

Oberösterreichische Heimatblätter

Herausgegeben vom Institut für Landeskunde am o.-ö. Landesmuseum in Linz
durch Dr. Franz Pfeiffer

Jahrgang 3

Heft 1

Jänner-März 1949

Inhalt

	Seite
Herbert Jandaurek: Die Römerstraße zwischen Wels und Böcklabrud	1
Heinrich Wurm: Otto Achatz von Hohenfeld (1614—1685). Ein Landedelmann der Barockzeit	21
Dr. Felicitas Frischmuth: Das Landschaftserlebnis der Salztammergutseken bei Joseph August Schultes (1773—1831)	34

Bausteine zur Heimatkunde

Dr. F. Pfeiffer: Heimatgeschichte in alten Straßennamen	48
H. Antauer: Der Linzer Bartholomäusmarkt und der Bruder Plazbrunnen	54
Georg Grüll: Ein Mühlviertler Garten vor 250 Jahren	56
Dr. Othmar Wessely: Die ersten Linzer Opernaufführungen	64
Dr. Alfred Weisinger: Von Affen und Strauben	67
Dr. J. Oberhumer: Geburts- und Hochzeitsbräuche aus Natterbach	72
Dr. — G —: Von den Zimmerleuten und ihren Bräuchen	75

Lebensbilder

Dr. Eduard Kriebbaum: Dr. Franz Schöberl	81
--	----

Berichte

Dr. F. Pfeiffer: Das Museum als Volksbildungsstätte. Aufgaben zeitgemäßer Museumsarbeit in Oberösterreich	86
Dr. F. Pfeiffer: Die Tätigkeit unserer Heimathäuser im Jahre 1948	89

Schrifttum

Heckl: Die erste österreichische Baußibel	91
Buchbesprechungen	93
Verzeichnis der oberösterreichischen Neuerscheinungen	95

Jährlich 4 Hefte

- Zuschriften für die Schriftleitung (Beiträge, Besprechungsstücke) an Dr. Franz Pfeiffer,
Linz a. D., Museumstraße 14
- Zuschriften für die Verwaltung (Bezug) an die Buchdruckerei des Amtes der o.-ö. Landes-
regierung, Linz a. D., Klosterstraße 7
- Verleger und Eigentümer: Verlag des Amtes der o.-ö. Landesregierung, Linz a. D., Klosterstr. 7
- Herausgeber und Schriftleiter: Dr. Franz Pfeiffer, Linz a. D., Museumstraße 14
- Druckstöcke: Klischeeanstalt Franz Krammer, Linz a. D., Krammstraße 8
- Druck: Buchdruckerei des Amtes der o.-ö. Landesregierung, Linz a. D., Klosterstraße 7

Bausteine zur Heimatkunde

Heimatgeschichte in alten Straßennamen

Heute benennt man unsere Landstraßen nach ihrem Erhalter, als Bundes-, Landes-, Gemeindestraßen, und nach den Orten, die sie verbinden. Die alten Straßennamen waren anschaulicher. Man bezeichnete die Straßen vielfach nach der Eigenart ihres Verkehrs, nach ihrer besonderen Verkehrsbedeutung, nach ihren wichtigsten Verkehrsgütern. Wir können daher aus den alten Straßennamen viel Wissenswertes über die Verkehrsgeschichte unseres Landes entnehmen und Richtung und Bedeutung der alten Verkehrswege feststellen.

Von den alten Straßennamen kommen unserem heutigen Sprachgebrauch jene am nächsten, die die Straßen, vor allem die großen Fernstraßenzüge, als öffentliche Einrichtungen kennzeichnen. Solche Namen sind „via regia“, d. i. „Königsstraße“, und „via publica“, „strata publica“, d. i. „öffentliche Straße“. Die große, von Süddeutschland, Regensburg, Passau donauabwärts nach Wien ziehende Ostweststraße heißt 1278 „via regia in Viennam“. 1140 begegnet uns der Name „via regia“ bei Wels, vermutlich für die Pöhrnstraße, 1142 für die von Ottensheim durchs Mühlobiertel nach Böhmen führende Straße. Dem lateinischen „strata publica“ entspricht der alte Name „Hörstraße“, „Hörweg“, von „Her“, „Hör“ (hochdeutsch „Heer“), d. i. „Volk“, „Allgemeinheit“. Die Kremstallstraße, ein Seitenast der nach Wels ziehenden Pöhrnstraße, heißt 1181 bei Rematen — Neuhofen „strata publica“, 1583 „Hörstraß“; einen Flurnamen „Hörstraße“ weist auch die Gemeinde Geboltskirchen auf. Der Ortsname „Hörweg“ findet sich in Schlatt bei Schwanenstadt (1395 „auf dem Hörweg“), Steinerkirchen an der Traun (1299 Hertweg) und bei Rohrbach (1399 Hertweg, heute Hörbich). Hörgasse heißt ein Teil des alten Ost-Westweges im Linzer Becken bei Hart (Leonöding). Die Namen Hörfurt, Herfurt (Feldkirchen bei Mattighofen, Altheim, Fraham bei Eferding), Hörgattern (Gampern), Hörgasteig (Frankenburg) und viele mit „hör“ zusammengesetzte Ortsnamen gehören hieher. Die Bezeichnung Reichsstraße begegnet uns im 15. Jahrhundert für die heutige Schärdinger Bundesstraße: „auf des heiligen Reichs Straßen zwischen Peuerbach und Passau“. Vom einstigen Straßenzwang kündigt die Bezeichnung „rechte“ (d. i. gesetzlich vorgeschriebene) Straße: die heutige Wiener Bundesstraße wird um 904 bei Enns als „strata legitima“ erwähnt.

Die Namen „obere“ und „untere (niedere) Straße“ unterscheiden Straßen mit gleicher Zielrichtung nach ihrer Lage zum Donaulauf. Der zur Blütezeit Passaus wichtige Straßenzug Passau — Wegscheid — Alzen — Krummau, bzw. Rohrbach — Helfenberg — Hohenfurt hieß „obere Straße“ zum Unterschied von der unteren (von Linz über Leonfelden, bzw. Freistadt nach Böhmen). Die in den Urkunden des Mittelalters vielgenannte „Straße über die Zeiring“ (Rottenmanner Tauern), die als wichtigster Venediger Weg Ober-

österreichs die Verbindung mit Italien herstellte, heißt die „unter oder nieder Straße“ (1554) im Gegensatz zur oberen über den Radstädter Tauern.

Im späteren Mittelalter finden wir vielfach für Fernstraßen den allgemeinen Namen „Landstraße“. So sind im Gebiet von Linz bezeichnet die heutige Wiener Bundesstraße als „Landstraß“, die von der Brücke zu Kleinmünchen „geen Linz gehet“ (1428, heute noch im Namen „Landstraße“ für den Hauptstraßenzug der Stadt Linz erhalten), die alte Fernstraße nach dem Westen, die heutige „Ochsenstraße“, als „landstraß unzt auf den Apprechsperrig“ (Alppersberg, 1465), die alte Welfer Straße Linz — Hart — Weingartshof — Neubau als „Landstraß“ über den Weingarts- und Doppler Hof (1664). Mit der Einführung des Postverkehrs bürgerte sich der Name „Poststraße“, „Postweg“ für die Hauptstraßenzüge ein.

Doch wenden wir uns von diesen allgemeinen Straßennamen einigen besonderen zu, die uns mehr vom alten Verkehr erzählen! Die alten Handelswege, die die Verbindung von Böhmen und dem Mühlviertel zu den zahlreichen Ladestätten (Lande- und Umschlagplätzen) an der Donau herstellten, wurden „Schöfweg“, „Scheffweg“ genannt, d. i. Schiffwege, Wege zu und von den (Donau)schiffen; Schöf, Schef, mittelhochdeutsch schef, althochdeutsch scef, ist die mundartliche Form von Schiff. Auf diesen „Schöfwegen“ kamen — wie die Raffeltettener Zollordnung beweist, schon seit dem frühen Mittelalter — die Ausfuhrsgüter Böhmens, Getreide, Schmalz, Häute, Fische, an die Donauhäfen, von wo die durch die Inn- und Donauschiffahrt aus Tirol, Salzburg, dem Salzammergut und Niederösterreich herangebrachten Güter, vor allem Salz und Wein, als Rückfracht in die Mühlviertler Handelsplätze und nach Böhmen gingen. Solche „Schöfweg“ führten von Obermühl über Neufelden nach Rohrbach, von Freizell, bzw. Niederranna über Niederkappel — Lembach und über Pfarrkirchen — Buchleinsdorf — Sarleinsbach nach Rohrbach, von Freizell und Niederranna über Pfarrkirchen — Kollerschlag — Klaffer nach Oberplan, bzw. Migen, von Niederranna über Falkenstein — Oberkappel nach Wildenranna. An dem über Pfarrkirchen — Kollerschlag führenden „Schöfweg“, der 1385 bei Migen als „alter Schefweg“ erwähnt ist, finden sich besonders viele Schöf-Namen: die Flur Au bei Obernberg nördlich Freizell hieß noch 1669 Schösfau, ein Stück dieser Straße im Pfarrkirchener Wald heißt noch heute Schöfweg, sie führt in das Dorf Schöfgattern (1537 Scheffgattern, vermutlich aus Schöfweggattern entstanden). Im weiteren Verlauf finden sich die Namen Schöffholz, noch einmal Schöfweg, Schöffäcker, Schöfgasse. Auch vom alten Donauhafen Landshag führt ein „Schöfweg“ nordwärts nach St. Peter, an ihm liegt die Ortschaft Schösfau (um 1242 Schefau). Von Linz führt gleichfalls ein „Schöfweg“ ins Mühlviertel, er verlief über die Höhen westlich des Haselgrabens durch die Senke zwischen Lichtenberg und Breitenstein ins Rodeltal nach Zwettl, war also eine Nebenverbindung der Haselgrabenstraße. Er ist 1154 als einer der ältesten Mühlviertler Handelswege erstmalig erwähnt, 1198 heißt er „Scheffwech“, „Scheffweg“, 1212 „vetus via Schef-

ede", 1227 „strata silvestris, dicitur Schefwege". Der Name lebt fort in der an diesem Weg gelegenen Ortschaft Schiefegg, Gemeinde Eidenberg (um 1260 Schefwech, 1343 Schefed, 1564 Schöffedh, 17. Jahrhundert Schefwech). Ein „Schöfweg" war natürlich auch der von Passau nordwärts führende „Goldene Steig", an dem die 1256 erwähnte Ortschaft Schefweg liegt.

Während die Mühlviertler Schöfwegen als Wege zu den Schiffen anzusprechen sind und so die uralte, heute leider zurückgedrängte und verloren gegangene Bedeutung der oberösterreichischen Donauhäfen als der naturgegebenen Ein- und Ausfuhrhäfen Böhmens kennzeichnen, sind die „Schöfwegen" südlich der Donau, die uns längs der Donau und ihren einst schiffbaren Nebenflüssen begegnen, als Schifferwege, Wege der Schiffleute zu verstehen. Der einstige Schiffsverkehr war bis zur Einführung des Gegentriebes, der Rückbeförderung der Fahrzeuge stromaufwärts durch Pferdezüge, nur ein Talverkehr. Die Schiffleute, in jedem Falle aber die Flößer, mußten den Weg zurück zu Fuß machen oder auf einzelnen Strecken Pferde und Wagen mieten. So entwickelten sich längs der schiff- und flößbaren Flüsse die „Schöfwegen", „Flößerwege" und „Flößersteige" (Flößertwege, -steige) als Rückmarschwege der Schiffleute und Flößer (Flößer). Hierbei wurden natürlich die kürzesten, die Windungen der Flüsse abscheidenden Wege benützt. Wir finden daher diese „Schöfwegen" und „Flößersteige" regelmäßig an den größeren Fluß-Schleifen. Als kürzeste Verbindungen folgen sie meist uralten, vorgeschichtlichen Wegen. An der Donau treffen wir in den Strengbergen den von Wien her führenden „Flößersteig", der, das Donauengtal des Strudengaus umgehend, der keltischen Urstraße folgt und noch bis nach der Eröffnung der Westbahn als „alte Landstraße" fahrbar war; er gabelte sich hier in den „Ennsfer" und den „Steyrer Flößerweg". Weiter donauaufwärts heißt die heutige Nibelungenstraße, die auf der Strecke Eferding — Schlögen die zahlreichen Donauschleifen umgeht, bei Haibach „Schifferstraße", Schifferstraße. Sie diente den Schiffleuten der oberen Donau, die hier mit Pferden aus dem Dorfe Haizing nach Schlögen ritten und dann die Fließstein benützten, als Rückweg. An der Enns finden wir einen „Flößerweg" von Steyr durchs Mühlbachtal, Laufatal, Aschachtal nach Großraming, der das Ennsknies von Fernberg umgeht. Der Flurname Schöfgraben, Flößergraben, der Hausname Schefftaler erinnern an seine alte Verkehrsbedeutung, eine Reihe steinzeitlicher Fundstätten, vor allem die Langensteinwand, kennzeichnen ihn als alte Verbindung. An der Traun führte ein „Flößersteig", der heute noch erhalten ist, von der Traummündung über Kleinmünchen — Scharlinz nach Neubau zur alten Straße Linz — Wels. Auf ihm wanderten die Stadlinger Schiffer und Flößer, die die Salzscheiffe und Flöße bis nach Zizlau führten, nach Marchtrenk, von wo sie die vom Stift Lambach schon im 16. Jahrhundert unterhaltene Wagenverbindung nach Stadl, die sogenannte „Haidfuhr" benützten, um am gleichen Tag wieder an ihre Abfahrtsstätte zurückzugelangen. Auch in diesem der Traun entlang in den Donau-Traun-Winkel mit dem alten Donauübergang Tabersheim

(St. Peter — Stehregg) führenden Linzer „Flößertweg“ haben wir einen sehr alten Weg vor uns, wie die an ihm liegenden vorgeschichtlichen Gräberfelder von St. Peter und die Beurkundung von Tabersheim als Mautstätte (885) beweisen; noch bis in das 16. Jahrhundert ging hier der Salzverkehr unter Umgehung der Linzer Maut ins Mühlviertel. Die Smundener Schiffer, die bis Stadl fuhren,kehrten von dort über Roitham — Laakirchen meist auf dem kürzesten Weg zurück, der „Schiffleuthweg“ hieß. Den Inn-Salzbogen Braunau — Salzburg kürzte der Schifferweg von Braunau durch den Lachforst und über den Aldenberg nach dem wichtigen Schifferort Laufen; eine Straße bei Feldkirchen — Moosdorf wird 1585 „Scheffweg“ genannt, über sie hatten die „Scheffleut von Laufen ihren Gangsteig“. Seit dem Aufkommen der Eisenbahn haben diese Wege ihre einstige Bedeutung verloren.

Vor dem Bau breiterer Straßen, die den Verkehr mit Wagen gestatteten, wurde der Frachtverkehr mit Packpferden bewerkstelligt. Die Ladung hieß Saum, Sam (mittelhochdeutsch soum) die Frächter Saumer, Samer (mit hellem a, geschrieben Sämer), die Tragtiere Saumpferde, die Verkehrswege „Saumsteige“, „Saumwege“, „Saumstraßen“, „Samersteige“, „Samerwege“. In den Alpen war das Säumen, das heute noch bei der Versorgung der Schutzhütten üblich ist, lange die vorherrschende Art des Verkehrs, erst spät wurden die Saumwege in Fahrstraßen umgebaut. Auch im hochgelegenen Mühlviertel begegnet uns der Name „Saumstraße“ für eine Reihe alter Verkehrswege. Die Straße Linz — Haselgraben — Böhmen, der vor dem Aufkommen der Freistädter Straße wichtigste Handelsweg von der Donau bei Linz nach Böhmen, wird 1198 als „Saumstraße“ („antiqua via Sawmstraze vulgariter appellata, quae ducit versus Bohemiam“), 1212 als „Saumwech“ erwähnt. Der mit der Saumstraße gleichlaufende Linzer „Schöfweg“ heißt bei Schiefegg „Saumstraße“ (um 1380 auf der Saumstraß, 1676 Sämerstraß); der Name hat sich bis heute als Ortschaftsbezeichnung Saumstraß, Gemeinde Zwettl, erhalten. Auch bei Mitten finden wir 1571 einen „Samersteig“. An der schon genannten „oberen Straße“ Passau — Hohenfurt finden wir bei Alfesl die Ortschaft Saumstraß (1499 Saumersteig, 1787 Samerstraß). In der Gemeinde Farnach, Gerichtsbezirk Frankenmarkt, heißt der Weg Limbach — Seppenröt 1581 „Sämersteig“, „Sämerweg“, 1593 „Somer-, Sommersteig“; hinter Somer-, Sommer- kann sich wie hinter Samer- das Wort Saumer, Säumer verbergen.

Von der Art der Fahrzeuge leitet sich auch der Name „Haudererstraße“ (1723 „Hauterstraßen“) für die 1501 — 19 gebaute linksseitige Donauuferstraße Linz — Mauthausen — Grein her. Hauderer, Haut(er) sind Mietkutscher, Lohnfuhrwerker, deren Wagen mit auf reifenartige Bogen gespannten Sauhäuten gedeckt waren. Diese Wagen dienten dem Fracht-, aber auch dem Personenverkehr. Goethe fuhr 1768 von Leipzig „in dem bequemen Wagen eines Hauderers“ ab und Stelzhamer reiste 1816 mit einem Hauderer ins Gymnasium nach Salzburg. Solche Hauderer haben der Haudererstraße, die

im Gegensatz zur rechtsufrigen Reichs- und Poststraße in erster Linie dem Frachtverkehr diente, ihren bis heute üblichen Namen gegeben. Abgesehen hören wir im 18. Jahrhundert von einem Haudererstreit zwischen Perg und Mauthausen. Die Mauthausener besorgten bis 1731 nahezu ausschließlich den Frachtverkehr nach Linz. Erst in diesem Jahre richteten die Perger Straßenfuhrer ein und führten auch gedeckte Wagen ein. Sie fuhrten um den gleichen Preis wie die ungedeckten Mauthausener Wagen, sodaß auch die Mauthausener solche Wagen einführen mußten.

Von der Steilheit der Straße leitet sich der Straßenname „T o t e n h e n g s t“ für die Straße Kremsmünster — Wels im Markt Kremsmünster her; dieser Name kommt auch in der Gemeinde Regau vor (1669 Tettnhengst).

Sehr häufig erhielten die alten Fernstraßen ihre Namen nach ihren hauptsächlichsten Verkehrsgütern. Den Namen „S a l z s t r a ß e“ finden wir vor allem im Mühlviertel. Bis zur Donau vollzog sich der Salzverkehr vorwiegend auf dem Wasserweg (Inn — Salzach, Traun), die anschließenden Landwege ins salzlose Böhmen waren fast alle Salzstraßen. Die Straße über Freistadt heißt 1590 „Salzstraße“, die Straße Obermühl — Rohrbach 1592 „die alte Salz- und Schmalzstraße“ (Salz als Fracht, Schmalz als Gegenfracht!). Den Namen „Salzstraße“ finden wir auch in Puchleinsdorf (1570 Salzstraße), bei Niederranna (1570 neuer Salzweg), bei Oberhofen (1670 Salzweg), bei Enns (1804 Salzerteig). Salzsteige führten auch von Hallstatt über die Dachsteinhochfläche ins Ennstal, von Aufsee über das Tote Gebirge ins Steyrtal; der 1684 Meter hohe Jochübergang vom Stodertal nach Aufsee trägt den Namen „Salzsteig“ (um 1500 Salzsteig) bis heute.

Ein ähnlich begehrtes Handelsgut wie das Salz war der Wein, der von den Donauschiffen den Weg nach Norden und Süden nahm. In Oberweis, Gemeinde Laakirchen, finden wir 1699 die „W e i n s t r a ß herober des Traunfeldts“, der Burgweg von Niederranna nach Falkenstein heißt „W e i n w e g“ (1570).

Viel umstritten ist der Name „O x e n s t r a ß e“, auf den hier etwas näher eingegangen sei. Die bekannteste oberösterreichische „Ochsenstraße“ ist die bei Linz, der 6,5 Kilometer lange Straßenzug von Jeking, südwestlich Leonding, nach Straßham zur Schärdinger Bundesstraße. Er führt noch heute diese Bezeichnung, doch kommt der Name auch für die Straße Jeking — Gaumberg (1865 „neue Ochsenstraße“), somit für den ganzen, 11 Kilometer langen Straßenzug Gaumberg — Straßham (als amtliche Bezeichnung „Ochsen-Bezirksstraße“) wie auch für die Straßen Leonding — Linz (1807) und Jeking — Hart (18. Jahrhundert) vor; daneben findet sich auch die Bezeichnung „Ochsenweg“ (1820). Schon 1643 heißt die Straße „die Oxen- oder Landstraß“, 1648 „Ochsenstraße“. Sie ist die alte Ost-West-Fernstraße im Linzer Becken, die vor dem Ausbau der heutigen Schärdinger Bundesstraße im Donautal zwischen Linz und Wilhering in Gebrauch war, das Rürnbergmassiv südlich durch die flache Senke zwischen Rürnberg und Kirchberg umfuhr und über das Traunfeld zu den Traunübergängen von Ebelsberg

und Traun führte. Der Name „Ochsenstraße“ findet sich auch bei Egelsdorf, Gemeinde St. Florian am Inn, für die Straße Dietraching — St. Georgen bei Braunau (1581 Ochsenstraß) und für die Straße Hartkirchen — Schlägen im Freudental. Er hat verschiedene, zum Teil sehr abwegige Deutungen erfahren. Man hielt alle „Ochsenstraßen“ für einstige Römerstraßen, die wegen ihrer festen Bauart auch später gern von schweren Ochsenfuhrwerken befahren worden seien und suchte sogar einen sprachlichen Zusammenhang mit dem römischen „strata augusta“ (Kaiserstraße) herzustellen. Aber „Ochsenstraßen“ und „Ochsenwege“ gibt es auch in Gebieten, die nie unter Römerherrschaft standen. Die Namensdeutung ist viel einfacher, „Ochsenstraßen“ sind nichts anderes als durchgängige Straßenzüge, die regelmäßig für den Viehtrieb benützt wurden. Für diesen Verkehr hatten insbesondere Straßen Bedeutung, die Gebiete ausgedehnter Viehzucht mit großen Absatzgebieten verbanden. So wurden z. B. auf der „Ochsen- und Heeresstraße“ Wiborg — Hamburg im Jahre 1547 33.000, 1611 52.000 Ochsen verzollt. Nach Oberösterreich, Bayern und dem übrigen Süddeutschland kam seit jeher viel Vieh aus Ungarn. Die Ost-West-Straßen in unserem Land sind also zumeist auch Ochsenstraßen gewesen, auf denen jährlich viele tausende ungarische Ochsen durch Oberösterreich in die bairischen Städte, nach Nürnberg, Regensburg, Augsburg, Ingolstadt, Ulm, Straubing, Plattling, Passau, München getrieben wurden. Ein solcher großer Viehweg, die „Ochsenstraße, so von Wien heraufführt“, verlief durch das Waldviertel über Groß-Grünz, Arbesbach, Weitersfelden, Freistadt, Leonfelden, Haslach, Rohrbach nach Bayern. 1588 wurden in Ulrichsberg 5158 ungarische Ochsen und Rüge durch den Klafferwald ins Reich getrieben. Auf der Straße aus dem Waldviertel über Königswiesen wurden in Pregarten im Jahre 1569 4900 Ochsen und 1100 Schafe, 1592 3600 Ochsen, 1628 2650 Ochsen, 1641 700 Ochsen und 570 Schafe vermautet. Aber auch auf der Hauptstraße im Donautal gingen jährlich große Viehtransporte von Ungarn nach Bayern, so über Ebelsberg, Wels, Ried und Braunau; die Viehmaut in Ebelsberg befand sich seit 1452 in Pacht der Stadt Wels. Linz wies seit dem 16. Jahrhundert steigende Vieheinfuhr, besonders von ungarischen Ochsen auf, die am Wiener „Ochsenries“ gekauft wurden. 1678 wurden bei 1000 Ochsen von Wien nach Oberösterreich eingeführt. Noch 1826 pachtete die Linzer Fleischaueierinnung eine Schottergrube an der Wiener Poststraße nach Ebelsberg als Aufteilungs- und Verwahrungsort für das von Wien eingetriebene Vieh. Der Trieb des Viehs nach Bayern ging bei Linz, wie aus dem alten Straßennamen hervorgeht, über die heutige „Ochsenstraße“. Im Verlauf der Straße Ebelsberg — Wegscheid — Alkoven kommen einige „Ochsen“-Namen vor, die vielleicht auch mit dem ehemaligen Ochsentrieb zusammenhängen, so der Flurname Ochsenwinkel (um 1704 „der Oxentwintel oberhalb Scharr Linz auf der Welser Haid“).

Von der Benützung für den Viehtrieb leitet sich vielleicht auch der alte Name für die frühere Welser Fernstraße im Linzer Stadtgebiet, die Herrenstraße ab, die 1595 „Saugasse“, 1612 „Rosen- oder Saugasse“ hieß.

Straßenverbesserungen und -neubauten wurden vor Beginn des neuzeitlichen Straßenbaues im 18. Jahrhundert selten planmäßig, sondern oft nur bei Fürstenreisen durchgeführt. So verdankt z. B. die heutige Schärdinger Bundesstraße durchs Donautal Linz — Wilhering einer Reise Kaiser Maximilian II. im Jahre 1570 ihren ersten Ausbau. Die Erinnerung an einen solchen Straßenbau hält der Straßennamen „Dauphinestraße“ für die Bundesstraße Kleinmünchen — Wegscheid fest. Als im Mai 1770 die österreichische Erzherzogin Maria Antoinette als Braut Ludwig XVI. und französische Kronprinzessin (Dauphine) mit großem Gefolge von 500 Personen von Wien nach Paris reiste, wurden auf der ganzen Reifestrecke große Straßenverbesserungen durchgeführt; so ließ das österreichische Kaiserhaus den Straßenzug Ulm — Freiburg — Breisach 1769 im Frontwege durch 100.000 Bauern herstellen. Auf oberösterreichischem Gebiet wurde der schon 1668 als „Welser Straß“ erwähnte Straßenzug Kleinmünchen — Wegscheid, der dem Verkehr Wien — Salzburg unter Umfahrung von Linz dient, für den Zug der Kronprinzessin instandgesetzt.

Die hier gebotenen Beispiele alter Straßennamen sind nur eine Auswahl. Manche andere Namen wären hier noch zu nennen, wie die für viele alte Verkehrswege gebrauchten Bezeichnungen „Römerstraße“, „Hochstraße“, „Steinstraß“, „Mitterweg“, „Gasteig“ u. a., die gleichfalls in Oberösterreich häufig vorkommen. Um die planmäßige Aufzeichnung alter Straßennamen zu vervollständigen, sei an dieser Stelle an alle unsere Mitarbeiter und Heimatfreunde die Bitte gerichtet, sie mögen Mitteilungen und Hinweise zu diesem Gegenstand an den Verfasser gelangen lassen. Die von einer kleinen Arbeitsgemeinschaft in Angriff genommene Straßenforschung in Oberösterreich wird durch solche Mitteilungen wertvolle Anregung und Unterstützung erfahren.

Dr. F. Pfeffer (Linz)

Der Linzer Bartholomäamarkt und der Bruder Platzbrunnen

Die Abhaltung von Jahrmärkten war nicht dem Belieben von Stadt oder Markt überlassen. Als Zeichen besonderer Huld und Gnade wurden sie vom Landesherrn zum Dank für bezeugte besondere Untertanentreue oder als Hilfe nach einem erlittenen schweren Unglück erteilt. Ein Jahrmarkt war ja eine ausgiebige Einnahmequelle nicht nur für die einzelnen ortsansässigen Kaufleute, Händler, Fuhrwerker und Gastwirte, auch die Gemeinde selbst hatte dabei großen Gewinn. Wegzoll, Brückenzoll, Mautgebühr, Lagergeld, Standgeld flossen ihr fast ohne Gegenleistung in den Säckel. Davon ließen sich leicht schadhafte Mauern und Tore ausbessern, Straßen neu pflastern, die Brücken neu belegen oder sonstige größere Auslagen bestreiten.

Die Jahrmärkte dauerten nicht bloß einen Tag, manche erstreckten sich auf 14 Tage oder gar vier Wochen. Da waren die Landstraßen belebt von hochbeladenen Wagen mit Salz aus dem Kammergute, Getreide und Wein aus dem