

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

wegen hatten wohl auch die Verbindungswege von Tittmoning nach Mühldorf und von Braunau über Pfarrkirchen nach Landshut für den Handel eine größere Bedeutung. Im Sinne des vorliegenden Abschnittes liegt es nicht, die mittelalterlichen und neuzeitlichen Straßenverhältnisse geschlossen anzuführen; dazu fehlen heute noch zahlreiche Vorarbeiten.

Haben wir schon ohne Uebergang nach den Römerstraßen gleich die mittelalterlichen Salzwege besprochen, so ist der Abstand zu den Eisenbahnen des 19. und 20. Jahrhunderts ein noch bedeutenderer. In dieser Lücke würde die Ausgestaltung des Straßenwesens im Zeitalter des sich festigenden modernen Territorialstaates liegen.

Wie aus der folgenden Aufzählung zu ersehen ist, benützt die Eisenbahn oft Linien, denen schon die Römerstraßen folgten.

Als zweigeleisige Bahnen mit Schnellzugsverkehr haben wir zu nennen die Strecken:

1. Rosenheim, Ruffstein, Innsbruck, Bozen;
2. Lindau, Kempten, München, Rosenheim, Salzburg, Linz;
3. Salzburg, Schwarzach St. Veit.

Mit geringen Abänderungen finden wir also die Brenner-, die Alpenvorland- und einen Teil der Tauernstraße.

Eingleisige Schnellzugsklinien sind die Routen:

1. München, Scharnitz, Innsbruck;
2. Tauernbahn: Schwarzach, Spital a. d. Drau;
3. Regensburg, Straubing, Passau, Wels, Linz;
4. München, Mühlendorf;
5. Regensburg, Landshut, Mühlendorf, Salzburg;
6. Arlbergbahn;
7. Giselabahn: Schwarzach, Zell am See, Wörgl.

Bei den Strecken 1—5 entfernen wir uns selten weit von alten Römerstraßen; nur die wichtigen Bahnen 6. und 7. schlagen zum Teil neue Querwege ein.

Wie gruppieren sich unsere Städte an Verkehrswegen?

Für den Durchgangs- und Fernverkehr müssen an Flüssen und Straßen Raststationen geschaffen werden, die auch zum Uebernachten eingerichtet sind. Im Allgemeinen liegen solche 20 bis 30 Kilometer von einander entfernt. Natürlich kann bei Fahrten stromaufwärts täglich nur eine viel kleinere Entfernung zurückgelegt werden, als flussabwärts. Eine Reiserrechnung des bairischen Reisekommissärs von Hofmiller aus dem Jahre 1689 gibt uns ein gutes Beispiel, welche Flußstrecken täglich zurückgelegt wurden. Hofmiller verließ am 30. Juni Wien und kam am 9. Juli nach Passau. Von dort trat er die Innfahrt an und nächtigte dabei an folgenden Orten: Schärding, Obernberg, Braunau, Markt, Neudötting, Mühlendorf, Garz, Wasserburg. Er fuhr also am 12. Juli von Passau