

## **Terms and Conditions**

The Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept there Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Library

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

### Imprint:

Director: Mag. Renate Plöchl

Deputy director: Mag. Julian Sagmeister

Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

### Contact:

Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100



er unter Leonberg ganz an das tertiäre Hügelland tritt, dieses untergräbt und steile Sandwände formt, die unmittelbar zum Fluß abfallen. Dadurch wird das linke Innufer gänzlich unwegsam. Die Eisenbahn überwindet diese Stelle heute noch auf einem Damme, der in den Inn hineingebaut ist. Am südlichen Innufer sind Alz und Salzach in einer Ueberschwemmungen stark ausgesetzten Niederung zu überqueren. Noch heute weichen die Hauptstraßen diesen beiden Hindernissen aus, einerseits nach Norden im tertiären Hügellande, anderseits im Süden über Burghausen.

Die Kottlinie aber liegt der durch natürliche Gunst ausgezeichneten Donaulinie so nahe, daß sie dadurch an Bedeutung verliert oder höchstens als Entlastung der Donaulinie in Betracht kommt.

Ueberschauen wir die natürlichen Verkehrswege unseres Gaues, so müssen wir die Flußlinien in die erste Reihe stellen. Erst der Bahnbau brachte da große Aenderungen. Allen voran steht die Donau, die Sammelader aller fließenden Gewässer unseres Gaues; ihr folgen der Inn mit der Brennerfurche und die Salzach mit dem Tauernübergang. Die obersten Talstücke von Salzach und Inn scheiden so aus dem großen Verkehre aus. Auch die Saalach- und Alzfurche erlangten eine Bedeutung, die ihre Größe weit überragte. Salzquellen und Kupferfundstätten brachten wichtige Fernverkehrslinien auch in Gebiete, die von der natürlichen Wegsamkeit wenig begünstigt waren. Bevor wir besprechen, wie der Mensch zu verschiedenen Zeiten, die im Gelände vorgezeichneten Verkehrswege benützte, soll deshalb das Vorkommen von Bodenschätzen, wie Salz und Erze, dargestellt werden, da diese Gaben der Natur ein wichtiges Verkehrsnetz schufen, das bereits im Mittelalter zum Abweichen von natürlichen Verkehrslineen nötigte.

## Die wichtigsten Salz- und Erzfundstellen.

### Zur Geschichte des Bergbaues.

Während im Alpenvorlande unseres Gaues nur Braunkohlen in den Schichten des jüngeren Tertiärs abgebaut werden, sind die Alpenlandschaften reicher mit Bergschätzen gesegnet.

Das Vorkommen des Salzes beschränkt sich auf die Kalkalpen. Während diesen größere Erzlager fehlen und nur im Gebiete des Karwendels und um den Fernpaß herum Blei- und Zinkerze gefunden werden, haben Tonstiefer- und Zentralalpen zahlreiche Erzfundstellen.

### Salzlager.

Die Salzlager der nördlichen Kalkalpen gehören der untersten Trias an. Sie liegen meist in Form von Stöcken in den Werfnerschichten. Unter einer ausgebreiteten, wasserundurchlässigen Tondecke findet sich hier das Salz in der Regel nicht rein, sondern mit Ton