

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

Der größte Aufschwung vollzog sich aber in Rosenheim mit der Erbauung der Bahnen. Der Schienenstrang München—Holzkirchen—Rosenheim wurde 1857 fertig, 1858 konnte die Bahn nach Aulstern eröffnet werden, 1860 folgte die Salzburger, 1876 die Mühldorferstrecke und in der Folge noch mehrere Kleinbahnen. Rosenheim wurde auf diese Weise ein Bahnknotenpunkt ersten Ranges, der insbesondere im Holzhandel eine führende Rolle einnahm. Das mächtige Anschwellen von Handel, Gewerbe und Industrie zeigte sich in der Verbänung der eingemeindeten Ortschaft Kofacker. Wo vor hundert Jahren ein kleines Bauerndorf inmitten von Aekern lag, stehen heute modern gebaute Vorstadtstraßen. Hier und da finden wir zwischen hohen Zinshäusern kleine Häuser in ländlicher Bauart, die noch von vergangenen Zeiten erzählen. Keine Landstadt unseres Gaues zeigt ein so rasches Wachstum, wie das erst im Jahre 1864 zur Stadt erhobene Rosenheim. Nach allen Seiten breitete sich die moderne Stadt aus, auf der Traunsteinerstraße in der Richtung gegen den Inn, nach Nord, West und Süd in die Feldfluren des Dorfes Kofacker. Das im 19. Jahrhundert verbaute Areal übertraf um ein vielfaches die drei älteren Stadtkerne des inneren, äußeren und Vormarktes.

Traunstein.

Mit Traunstein verlassen wir die Reihe der Städte, die an einem schiffbaren Flusse liegen und einer Lände einen großen Teil ihres Aufschwunges verdanken.

Ohne Bedeutung ist ja auch die Traun für unsere Stadt nicht. An der Stelle, wo eine Brücke die alte Römerstraße Zubabo—Pfunzen über die Traun führte, begegnet uns bereits am Beginne des 12. Jahrhunderts eine Siedlung Hallabruck sowie eine Mautstelle. Zu diesem ältesten Kern Traunsteins gesellte sich in der Folge ein Edelitz des Geschlechtes der Truna. Ihre Burg nahm vermutlich die gleiche Stelle ein, auf der später das Pflegerschloß stand, das aber dem Brande des Jahres 1702 zum Opfer fiel und nicht wieder aufgebaut wurde. Als treibende Kraft in der Geschichte der Entwicklung Traunsteins haben wir die Salznie-derlage zu nennen, die durch zahlreiche Privilegien den Bürgern immer wieder bestätigt wurde. Ihre monopolähnliche Stellung bei der Salzversendung verdankt die Stadt dem Umstand, daß sie fast zugleich mit Reichenhall von Salzburg wieder an Bayern kam, dem Lande Salzburg aber ebenfalls sehr benachbart blieb. Die bayrischen Herzoge, insbesondere Kaiser Ludwig, setzten alles daran, den Handel mit Reichenhaller Salz von salzburgischem Boden ganz fernzuhalten, und dieses Bestreben führte zur Erbauung der Straße über Mauthäusel, Inzell nach Traunstein. Traunstein lag bereits am Fuße der Berge, hatte somit die günstigste Lage zur Verteilung des Salzes. Zwei Straßenzüge, die von Traunstein auseinandergingen, waren für die Salzverfrachtung besonders wichtig: die Wasserburger- und die Rosenheimerstraße. Die erstere