ernennung zum Wegkommissar an Stelle des alten Obermautners Krünner die Aufsicht über das Ganze. Über die Bauweise hören wir ihn selber<sup>61</sup>): „Anfänglich ließ ich den Grund ausgraben und eben, und wo solcher grundlos war, mit ineinander kreuzweis geflochtenen fichtenen Baumästen einbetten, darauf mit Letten oder Mergel überführen, weiters nach der ganzen Länge und Breite dergestalt pflastern, daß lauter große Steine mit Händen dicht aneinandergelegt wurden, dieses Pflaster abermal mit Letten und steinigtem Mergel überführen, wodurch der Grund so gut als herausgemauert wurde. Und letztlich überschüttet man alles mit Beschütt 2 Schuh dick, wobey das gröbere unten und das klärere oben zu liegen kam. Zu beyden Seiten machte ich 2 Schuh breite Dämme von Erden und Wasser und außerhalb solchen 2 Schuh breite und 1 Schuh tiefen Graben. Hätte diese Straße die erforderliche Breite (es waren nämlich auch hier nur 14 Fuß (4,15 m) Breite bewilligt worden), würde sie gewiß an Dauer keiner weichen.“

<sup>59</sup>) Dieser Straßenverlegung näher nachzugehen, wäre eine dankbare Aufgabe für einen mit den lokalen Verhältnissen im „Rupertwinkel“ gut vertrauten Heimatforscher. Es erliegen ein umfangreicher Hofkammerakt jetzt im Münchner Kreisarchiv (Repertorium 11cc, Verzeichnis 25, hier nicht herangezogen), im SLA vereinzelte Hofkammerakten in den oben Anm. 5 zitierten Beständen, ferner Hofratsprotokolle ab 1748 und vor allem die Denkschrift Geyers von 1774 (s. o. Kap. 1, Anm. 6).

<sup>60</sup>) Über seinen weiteren Lebenslauf s. u. — Ausführliche biographische Angaben in seinem Salzburger Adelsdiplom vom 21. August 1756 (SLA, Geh. Arch. XXV G 5); SLA Beamtenkartothek Frank; A. Mudrich, Die Geschichte des St. Sigmunds- oder Neutores bis 1774, diese Mitt. 55 (1915), S. 117, Anm. 5.

<sup>61</sup>) Denkschrift von 1774 (s. o. Kap. 1, Anm. 6).

#### 4. Die weiteren Bauten

In eine neue Periode und zugleich die letzte während des Bestehens des alten Erzstiftes trat das Salzburger Straßenwesen mit der Ernennung Johann Elias Geysers durch Erzbischof Sigismund von Schrattenbach (1751—1771) zum Wirklichen Hofkriegsrat und Obersten Wegz, Mautz und Baukommissar am 8. Februar 1756, der seine Beförderung zum Obristwachtmeister (= Major, 25. VII.) und die Erhebung in den salzburgischen Adelstand mit dem Prädikat „Edler von“ folgte. Mit jener neugeschaffenen Stelle wurde Geyer die Oberaufsicht über das gesamte Straßenwesen übertragen. Er begann seine Funktion mit der Herausgabe einer Hochfürstlich Salzburgerischen Wegordnung mit dem Datum 10. Dezember 1756<sup>62)</sup>, die von ihm (neben dem Erzbischof) unterzeichnet und jedenfalls auch verfaßt ist. Sie handelt von dem Amt des Obristz, Wegz, Mautz und Baukommissars, der Unterhaltungspflicht der Straßen, den Aufgaben der Mautner und Wegmacher, besonders hinsichtlich der Wasserabkehr und Grabenräumung. Es folgen an Einzelbestimmungen: Verbot der schattigen Bäume und dichten Hecken an der Sonnseite der Straßen, Verbot, größere Lasten als 40 oder 50 Zentner zu führen<sup>63)</sup>, Anordnung der Radschuhe u. a., auch eine Einschärfung der Benützungsbedingungen der Fürstenwege. Die Einleitung aber atmet den Stolz über die bisherigen Straßenneubauten: „So haben wir keine Kosten gespart und alles mögliche unternommen, daß denen von Inz und Ausländischen über die viele grundlose, gänzlich eingegangene, nur oft mit Gefahr Gutz Leibz und Lebens, nebst vielen Kosten zu bereisen gewesene Postz, Landz und Heerstraßen wehmütig eingelofenen Klagen abgeholfen, fremde Reisende nicht dadurch zu Umwegen oder gar zur Vermeidung derselben gereizet, die Handelschaft als die Grundquelle der Nahrung und des Reichtums nicht aus dem Lande, sondern vielmehr hereinz oder hierdurch gezogen.“ Weiter heißt es: „das alle vornehmste Postz und Landstraßen . . . mit vieler Mühe und Arbeit, welche Unsere Unterthanen zu Unserm gnädigsten Wohlgefallen, so schuldz als willig dabey geleistet, durchaus vollkommen, gut, bequem und sicher neu hergestellt sind.“

Geyers größte Leistungen während seiner neuen Amtstätigkeit bestanden außer in dem Durchbruch des Neutors durch den Mönchsberg in den Jahren 1764/1766<sup>64)</sup>, ein Werk, das ihm noch heute die Dankbarkeit der Salzburger sichern muß, in einer Reihe von weiteren Straßenneubauten. Die wichtigsten waren die Anlage der Straße nach L ä u f e n ab 1760, der nach R e i c h e n h a l l 1765 und der von Laufen nach T i t t m o n i n g ab 1770. Erst bei der

<sup>62)</sup> Quartheft von 24 Seiten, gedruckt bei Joh. Jos. Mayrs Erbin.

<sup>63)</sup> Diese Bestimmung scheint letzten Endes auf einen Beschluß des Schwäbischen Kreiskonvents vom 14. Mai 1750 zurückzugehen, der dann sogleich auch von Kurbayern übernommen wurde (Abschaffung der schweren Lastwagen von 50 bis 60 Zentnern).

<sup>64)</sup> A. Mudrich, a. a. O.

Reichenhaller Straße setzte Geyer eine größere Breite durch, nämlich 18 Schuh (5,38 m), während er sich früher widerwillig mit den nun schon herkömmlichen 14 Fuß (4,15 m) begnügen mußte<sup>65)</sup>. Bei festem Boden und wenn das Steinmaterial nicht zu beschaffen war, wie z. B. zwischen Salzburghofen und Laufen, verzichtete er wohl auch auf den Steinunterbau. Er führte dann in der Baugrube 2 Schuh (0,59 m) dick groben Gries (Schotter) ein und ließ ihn durch ein halbes bis ganzes Jahr liegen und sich fest zusammensitzen. Dieser Vorgang war ein annähernder, wenn auch langwieriger Ersatz für das Walzen bei den späteren Makadamstraßen!

Im übrigen war auch unter Geyer der äußere Vorgang bei diesen Bauten nach heutigen Begriffen noch recht primitiv. Eine genaue Trassierung am Meßtisch kannte man nicht. Die Straße wurde einfach an Ort und Stelle abgesteckt und dort gleich die betreffenden Arbeiten angeordnet, die dann die robotenden Bauern unter der Aufsicht von Wegmachern ausführten. Nur bei dringendster Notwendigkeit wich man vom alten Straßenzug, sei es nun Landstraße oder Fürstenweg ab, da in diesem Fall die Entschädigungsfrage für die abzulösenden Grundstücke ein fast unüberwindliches Hindernis darstellte.

Die Anlage der Straße Freilassing—Laufen und Laufen—Tittmoning bedeutete die Verlegung eines uralten Straßenzuges. Die alte „Regensburger“ oder „Nürnberger Straße“ war nämlich von Freilassing bis über Brodhausen hinaus mit der Waginger Straße identisch und ging dann über Saaldorf<sup>66)</sup> und Abtsdorf, die Stadt Laufen an der Salzach etwa zwei Kilometer rechts liegen lassend, durch den Weiler Straß (1)<sup>67)</sup> und erreichte erst nördlich desselben die heutige Straße Laufen—Tittmoning<sup>68)</sup>. Über Vorschlag Geyers wurde nun diese Straße aufgelassen und von Freilassing über Laufen gelegt, wobei beim Neubau bis Laufen eine schon bestehende Straße, von

<sup>65)</sup> In Salzburg ließ man sich lange nicht von der Meinung abbringen, daß eine Straßenbreite von 14 Fuß genügend sei, um zwei Wagen das Ausweichen zu ermöglichen. Nach Geyers Angaben war dagegen in den kaiserlichen Erblanden eine Breite von 30 Schuh (9 m) angeordnet worden (1738, Juli 20), in Kurbayern 40 oder wenigstens 30 Schuh (1753, April 3), vom Schwäbischen Kreis 30 und von Kursachsen (1722) 32 Schuh. In Frankreich wären gar Straßenbreiten von 60 (bei den „chemins royaux“), 45 und 30 Schuh vorgeschrieben.

<sup>66)</sup> Den Ort der Schlacht von 1097 zwischen den Gegenbischöfen Berchtold und Thiemo!

<sup>67)</sup> Dieses Straß im ehem. Pfliegergericht Tittmoning, Amt Friedolfing — nicht zu verwechseln mit Straß an der Straße Freilassing—Teisendorf (Römerstraße Juvavum—Augusta Vindelicorum) und Straß bei Eugendorf an der Linzer Straße (Römerstraße Juvavum—Ovilava) — erscheint als „Strazze“ schon in zwei urbarialen Aufzeichnungen des Klosters St. Peter in Salzburg aus dem Ende des 12. Jahrhunderts, und zwar als „curia villicorum“, bzw. „curtis“, „integra“ und „dimidia“ (Salzb. Urkundenbuch I, S. 513 u. 516) sowie im ältesten Gesamturbar desselben von 1230/38 (Stiftsarchiv St. Peter, Hs. B 1, fol. 6): „Strazze cur(ia) integra; item Strazze di(midia) cur(ia), ibidem b(eneficium).“

<sup>68)</sup> Die Straße ist in der Deutschen Heimatkarte, Oberbayern, Blatt IV: Chiemsee/Berchtesgaden, hsg. v. W. Wiegand, München-Berlin 1949, als „Salzstraße“ eingetragen, was aber nur sehr nebenbei ihre Funktion war.

Laufen bis Tittmoning vorwiegend bisherige Fürstenwege benutzt wurden. Im übrigen gab die Anlage dieser Straße den Anlaß zur Trockenlegung des Abtsdorfer Moores. Geyer hatte nämlich vorgeschlagen, die Untertanen, die für die Straßenverbreiterung Grund abzugeben hatten, dort zu entschädigen<sup>69)</sup>.

Was die Reichenhaller Straße anbelangt, so erinnert hier noch heute ein Denkmal an Geyers Tätigkeit: Der Bergeinschnitt, durch den die Straße den Walserberg hinauf gegen die österreichisch-bayerische Grenze führt. Früher war dort ein steiler, nur wagenbreiter Weg zwischen zwei holzbewachsenen Hängen gewesen, „welches die Straßen auch unsicher machte, daß viele Angriffe geschahen“. Nun ließ er durch Sprengen den ganzen Berg bis 50 Schuh (14,83 m) breit und 30 Schuh (8,9 m) hoch „von oben herab durchhauen, die größte Höhe abtragen und die jähe Auffahrt erhöhen“.

Auch noch in die Altersjahre Geyers unter Erzbischof Hieronymus v. Colloredo (1772—1803) fielen einige Straßenbauten, die sich jedoch nicht mehr auf die ja im wesentlichen in guten Stand gesetzten Hauptstraßen, sondern auf Nebenstraßen bezogen und die auch nicht von ihm selbst, sondern von den lokalen Behörden — den Pflegegerichten — ausgeführt wurden: So die Straßen Laufen—Schönram und Laufen (Oberndorf)—Lamprechtshausen—Moosdorf, die über Elixhausen nach Mattsee, Lend—Gastein, nach Thalgau, ins Oberpinzgau und andere mehr<sup>70)</sup>. Ein Denkmal für dieses von Geyer ausgehende Umsichgreifen des Straßenbaugedankens ist die kleine Arbeit: „Über den Straßenbau im Fürstentum Salzburg“, Salzburg 1791, verfaßt von Franz Anton Reisigl (1763—1817), damals gräflich Kuenburgischem Verwalter zu Neukirchen im Oberpinzgau. Sie handelt vorzüglich über die Erhaltung und den Bau von Gerichtsstraßen im Gebirge, weniger über die großen Landstraßen.

Johann Elias von Geyer, der im Jahre 1761 nach Krünners Tod noch Obermautner geworden war, starb am 8. Oktober 1790, 73 Jahre alt. Seine meisten Agenden übernahm der Hofkammerrat Ferdinand Lürzer von Zechental. Die Zeit der großen Straßenanlagen war aber nun zu Ende. Die hereinbrechenden französischen Revolutionskriege, dann die häufigen Regierungswechsel zu Beginn des 19. Jahrhunderts waren Arbeiten größeren Stiles hinderlich. Zu erwähnen wäre allein die Erbauung der Straße über den Hirschbichl (Berchtesgaden—Ramsau—Hirschbichl—Weißbach im pinzgauischen Saalachtal) während der Regierung des Kurfürsten Erzherzog Ferdinand 1803—1805, als Berchtesgaden mit Salzburg vereinigt war. Die Anlage der Moosstraße (Salzburg—Glanegg) über das Untersberger Moos, die in dieselbe Zeit fällt, gehört ja weniger in das Gebiet des Straßen- als des Siedlungswesens.

Erst nachdem Salzburg 1816 endgültig an Österreich gefallen war, begann eine neue Epoche. In diesem Zeitraum bis zum Beginn des Eisenbahnzeitalters wurden die Bauten errichtet, die unsern Straßen

<sup>69)</sup> Koch-Sternfeld, a. a. O., S. 58 ff.

<sup>70)</sup> Koch-Sternfeld, a. a. O., S. 60 ff.

bis in die letzten Jahrzehnte das Gepräge gaben. Im späteren 19. Jahrhundert, als man glaubte, daß die Straße für den Fernverkehr durch die Eisenbahn endgültig erledigt sei, trat eine gewisse Stockung ein. Mit dem Auftreten des Automobils um die Jahrhundertwende kam es — zur Auswirkung kommend freilich erst nach dem ersten Weltkrieg — wieder zu einer lebhaften Tätigkeit auf diesem Gebiete. Die letzte Konsequenz wird allerdings erst in den jüngsten Jahren durch die Anlage der Autobahnen gezogen.

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitt\(h\)eilungen der Gesellschaft für Salzburger Landeskunde](#)

Jahr/Year: 1959

Band/Volume: [99](#)

Autor(en)/Author(s): Klein Herbert

Artikel/Article: [Salzburger Straßenbauten im 18. Jahrhundert. 81-110](#)