

Oberösterreichische Heimatblätter

Herausgegeben vom Institut für Landeskunde von Oberösterreich

Schriftleiter: Dr. Franz Pfeffer

Jahrgang 15 Heft 2/3

April-September 1961

Inhalt

	Seite
Ernst Burgstaller: Felsbilder und -inschriften im Toten Gebirge in Oberösterreich. Mit einem Geleitwort von Werner Kienhöfer (Spital am Pyhrn), einem naturkundlichen Beitrag von Wilhelm Freh (Linz) und Maßaufnahmen von Ludwig Lauth (Micheldorf)	57
Walter Luger: Beiträge zur Musikgeschichte des Stiftes Lambach. II. Vom Barock bis zur Gegenwart	102
Hans Commenda: Unterhaltung in Obernberg am Inn um die Wende des 18. zum 19. Jahrhundert	125
Laurenz Schuster: Das Schloß Wittinghausen in der Geschichte und im „Hochwald“ Adalbert Stifters	139
Herbert Jandaurek: Die Totenstraßen	143
Josef Ofner: Das Antlitz der Stadt Steyr im Jahre 1554	150
Helmine von Chezy: Eine Schafberg-Besteigung vor 130 Jahren	153
Norbert Grabherr: Der Burgstall („das Puchstal“)	157
Franz Aschauer (†): Die erste „Eisenbahnbrücke“ über die österreichische Donau	163
Gustav Brachmann: Zur oberösterreichischen Straßengeschichte	165
Josef Mittermayer: Die Mühlholzkapelle bei Lembach	171

Berichte

Vinzenz Janik: Die erdgeschichtliche Vergangenheit Oberösterreichs	177
--	-----

Schrifttum

Hans P. Schad'n: Die Wasserburg Neydharting	180
Ernst Burgstaller: Linzer Stadtvolkskunde	182
Kurt Vancsa: Biographisches Lexikon von Oberösterreich	185
Hermann Kohl: Sechzig Jahre landwirtschaftlich-chemische Versuchsanstalt Linz	186
V. J.: Landwirtschaftlicher Wasserbau	187

Anhang

Biographisches Lexikon von Oberösterreich	189
Forschungen in Lauriacum	193

Zuschriften an die Schriftleitung:

Dr. Franz Pfeffer, Linz a. d. D., Bahnhofstraße 16, Ruf 26 8 71

Zuschriften an den Verlag:

Institut für Landeskunde von Oberösterreich, Linz a. d. D., Bahnhofstr. 16, Ruf 26 8 71

Druck: Oberösterreichischer Landesverlag, Linz a. d. D.

Zur oberösterreichischen Straßengeschichte

Von Gustav Brachmann (Neukirchen bei Altmünster)

Die Geschichte unseres Straßennetzes ist noch wenig erhellt. Im Dunkel der Vorzeit wird wohl für immer bleiben, was an spärlichen Verkehrswegen den Großraum der mittelmeerischen Kulturen mit dem Norden verband und dabei vielleicht auch unser Land berührte, bald einem Flußlaufe folgte, bald einen Wildwechsel verbreiterte, bald bewußt von einer Höhe zur anderen hin ausgelichtet ward. Diese Süd-Nord-Verbindungen, im Mittelalter durch den wiederauflebenden Salzhandel verstärkt beansprucht, schnitten geradewegs den naturgegebenen Ost-West-Streicher, wie er durch den freilich noch gefahrenumwitterten Donaulauf, mehr noch durch den mit ihm gleichziehenden uralten Einfallsweg aus dem pannonischen Raume gegeben war, seit dem Entstehen der babenbergischen Ostmark in entgegengesetzter Richtung ständig an Bedeutung gewann und schließlich in der Neuzeit zur stark pulsierenden Verkehrsader in die unteren Donauländer geworden war. Die Straßen der Römer in Ufernoricum hingegen waren bewußt weit weniger dem Wirtschaftsverkehre als der Verwaltung und militärischen Sicherung dieses Besatzungsgebietes zugedacht, hätten ihm aber dank ihres hohen straßenbaulichen Standes gewiß auch bestens und bei nur einiger Pflege wohl noch jahrhundertlang dienen können, waren aber in den Völkerstürmen des Frühmittelalters bis auf wenige Reste zugrunde gegangen. Aber auch noch das hohe und späte Mittelalter, auch noch die frühe Neuzeit wußte nichts von Straßenbau und Straßenpflege, in keiner gesetzlichen Bestimmung findet sich derlei klar verankert. Was dort und da eines der örtlichen Taidinge darüber besagt, das war kaum über die Grenzen des Burgfrieds hinaus wirksam und die spärlichen Andeutungen einiger Landgerichtsordnungen des 16. und 17. Jahrhunderts blieben allermeist auf dem Papiere. Den mit der hohen (d. h. Blut-) Gerichtsbarkeit betrauten Landgerichten waren nämlich auch einige Verwaltungsaufgaben, darunter die Pflege der wichtigeren Straßenzüge zugedacht. Da diese fast ohne staatliche Aufsicht und überwiegend nach Gewohnheitsrecht, ja nach Ermessen sich kläglich genug hinschleppende Gerichtsbarkeit zu einem bedauerlich großen Teile nur als eine Einnahmsquelle des weltlichen oder geistlichen Gerichtsherrn gehandhabt zu werden pflegte, läßt sich leicht ermessen, mit welcher Hingabe man eine Aufgabe erfüllt haben mochte, die trotz Heranziehung des robotpflichtigen Untertans zumindest keinen Bargewinn, ja vielleicht gar einen geringen Barverlust erwarten ließ. Dementsprechend war der Zustand selbst der Hauptstraßen: trotz der spannbreiten Radfelgen der sechs-, ja achtspännigen Fernlaster jener Tage, der schwerst beladenen, plachenüberspannten Hauderer-Wagen, waren durch den starken Verkehr, mehr noch durch das Fehlen eines Unterbaues, einer planmäßigen Beschotterung, ja auch nur Abwässerung, durch Regen, Schnee, Frost und Tauen selbst die großen Verkehrswege in einem uns unvorstellbar elenden Stande; in oft knie-, ja hüfthohe Schlaglöcher warf man wohl dann und wann einmal Reiserbülder, Steine und Erde, prügelte dort und da einmal ein versumpftes Stück mit neuen Stämmen aus, aber bis dahin mußten immer erst ungezählte Räder und Achsen gebrochen, Hunderte der armen Gäule zuschanden geschlagen und gefallen sein — nicht umsonst hatte jeder Fuhrmann den „Fellreißer“ anhängen, um dann gleich auf der Straße dem Pferde wenigstens noch

die Haut abziehen und beim nächsten Gerber versilbern zu können —, leichtere Wagen umgestürzt, Menschen — oft genug tödlich — zu Schaden gekommen sein, ehe Mahnung und Drängen der Landstände ob solcher nimmer abreißender Klagen einen Landgerichtsherren einmal zu solcher notdürftiger Straßen-„Pfleger“ bewegen konnte. Wie vollends dann die weniger bedeutsamen Straßen und die Gemeindewege ausgesehen haben mochten, um die sich einzelne Gemeinwesen oder die Grundherrschaft zu kümmern hatten, das läßt sich ausdenken. Erst als in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts im Zuge der Rekrutierungsbestimmungen den neu geschaffenen Distriktskommissariaten die bisherigen Verwaltungsgeschäfte der Landgerichte übertragen worden waren, hätte sich vielleicht eine Verbesserung erwarten lassen. Allein gerade die Hauptstraßen waren nach jenem unseligen französischen Vorbilde zumeist noch in Verpacht gegeben und das hatte, weil sich der Pächter zu bereichern trachtete, noch allzeit den sicheren Verderb solchen Pachtgutes bedeutet. Aber selbst nachdem man damit gebrochen hatte, machten ständige Geldnot der öffentlichen Hand, die vielen Kriege bis ins zweite Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts mit ihrer unerhörten Beanspruchung der Fernstraßen durch endlosen Troß und Geschütz von Freund und Feind bald auch wieder selbst den besten Willen zunichte.

Es läßt sich unschwer ausmalen, wie auch, nachdem endlich Friede, der Staatssäckel aber und der der Länder kaum voller geworden war, die seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts allmählich sich regende Industrie unter den noch immer nach heutigen Begriffen unvorstellbar schlechten Straßen zu leiden hatte. Es war selbstverständlich nicht ihre Pflege allein, die immer noch zu wünschen übrig ließ, sondern auch der vielfach für flüssigen Schwerverkehr hinderliche oft bergauf-talab ziehende Verlauf der Straßen, der die Klagen nicht abreißen ließ.

Läßt sich die Geschichte unseres Straßennetzes in den vorangegangenen Jahrhunderten nur auf Grund planmäßiger Einschau in Archivalien ermitteln — eine Aufgabe, die immer noch ihrer Durchführung harret —, so gibt seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts der jeweilige Jahresbericht der damals neu geschaffenen „Handels- und Gewerbekammer für das Kronland Oberösterreich“ einen recht guten Überblick über den Stand dieser Frage. Diesen Berichten wollen wir hier in den Jahren 1851 bis 1856 folgen und damit einen kleinen Baustein zu jener künftigen Geschichte unseres Straßennetzes liefern.

Die Einteilung der Straßen war damals die:

1. Reichsstraßen — aus staatlichen Mitteln erhalten;
2. Commercial- oder Landesstraßen — nicht mehr wie bisher durch eine sogenannte „Landes-Concurrenz“, sondern nun völlig aus dem „Landesfonde“ bestritten; sie teilten sich je nach ihrer Bedeutung in solche 1. oder 2. Ordnung. Die dabei zu Hand- oder Zugrobot verpflichteten Gemeinden erhielten „nach einem im voraus bestimmten Maßstabe, welcher die Hälfte des ausgewiesenen Kostenbeitrages nicht überschreiten darf, eine Vergütung, und zwar bei Commercialstraßen 1. Klasse aus dem Landesfonds, bei jener der 2. Klasse aus der Kreisconcurrenz, das ist von allen Steuerpflichtigen des Verwaltungsgebietes einer Kreisbehörde bezahlt“.
3. Gemeindestraßen und -wege — von den berührten Gemeinden unter Aufsicht der politischen Behörde mittels Hand- und Zugleistungen zu erhalten.

Nur zwei Landesstraßen (2. Ordnung) tanzten sozusagen aus der Reihe: die von Steyr zur steirischen Landesgrenze führende stand unter der Verwaltung der Eisenwerksdirektion Eisenerz, die von Mitterweißenbach nach Aussee unter jener der k. k. Salinen- und Forstdirektion Gmunden gegen teilweisen Rückersatz der Auslagen aus dem Landesfonds.

Der Bericht der Handels- und Gewerbekammer über das Jahr 1851 klagt, daß die „Commercialstraßen viel, sehr viel zu wünschen übrig ließen“, ja daß vor allem die eisenverarbeitenden Betriebe des Steyrer-Windischgarstner Raumes die Teuerung dieses ihnen so nötigen Rohstoffes vor allem auf jene so schlecht instand gehaltene Straße aus dem Steirischen zurückführten. Auch der Wolfsegg-Trauntaler Betrieb hatte über absatzhemmende schlechte Straßen, Vöcklabrucker und Schwanenstädter Industrien über „zeitweilige Unfahrbarkeit“ der Verbindungen zu klagen. Die Greinburger Güterdirektion verwies auf die heruntergekommenen Straßen im Raume Münzbach, Kreuzen, Klam, Arbing, Grein, auch die „ehemals ziemlich guten Verbindungsstraßen zwischen Peuerbach, Neumarkt, Haag“ waren „seit einigen Jahren verwahrlost“. 32 Gemeinden des Mühlkreises hatten dies Jahr eine bewegliche Eingabe an die Kammer gerichtet, „worin sie die Nothwendigkeit einer für schwere Frachtwägen mit Sicherheit fahrbaren Straße von Linz nach Krumau nachwiesen“. Viele gewichtige Güter müßten vom Mühlkreise donauwärts geführt werden, aber „große Güterwägen können die steilen Höhen nicht passieren, können an vielen Stellen nicht ausweichen und kleinere Lastwägen bedürfen mehrfacher Pferdezahl und gehen schnell zugrunde“. Am 19. 8. leitete die Kammer diese Eingabe mit wärmster Befürwortung an die k. k. Statthalterei weiter und es dürften, so meint sie, „die Verhandlungen bei den Baubehörden noch schweben“. Kaum minder wichtig wäre eine bessere Verbindung zwischen Wels und dem Aschacher Raume und nach Norden weiter nach Neufelden—Haslach—Aigen. „Es ist in dieser Richtung gar keine Verbindungsstraße, auf welcher nur ein geringer Lastwagen verkehren könnte. Wer aber den Umweg von Wels nach Linz, Ottensheim, Neufelden, Rohrbach versuchen wollte, muß 14 Höhen, kann aber mit mäßiger Last ohne Vorspannpferde die Berge nicht passieren“, während im Winter bei Schnee und Eis oft nicht einmal ein Rennschlitten durchzukommen vermöge. An Vorspannpferden fehle es zudem zu jeder Jahreszeit. „Endlich werden die Frachten durch den Umweg, die Gefahr des Abglitschens, den Mangel an Pferden so kostspielig, daß der Verkehr oft ganz gehemmt ist.“ Das obere Mühlviertel, auf Weizen aus dem Flachlande angewiesen, habe überdies dadurch an Teuerung zu leiden. Es fehle also an einer Talstraße von Aschach entlang der Mühl, „wo die schweren Wägen fortkämen . . .“ Fürst Schwarzenberg habe zwar schon auf eigene Kosten die Vermessung durchführen lassen, die einzelnen Bauwerke seien auch schon durchgerechnet, allein es bestehe noch kein Grund zur „Hoffnung auf Beginn des Baues“. Übel sei es in der Tat auch um die Straßen im Raume Grein und Steyr bestellt. Was das untere Mühlviertel an Eisen benötige, könne wohl von dort über Amstetten bis Ardagger kommen, doch fehle noch „eine fliegende Brücke in der Gegend von Grein . . . die Gemeinde Grein dürfte diesem Unternehmen nicht abgeneigt sein“.

Das Jahr darauf (1852) kann die Kammer wenigstens den Beginn einer Umlegung auf der Strecke Linz—Leonfelden—Krumau zwischen der Speichmühle und Glasau, aber noch immer keine Besserung der übrigen vorjährigen Bemängelungen verzeichnen. Dabei sei doch die Talstraße von Landshaag zur böhmischen Grenze schon am 12. 2. 1848 von der

damaligen k. k. Hofkanzlei für die nächste Bauzeit vorgesehen gewesen. Dringend wäre auch eine bessere Verbindung zwischen Eferding und Wels durch Umgehung des Schartner Berges und die Instandsetzung der Straße von Mattighofen zur bayrischen Grenze.

Im Jahre 1853 findet die Kammer die Reichsstraßen durch „bedeutende Ausbesserungen an Schotter dem Umstande angemessen besser als i. J. 1852“. Die nun fast beendete Ausbesserung an der Strecke Linz—Krumau liefere „den Beweis, daß Bergstraßen von bedeutender Höhe hierlandes . . . ohne besonders hohe Kosten recht zweckmäßig umgelegt werden können. Ist der Bau . . . auch durchaus kein kühner zu nennen, so ist es (doch) eine nützliche und vortrefflich ausgeführte Straßenanlage“. Was die beantragte Talstraße entlang der Mühl nach Neufelden und eine Verbindung zwischen Ottensheim und Landshaag betreffe, so habe das k. k. Ministerium am 19. 10. 1853 beides abgelehnt. Doch soll die da bestehende Straße umgelegt und ein Anschluß zur Donau geschaffen werden. Dies Jahr sei die Strecke tatsächlich „in sehr gutem Stande“ gewesen. Auch für eine fliegende Brücke bei Aschach liege nun die Ministerialbewilligung vor. Die Straße entlang der Aschach bis zur Stroblmühle in Richtung Waizenkirchen, die von Mattighofen zur bayrischen Grenze und die Greiner Fliegende seien aber nach wie vor offene Wünsche.

Am 7. 9. 1854 wurde die Aschacher Fliegende eröffnet; die Glaswägen vom Böhmerwalde her ersparen einen Umweg von nahezu zwei Tagen. Nun ist dadurch auch der Getreidebezug des Mühlviertels aus dem Raume Wels—Eferding—Hausruck gesichert, umgekehrt der Bezug von Granit erleichtert. Zwischen 1. 9. 1855 und 31. 8. 1856 beförderte diese fliegende Brücke 1481 zweispännige, 1409 einspännige Fuhren, 3117 Pferde und Ochsen, 1093 Fohlen und Terzen, 1581 Stück Kleinvieh. Was die mehrfach erwähnte Talstraße entlang der Mühl belangt, so spricht die Kammer die Hoffnung aus, „daß jene Techniker, welche noch immer das Heil des Straßenwesens auch über den Höhen suchen, und gar so übel auf Thalstraßen zu sprechen sind, auch bald die Unmöglichkeit erkennen sollten, daß der Verkehr des Oberen Mühlkreises nur so bestehen könne“. Die Fliegende am Ennsertabor (gegenüber Mauthausen) beförderte damals jährlich ziemlich gleichmäßig im Durchschnitte 24.000 Personen und 3000 Fuhrwerke einschließlich der Botenfuhrten aus Kaplitz und Freistadt nach Steyr.

Im Jahre 1856 standen von den 19 Strecken Reichsstraße in Oberösterreich 16 in der Verwaltung der Landesbaudirektion, 3 in jener der Salinen- und Forstdirektion. Sie waren, wie schon gesagt, nirgends planmäßig angelegt, sondern aus zum Teil früher unbedeutenden Verkehrswegen nach und nach zu Landes-, schließlich Reichsstraßen aufgerückt. Nun seien immerhin schon die meisten in ihrem Zuge gelegenen Brücken und Durchlässe steinern gemacht und einige bemerkenswerte Verbesserungen im Verlaufe durchgeführt:

Umfahrung des steilen Schilden- und des Spittelberges bei Ebelsberg (beendet 1854), eine Verbreiterung am Bleicherbach bei Enns (beendet 1855);

Salzburger Strecke: Neustück bei Lambach am Dienerberg, Verringerung der Steigung und neue Brücke (1854/55), Umlegung einer oft überschwemmten Stelle bei Attnang (1855), ausgeglicheneres Gefälle bei Frankenmarkt (1856);

Aufdämmung gegen Überschwemmung bei Furth an der Passauer Straße (1856);

Umlegung des Steilstückes bei Neumarkt i. M. an der Prager Straße (1856);

gemauerte Bogenbrücke über den Wasserlosen Bach vor Gmunden (1855);
Sicherung eines Stückes zwischen Braunau und Altheim gegen Überschwemmung (1856);
Strecke nach Steiermark: Umgehung des steilen Baderkogels (1855), neue steinerne Bogenbrücke beim Danielgraben (1856);
Linz—Rohrbach—Krumau: Umlegung des Johannisbergs bei Ottensheim (1856), Neustück am Hammermayerberg, am Gerlinger- und Hainzenbach (1857);
Ischler Straße: Verbesserung bei Mitterweißenbach durch Verlegung ans Traunufer (1856);
Beginn des Neustückes zwischen Ebensee und Traunkirchen.
Auch die Landesstraßen erfuhren bemerkenswerte Verbesserungen:
Strecke Linz—Zwettl—Leonfelden: Berichtigung vom Stöckelschneiderberger bis zur Lederfabrik im Haselgraben (1854), Berichtigung unterhalb der Eisenbahnüberführung (1855), Umlegung bei der Ödmühle und neue Bogenbrücke (1855), Verbreiterung bei der Speichmühle zwischen Neuem Wirtshaus und Rendlmayr (1856 in Bau), Berichtigung zwischen Harbach und Wies (1856 in Bau), zwischen Eisenbahnbrücke und Koglergut (in Bau)¹;
Rottenegg—Haslach—Schwarzenberg: Verbesserung über den Eschl- und Rohreggerberg (1853);
Pregarten—Unterweißenbach: Berichtigung im Markte Tragwein (1855), Teilumlegung am Hundsbach (in Bau);
Freistadt—Grein: Bau der Kapellerbrücke (1853), Verbreiterung im Markte Weitersfelden unter Abbruch eines Hauses (1854), Verbreiterung auf der Pannholzer Höhe (1855);
Berichtigung zwischen Nadelbach und Unterweißenbach (1853), Umlegung bei den Geisterhäusern (1856);
Waldhausen—Sarmingstein: Umlegung beim Kalchgruber (1856), Erhöhung und Verbreiterung der Leopoldschlager Straße an zwei Sumpfstellen (1855);
Königswiesen—Arbesbach: Umlegung bei der Schanz (1855);
Schwertberg—Zell—Unterweißenbach: Steinbrücke über den Schnutzenbach bei Zell (1857), fast ganz neue Strecke im Josefstal (1856);
Hauderer-Straße: Uferschutz bei Plesching (in Bau), Berichtigungen bei Plesching, Pulgarn, Steyregg (1856), Verbreiterung bei der Bruckmühle, Erhöhung bei der Klammühle (1853), Verbreiterung in den Gemeindegebieten Klam und Saxen (in Bau), Berichtigung zwischen Diessenbach und Struden (in Bau),
Helfenberg—Unterweißenbach: Steinbrücke bei Edlau (1856);
Linz—Kirchdorf: Berichtigung in Kematen (1854), Erneuerung der Kremsbrücke bei Kremsdorf (1855);
Gmunden—Steyr: Verbreiterung in Vorchdorf (1854), Regelung beim Gasthaus Baumgarten (1853), Umlegung beim Brandenburg bei Hall (in Bau), Verbreiterung in Oberndorf (1854), Steinbrücke über den Sulzbach (in Bau);
Steyr—Leonstein: Ufersicherung an der Steinparzwiese (1853);
Kirchdorf—Hall: Regelung (1855), Steinbrücke über den Nußbach und dessen Regelung (1855);

¹ Zum Umbau der Leonfeldner Straße im Raum Linz—Haselgrabeneingang: F. Pfeffer, Die Haselgrabenstraße im Linzer Stadtgebiet. Jahrbuch der Stadt Linz 1961, S. 197 ff

Rosenau—Windischgarsten: Umlegung (1853—1857);
Gmunden—Vöcklabruck: Verbreiterung beim Tiefentalerberg (1853), neue Brücke über die Ager bei Regau (1856);
Gmunden—Schwanenstadt: Uferschutz bei Schwanenstadt (1853);
Scharnstein—Grünau: Verbreiterung und Erhöhung (1854);
Lambach—Vorchdorf: Verbreiterung (in Bau);
Wels—Grieskirchen: Regelung (in Bau);
Aschach—Waizenkirchen: Neustrecke (in Bau);
Ausbesserung der Traunbrücke bei Stadl (1854);
Prambachkirchen—Marienkirchen: Verbreiterung im Greinerfeld (1854);
Gmunden—Eberschwang: Verbreiterung beim Fichtenstein (1856);
Raab—Ried—Grieskirchen: Umlegung im Vormarkte Riedau und Sicherung mittels Pramdurchstich (1854), Berichtigung im Markte Raab (1856);
Engelszell—Peuerbach: Umlegung am Binderberg (1854), Berichtigung in der Engelhartzeller Leiten (1856).

Nach Maßgabe der Mittel waren im Jahre 1856 fürs nächste Jahr geplant:
im Zuge der „sehr wichtigen und frequenten Hauderer Straße“ mehrere Berichtigungen und Umlegungen, besonders die beim Saxener Berg, Verbreiterung beim Koglerberg in Gusen, Umlegung zwischen Mauthausen und der Furter Brücke, Verbreiterung unter dem Werffenstein;
Schwertberg—Unterweißenbach: Umlegung am Stubberg;
Pregarten—Weitersfelden: weitere Berichtigungen am Hunds- und am Gutauer Berg;
Haslach—Rohrbach: weitere Verbreiterungen; ein Weg von Putzleinsdorf nach Oberkappel;
Linz—Leonfelden: Umlegungen zwischen Pflaster und Pachmayr auf der Wies;
Windhaag—Sandl: Umlegung beim Geierpichlerberg und Verbreiterung beim Kaindl; Neustück vom Eisernen Bild bis zur Königswiesen-Arbesbacher Straße;
Harrachstal—Schöneben—Liebenau: Umlegung am Hütten- und Schönebner Berg;
Instandsetzung der alten Salzstraße zwischen Vorchdorf und Voitsdorf;
Neustrecke längs des Hallstätter Sees über den Koppen;
Weyer—Hollenstein: Verbreiterung durch Abbruch eines Hauses in Weyer;
Linz—Kirchdorf: Umlegung zwischen Wartberg und Kremsmünster wegen des Steinwender- und Reichelgruberberges;
Linz—Leonstein: Regelung wegen Baues der Westbahn zwecks besserer Verbindung nach Steyr;
Umlegung bei Hall und Bau der Straße Pettenbach—Wartberg—Strinzing;
Engelhartzeller Straße: Umlegung beim steilen Ägydiberg;
Braunau—Wildshut: Umlegung bei Ach;
Überbrückung und Umlegung eines Gießgrabens bei Rottenbach;
Ried—Frankenburg: Umlegung am Steiningerberg;
Übernahme der Straße Braunau—Mining—Obernberg in den Landesfond.