

## **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

heim, der Zugang zur Brücke aber schwieriger. Günstige Verhältnisse für einen Brückenbau finden wir erst nördlich der Sumpfniederungen. Bei Uttel treten die beiden Innhochufer nahe aneinander, wir haben das Gebiet des alten Rosenheimersees verlassen. Die älteste Flußüberfuhr lag in der Nähe Uttels bei der alten Limburg. Zwischen Limburg und Wasserburg begegnet uns auch der Siedlungsname Urfahr.

An der Entwicklung Wasserburgs nimmt wohl auch seine günstige Brückenlage Anteil. Der Inn fließt bereits im tiefen Engtale. Mit den technischen Fertigkeiten älteren Stils konnte dieses Hindernis nicht so überwunden werden, wie es heute bei der Königswarter Eisenbahnbrücke der Fall ist. In Wasserburg liegen aber die Verhältnisse für eine Ueberquerung auf beiden Ufern günstig. Vom östlichen Hochufer führt eine sanft abfallende Furche längs des Baches von St. Ulrich zum Inn hinab; jenseits der Brücke steigt im Bereiche des halbinselförmigen Spornes, den die Wasserburg krönt, die Straße wieder allmählich auf das westliche Hochplateau, das oberhalb und unterhalb Wasserburg sehr steil zum Inn abfällt. Wie sich also an der Stelle Passaus, an der Inn-Salzachmündung Braunau, Detting und Burghausen entwickelten, so vertreten die Stelle Salzburgs am Uebergang der Boralpenlinie über den Inn: Rosenheim, Wasserburg und Neubuern. Auf den Einwand, die Brennerfurche sei eine wichtigere Verkehrslinie als der Radstädter Tauern, könnte man entgegenen, daß ja die direkte Fortsetzung der Brennerstraße über den Seefeldersattel nach Augsburg führte, während der Verkehr über den Tauern ungeteilt Salzburg zuströmte. Salzburg hat als Alpentor auch eine trefflich geschützte Lage, wie im nächsten Abschnitte besprochen werden wird. Auch diese fehlt Rosenheim. Erst Kufstein und Rattenberg sperren den Eingang ins Innthal. Der stärkste Nebenbuhler Rosenheims aber war die mächtig aufstrebende Landeshauptstadt München. Zahlreiche Privilegien oberbairischer Herzoge begünstigten das Niederlags- und Stappelrecht an der Fährbrücke bei München. Nach der Vereinigung Ober- und Niederbaierns im Jahre 1506 genoß München alle Vorteile einer Residenzstadt.

Wir können somit zusammenfassend sagen: Was Salzburg Dank Natur und Fürstengunst mit starker Hand vereinte, verteilte sich am Inn auf Kufstein, Rosenheim, Wasserburg, Neubuern — München und Augsburg.

Für jede der einzelnen Städte an Inn und Salzach läßt sich die Frage aufwerfen: Welche Rolle spielte die Brücke, welche die Lände? Folgen wir dem Inn, so können wir folgende Skizze entwerfen: Die Bedeutung Innsbrucks lag, wie schon der Name sagt, in seiner Brücke. Diese verband das älteste Marktgebiet Anbrücken mit dem auf dem Boden des Stiftes Wilten neuangelegten Markte, der heutigen Altstadt Innsbruck. Hall lernten wir als eine sehr wichtige Innlande kennen. Die Brücken in Schwaz, Rattenberg und Kufstein dienten im allgemeinen dem Nahverkehr. Als bairische