

Oberösterreichische Heimatblätter

Herausgegeben vom Institut für Landeskunde von Oberösterreich
Schriftleiter: Dr. Franz Pfeffer

Jahrgang 14 Heft 3/4

Juli-Dezember 1960

Inhalt

	Seite
Ursula Giese: Die Filiale des Edlen von Trattner in Linz. Ein Beitrag zur Geschichte des Buchgewerbes in Oberösterreich	145
Franz Pfeffer: Oberösterreichs Straßennetz in der Römerzeit. Zur römischen Topographie zwischen Inn und Enns (Zweiter Teil)	169
Otto Seewald: Hallstattzeitliche Flöteninstrumente in Österreich	181
Ernst Neweklowsky: Die oberösterreichischen Schifferzunftfahnen	188
C. Hohenwarter: Ein oberösterreichischer Soldatenbrief aus dem Jahre 1813	195

Berichte

Oberösterreichische Chronik 1959	197
--	-----

Schrifttum

P. Othmar Wonisch: Abt Berthold von Garsten	211
Buchbesprechung	212
Hans Commenda: Österreichischer Volkskundeatlas	213
Alfred Hoffmann: 900 Jahre Villach	215

Zuschriften an die Schriftleitung (Manuskripte, Belegstücke):
Dr. Franz Pfeffer, Linz a. d. D., Bahnhofstraße 16, Ruf 26 8 71

Zuschriften an den Verlag (Versand, Abonnement- und Einzelbestellungen):
Institut für Landeskunde von Oberösterreich, Linz a. d. D., Bahnhofstr. 16, Ruf 26 8 71

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

Oberösterreichs Straßennetz in der Römerzeit

Zur römischen Topographie zwischen Inn und Enns*

Von Franz Pfeffer (Linz)

Die Limesstraße östlich von Eferding

Donauabwärts von Eferding wurde, wie schon erwähnt, seit Gaisberger die Limesstraße zunächst im Zuge der Ochsenstraße gesucht. Die römische und mittelalterliche Bedeutung dieses Straßenzuges, der kürzesten und bequemsten, dem Gelände am besten angepaßten Straßenverbindung Kleinmünchen—Eferding, steht außer Zweifel: „Der Straßenzug über die Höhe von Appersberg, der sich ostwärts nach Linz und zu den Traunübergängen verzweigte, gehört zu den geschichtlich denkwürdigsten alten Fernstraßen des Linzer Beckens. Hier war von der Natur der Verkehrsweg vorgezeichnet, den der Landverkehr donauaufwärts und donauabwärts immer wieder benutzen mußte, solange ihm das Donautal zwischen Wilhering und Linz versperrt war. Den Zügen der Römer, der Wandervölker, der bairischen Siedler und fränkischen Heere, der Kreuzfahrer öffnete sich hier die natürliche Verkehrsforte nach dem Osten, nach dem Westen. Die von Eferding über die Höhe von Appersberg ziehende O-W-Straße ist die älteste bekundete Fernstraße im Gebiete von Linz“⁶⁷.

Der allgemeinen Anerkennung der Ochsenstraße als eines Teilstückes der römischen Haupt- und Poststraße Enns—Passau stand jedoch die bisherige Auslegung von „Lauriacum XVI Ovifat XXVII Juviacum“ entgegen. Nach Lesart A, also mit 16+27 Meilen (63,7 km) und einem selbständigen Ort Ovifat (in Kleinmünchen, Traun, Hart, Ansfelden, Hörsching oder sonstwo) kommt man nämlich auf der Ochsenstraße um 25,2 km westlich über Juviacum = Eferding hinaus. Nicht zuletzt deshalb kam es zur Lesart B, zur Annahme des Umweges der Limesstraße über Wels. Da aber in diesem Falle das Itinerar um 10 Meilen zu „berichtigen“ war, saugte auch die verlängerte Trassenführung über Wels die überzähligen Meilen nicht auf; mit den korrigierten 26+27 Meilen (78,5 km) kommt man nämlich auf der Straße Enns—Wels—Scharten (Wallern)—Eferding ebenfalls um mehr als 20 km über Juviacum = Eferding westlich hinaus. So mußte dem Itinerar auch im Straßenabschnitt Wels—Eferding ein Zahlenfehler angelastet werden; man führte die XXVII m. p. auf XVII oder XIII m. p. zurück (Miller 1916, Polaschek, Pfeffer 1953). Das wäre sicherlich ein „bedenkliches Rechenexempel“⁶⁸ gewesen, wenn etwa die Gleichung Juviacum = Eferding auf dieser „Berichtigung“ des Itinerars beruht hätte. Der Vorgang war aber umgekehrt: Juviacum war nach allen Zeugnissen mit Eferding gleichzusetzen und diese Ortung erforderte rückwirkend eine Herabsetzung der Meilenzahl; die Annahme eines Zahlenfehlers schien viel weniger bedenklich als die Preisgabe der Gleichung Juviacum = Eferding. Viel unbefriedigender war, daß die Lesart B dazu zwang, die Limesstraße Enns—Paß von Appersberg—Eferding nur als „Limesverbindung zweiten Ranges“ zu werten⁶⁹.

Abb. 3

* Erster Teil dieses Aufsatzes: OÖ. Heimatblätter, Jg. 14 (1960), H. 2, S. 65—96

⁶⁷ Pfeffer S. 541.

⁶⁸ Noll S. 98.

⁶⁹ Pfeffer S. 567.

Die Feststellung der Station Marinianum im Raum von Kleinmünchen—Wegscheid, die wir Noll verdanken, rückt nunmehr die Gleichung Limesstraße=Ochsenstraße neuerlich in den Vordergrund. Es erhebt sich nämlich die Frage, ob Marinianum, die Poststation für Lentia, nicht zugleich auch der Knotenpunkt der Binnen- und Limesstraße war, so daß die Limesstraße in Kleinmünchen und nicht erst in Wels (Lesart B) von der Binnenstraße abzweigte und sich daher mit der Ochsenstraße deckte. Diese Frage läßt sich natürlich nur bejahen, wenn die 16+27 Meilen der Itinerar-Stelle „Lauriaco XVI Ovilatus XXVII Joviac“ nicht zur Gänze der Limesverbindung angehören. Die Straße Enns—Kleinmünchen—Ochsenstraße—Eferding ist ja nur 38,5 km lang (Abb. 3), auf sie passen also höchstens die XXVII m. p. (= 40,0 km), nicht aber auch noch die XVI m. p. des Itinerars.

Diese überschüssigen XVI m. p. spielen nun im Itinerar eine bemerkenswerte, kaum zufällige Doppelrolle:

Der Straßenzug Enns—Kleinmünchen—Paß von Appersberg—Eferding—Engelhartszell—Passau mißt auf den heutigen Straßen, wie schon erwähnt, 96,9 km, unterschreitet also die Limesstraße des Itinerars (81 Meilen = 120,0 km) um 23,1 km oder 16 Meilen (= 23,7 km). Würde also Ovilatus XVI im Itinerar der Limesstraße fehlen, dann ergäbe sich für die ReichsstraßeLauriacum—Joviacum—Boiodurum eine Gesamtlänge von 65 Meilen (96,3 km), die eindeutig auf die Straßenverbindung Enns—Kleinmünchen—Ochsenstraße—Eferding—Nibelungenstraße—Passau/Innstadt (96,9 km) bezogen werden könnte.

Genau XVI m. p. (23,7 km) beträgt aber auch die Entfernung von der Kleinmünchener Straßengabel nach Wels, gemessen an der Binnenstraße Kleinmünchen—Alte Poststraße—Neubau—Wiener Bundesstraße—Haidl—Mitterweg—Pernau—Wels. In der von Wels nach Osten ausgehenden Reihe der Meilensteine, von denen sich nur der Meilenstein I (in Wels) erhalten hat, mußte der Meilenstein XVI an oder nahe der Gabelung der alten Poststraße und der Ochsenstraße in Kleinmünchen gestanden sein.

Abb. 8

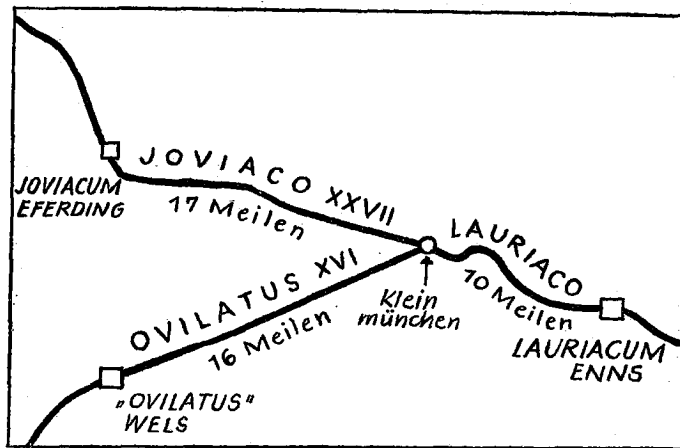
Da der Meilenwert XVI, der bei der Limesstraße „überhängt“, im Abschnitt Kleinmünchen—Wels der Binnenstraße zwanglos untergebracht werden kann, und angesichts der Tatsache, daß im Umkreis von Marinianum der Meilenstein „XVI ab Ovilabis“ (im Itinerar entstellt zu „Ovilatus“ oder „Ululatus“) anzunehmen ist, ergibt sich die Möglichkeit, die Längenangabe Lauriaco XVI Ovilatus XXVII Joviac um den „Drehpunkt“ Marinianum so anzuordnen, daß sich die bisherigen Schwierigkeiten hinsichtlich der Gleichung Limesstraße=Ochsenstraße beheben, ohne daß den antiken Meilenzahlen die geringste Gewalt

Abb. 7 angetan wird:

1. Ovilatus XVI ist nicht, wie bisher angenommen wurde, eine Teilstrecke, sondern nur ein Durchgangspunkt der Limesstraße, jener Punkt (Meilenstein XVI von Wels) an der Kleinmünchener Straßengabel, an dem von der Limesverbindung die Binnenstraße nach Wels abzweigte. Diese 16 Meilen gehören der Binnen-, nicht der Limesstraße an, für die somit nur der Meilenwert Lauriaco XXVII Joviac übrigbleibt.

2. Die Längenangabe Lauriaco XXVII Joviac bezieht sich auf die Limesverbindung Enns—Kleinmünchen—Paß von Appersberg—Eferding, die 38,5 km mißt. Von Enns (Legions-

Abb. 7: Graphische Darstellung der Angaben des Itinerars über die Limesstraße Lauriacum — Joviacum (Enns—Kleinmünchen—Eferding). 1:500.000. Entwurf F. Pfeffer, Zeichnung H. E. Baumert



lager) bis zur Kleinmünchener Straßengabel sind es auf der Wiener Bundesstraße, bzw. Pichlinger Straße, Feuchtwinkelstraße⁷⁰ und Dauphinestraße 14,8 km (10 Meilen). Von der Kleinmünchener Straßengabel gelangen wir auf der Ochsenstraße mit 23,7 km bis zur Verzweigung der Passauer und Nibelungen-Bundesstraße im Osten des Eferdinger Stadtkernes. Berücksichtigen wir, daß die Station Joviacum etwas weiter westlich lag und das Itinerar nur runde Meilenzahlen angibt, dann dürfen wir diese 23,7 km ohneweiters als die 17 Meilen (25,2 km) des Itinerars ansehen, die auf die Teilstrecke Kleinmünchen—Eferding entfallen und zusammen mit den 10 Meilen der Strecke Enns—Kleinmünchen die 27 Meilen des Straßenabschnittes Lauriacum/Enns—Joviacum/Eferding ergeben.

3. Das Itinerar gibt bei der Fahrplanstrecke Wien — Passau — Regensburg — Rheinland zwischen den Stationen Lauriacum=Enns und Joviacum=Eferding einen Hinweis auf den Knotenpunkt der Binnen- und Limesverbindung (Kleinmünchen), von dem aus man nach 16 Meilen — auf der Binnenstraße! — Ovilatus=Wels erreichte; es verzeichnet bei der Limesstraße auch den „Anschluß“ nach Wels und hält damit die Methode unserer modernen Fahrpläne ein, die bei der Darstellung einer Bahnlinie an deren Knotenpunkten Hinweise auf die Anschlußstrecken bringen.

Da das „Ovilatus XVI“ des Itinerars jenen Knotenpunkt der Limesverbindung angibt, an dem die Binnenstraße nach Wels abzweigte, scheint es auf den ersten Blick — und dies gab auch den Anstoß zur neuen Lesart — dem „Mariniano“ der Tabula zu entsprechen. Der Verzweigungspunkt der Binnen- und Limesstraße in Kleinmünchen liegt jedoch 16 Meilen (23,7 km), die Station Marinianium der Tabula nur 14 Meilen (20,7 km) von Wels entfernt. Wir könnten beide Angaben auf den gleichen Straßenpunkt zu beziehen, wenn wir eine ungenaue Meilenangabe der Tabula annehmen. Die beiden Straßenwerke gehen ja auch sonst in ihren Meilenlängen geringfügig auseinander:

	ITINERAR	TABULA
Laciaco (Laciatis—Jovavi (Jvavo)	28 m. p.	27 m. p.
Tutatione (Tutastione)—Ovilavis (Ovilia)	20 m. p.	22 m. p.

⁷⁰ Jandaurek S. 110—112.

Gerade in unserem Falle könnten aber angesichts des zeitlichen Abstandes zwischen der Einrichtung des regelmäßigen Postverkehrs auf der älteren Binnen- und der wesentlich jüngeren, erst zu Beginn des 3. Jahrhunderts eröffneten Limesstraße mit „Marinianio XIII Ovilia“ und „Ovilatus XVI“ zwei topographisch verschiedene Punkte gemeint sein. Es wäre ohneweiters möglich, daß sich die Station Marinianum zunächst an der alten Poststraße, 2 Meilen (3,0 km) westlich der Verzweigung der Straßen nach Wels und Eferding, also im Bereich der heutigen Bahnhofanlagen von Wegscheid, befand und erst nach der Eröffnung der Limesstraße an den jetzt bedeutungsvoller gewordenen Verkehrsknotenpunkt verlegt wurde. Wir besäßen dann einen weiteren Hinweis auf die späte Zeitstellung der Limesstraße, die ja auch erklären könnte, warum diese Verbindung in der (älteren) Tabula fehlt, im (jüngeren) Itinerar aber enthalten ist. Daß dieses die Station Marinianum nicht nennt („Lauriaco X Marinianio XVII Joviaco“), entspricht seinem einheitlichen Aufbau, der jeweils eine Zwischenstation der Tabula überspringt und zwei Tabula-Abschnitte zusammenfaßt.

Ebenso konnte aber Marinianum lediglich als Station der Binnenstraße gedient haben, während an der Limesstraße in der Mitte zwischen Enns und Eferding, also etwa in Hart, ebenfalls eine Station eingerichtet war. In diesem Falle hätte an der Straßengabel selbst keine Poststation bestanden und das Itinerar hätte mit „Ovilatus XVI“ nur den hier anzunehmenden Meilenstein „XVI ab Ovilavis“ als den wichtigen Fernstraßenknotenpunkt zwischen Enns und Eferding angegeben.

Vielleicht bringen künftige Grabungen in dem sehr fruchtbaren Raum von Kleinmünchen—Wegscheid Hinweise auf die ältere Besiedlungsgeschichte dieses Gebietes und auf die Lage der römischen Siedlung am linken Traunbrückenkopf des Überganges Kleinmünchen—Ebelsberg. Wir wollen daher diese letzten kleinen Fragen der Limesstraße offenlassen, glauben aber, daß die großen gelöst sind: Der vermeintliche Ort „Ovilatus“ scheidet endgültig aus der Debatte aus. Die Trassenführung der Limesstraße vom Traunübergang Ebelsberg—Kleinmünchen über das Traunfeld und den uralten Verkehrspfad von Appersberg in das Eferdinger Becken, über den Paß von Sieberstal ins Donautal und durch dieses nach Passau ist gesichert. Nun dürften auch die Gleichungen Jovicum = Eferding und Stanacum = Oberranna keinem Widerspruch mehr begegnen. Die wichtigste Fernstraßenkreuzung des römischen Ost-West-Verkehrs in Oberösterreich rückt an die Verzweigung der Binnen- und Limesstraße in Kleinmünchen. Die vielumstrittene Limesstraße zeigt folgenden Aufbau:

ITINERAR		HEUTIGE STRASSENLÄNGEN	
Lauriaco—„Ovilatus XVI“	X m. p. (14,8 km)	Enns—Kleinmünchen	14,8 km
„Ovilatus XVI“—Joviaco	XVII m. p. (25,2 km)	Kleinmünchen—Eferding	23,7 km
Joviaco—Stanaco	XVIII m. p. (26,7 km)	Eferding—Oberranna	29,2 km
Stanaco—Boioduro	XX m. p. (29,6 km)	Oberranna— Passau/Innstadt	29,2 km
		LXV m. p. (96,3 km)	96,9 km

Ebenso wie im Abschnitt Eferding—Passau folgte auch zwischen Enns und Eferding die römische Reichsstraße der kürzesten und bequemsten Verbindung. Hier hätte eine Straßenführung durch das Donautal einen Umweg bedeutet:

Enns—Kleinmünchen—Straßham—Eferding	38,5 km;
Enns—Ebelsberg—Linz—Wilhering—Eferding	46,1 km.

Außerdem wäre der Verkehr auf der Uferstraße manchen Schwierigkeiten ausgesetzt gewesen. An der Felsenge des Urlaubsteines in Linz (Obere Donaulände), die noch der mittelalterliche Verkehr in der Richtung Tiefer Graben-Königsweg umgehen mußte, hätten vermutlich die römischen Straßenbauingenieure ebenso eine Durchfahrt herzustellen vermocht wie beim Krempelstein. Das Donauengtal Wilhering—Linz aber hätte wegen seiner steilen, felsigen Uferwände in seiner gesamten Länge eine vor Hochwässern und Eisstößen gesicherte Straßenführung im Talhang, wie sie zwischen Schlögen und Passau möglich war, nicht gestattet; die Straße wäre hier — wie die frühneuzeitliche Poststraße und die heutige Bundesstraße — auf das schmale Uferband zwischen den felsigen Hängen des Kürnbergs und der Donau verwiesen gewesen und hätte ebenso wie die neuzeitliche Poststraße dauernd unter Überschwemmungen, Eisstößen und Felsstürzen gelitten. Im Gegensatz zur Strecke Eferding—Passau sprachen also zwischen Ebelsberg—Kleinmünchen und Eferding sowohl die Kürze des Weges wie die Gunst des Geländes gegen die Führung der Limesverbindung im Donautal. Deshalb verzichtete man wohl darauf, *Lentia* durch die Fernstraße berühren zu lassen.

Wir haben die Limesstraße als letzte der drei römischen Reichsstraßen Oberösterreichs behandelt, weil sie die jüngste ist. Die Bauinschrift des Engelhartzeller Meilensteines, nach der Kaiser Caracalla (212—217) „die Straße entlang des Donaustromes zu erbauen befahl“, weicht mit ihrem Text ganz von den Inschriften der übrigen Meilensteine Norikums ab, die lediglich von der Wiederherstellung der Brücken und Straßen (*pontes refecerunt et vias muniverunt*) und der Erneuerung der verfallenen Meilensteine (*miliaria vetustate conlapsa restitui iusserunt, miliaria restituerunt*) berichten, sich also auf Ausbesserungsarbeiten an den Straßen, nicht auf Neubauten beziehen. Bei der Straße im Donauengtal haben wir es also mit einer Neuanlage zu tun, auf deren späte Erbauungszeit auch die Erstanlage des Kastells Schlögen zu Beginn des dritten Jahrhunderts und die Funde an der Limesstraße hinweisen; während die geschlossene Eferdinger Münzreihe mit Trajan (98—117) beginnt, stammen die bisher im Donautal gefundenen Münzen aus viel späterer Zeit (Schatzfund vom Krempelstein: 284—311, Münzfund in Roßgraben: 313—337). Der Verkehr zwischen Norikum und Rätien hat sich vor Caracalla offenbar der Binnenstraße und ihrer Verzweigungen nach Passau und Regensburg bedient; die Einheimischen dürften die eingangs erwähnten Verbindungen durch den Sauwald (Eferding—Peuerbach—Schärding—Passau, Peuerbach—Münzkirchen—Passau) benützt haben. Solange der oberösterreichische Raum, abseits der Hauptangriffslinien der Germanen — westlich und östlich der Waldbarriere des Nordwaldes! — lag, mochten diese Verkehrsverbindungen genügt haben; der Neubau der Straße Passau—Eferding setzt u. E. des Bestehen einer älteren Reichsstraßenverbindung („Binnen-Limesstraße“) nicht unbedingt voraus. Mit der seit dem Ausgang des 2. Jahrhunderts bedrohlich anschwellenden Germanengefahr, die zur Errichtung der beiden neuen Legionslager Albing—Enns (II. italische Legion) und Regensburg (III. italische Legion), zur Befestigung von

Wels und zu anderen Abwehrmaßnahmen führte, wurde auch eine gründliche Reorganisation des norischen Straßennetzes notwendig, von der die Inschriften der zahlreichen, seit 201 errichteten Meilensteine an der Binnen- und Tauernstraße und an anderen Straßenzügen Norikums künden. Diese Erneuerung des Straßenwesens wurde durch den reichsstraßenmäßigen Ausbau der sicherlich alten Wegverbindung Kleinmünchen — Eferding — Passau gekrönt, die auf kürzestem Wege die Legionslager Enns und Regensburg zu verbinden hatte. Vielleicht gaben gewisse bautechnische Schwierigkeiten an der Felsenge beim Krempelstein Anlaß, des Neubaus gerade am 15. Meilenstein von Passau zu gedenken; der Krempelstein liegt innerhalb der von Engelhartzeller Meilenstein angezeigten Strecke. Die heutige Nachfolgerin der Caracalla-Straße, die Nibelungen-Bundesstraße, kann sich jedenfalls rühmen, Oberösterreichs „Bundesstraße mit der ältesten Bauinschrift“ zu sein; leider ist sie durch das Verschwinden des Steines eines einzigartigen verkehrsgeschichtlichen Schaustückes beraubt. Hand in Hand mit dem Straßenneubau ging die Errichtung des Kastells Schlögen, möglicherweise auch sonstiger Befestigungen an der neuen Straße, die ja nun auch den westlichen Germanenstämmen die beste Einfallslinie nach Norikum abgab^{70a}.

Mit der Gleichung Limesstraße = Ochsenstraße scheint die Bedeutung des römischen Verkehrsknotenpunktes Wels, der nach Lesart B Knotenpunkt aller drei römischen Poststraßen Oberösterreichs, der Binnen-, Alpen- und Donaustraße, gewesen wäre, eine gewisse Einschränkung zu erfahren, da ja die Verbindung Wels — Eferding (über Scharn oder über den Paß von Haiding und durch das Innbachtal) nicht zu den im Itinerar verzeichneten Hauptstraßen gehört. Trotzdem wird dieser Verkehrslinie eine größere Bedeutung im römischen Straßennetz nicht abzusprechen sein. Sie bildete ja die geradlinige Fortsetzung der Pyhrnstraße nach Norden an die Donau, wo sie in Juviacum = Eferding in die Limesstraße einmündete, stellte also ein Teilstück der kürzesten Verbindung Italien — Pyhrn — Wels — Eferding — Passau — Rätien, zugleich den westlichen Schenkel des Straßendreiecks Ovilava/Wels — Marinianum/Kleinmünchen — Juviacum/Eferding dar, durch das der oberösterreichische Zentralraum als Drehscheibe des Ost-West- und Nord-Süd-Verkehrs gekennzeichnet ist. Angesichts der Bedeutung Ovilavas als Schlüsselposition des römischen Oberösterreich scheint es nicht ausgeschlossen, daß auch die Verkehrslinie Wels — Eferding, mindestens in späterer Zeit, etwa seit dem 3. Jahrhundert, voll ausgebaut war und sowohl militärischen Zwecken wie dem friedlichen Handelsverkehr diente. Ihr Fehlen im Itinerar würde dann nur besagen, daß dieser Straßenzug keinen regelmäßigen Postverkehr aufwies, daß also die Verbindung über den Pyhrn und Wels, Eferding, Passau nach Rätien doch nicht jene Verkehrsbedeutung besaß, wie sie anderen römischen Nordsüdstraßen, jenen am Alpenostrand, über den Radstädter Tauern usw., zukam.

Die gründlichere Untersuchung der Straßen zwischen Wels und Eferding, die auch nach der Römerzeit bemerkenswerte geschichtliche Einzelzüge aufwiesen und offenbar erst mit dem Aufstieg des Verkehrsmittelpunktes Linz an Bedeutung verloren, bleibt jedenfalls ein wesentliches Anliegen der oberösterreichischen Straßenforschung.

^{70a}Einer dieser von uns vermuteten Militärstützpunkte an der Limesstraße wurde im Frühjahr 1960 durch Dr. Lothar Eckhart in Oberranna freigelegt.

Zur Geschichte der Limesstraße im Mittelalter und in der Neuzeit

Wie die Verkehrstradition der beiden anderen römischen Staatsstraßen wirkt auch jene der römischen Limesstraße Kleinmünchen—Eferding—Engelhartszell—Passau bis in unsere Zeit fort, wenngleich ihre mittelalterlich-neuzeitliche Geschichte wesentlich „bewegter“ ist als die der Binnen- und Alpenstraße und sich gerade an diesem Straßenzug später bemerkenswerte Umschichtungen des Hauptverkehrs auf Parallelstraßen ergaben. Bis ins späte Mittelalter sehen wir die antike Straße noch in der Rolle eines Hauptweges durch Oberösterreich. Ein Jahrtausend nach Caracalla führt uns um 1200 der landes- und straßenkundige Dichter des Nibelungenliedes die einstige römische Poststraße als Reiseweg Kriemhilds und ihres Gefolges vom Rheinland (Obergermanien!) über Bayern (Rätien!) und Österreich (Norikum!) nach Ungarn (Pannonien!) vor. Als Reisestationen des Zuges nennt er Passau-Boiodurum („der Bischof mit seiner Niftel ze Pazzouwe reit“), Eferding=Joviacum („nu war diu Küniginne ze Everdingen kommen“), nicht aber Linz, sondern nur den Traunübergang, also Marinianum-„Ovilatus XVI“ („do si über die Trune komen“), und Enns=Lauriacum („bi Ense uf daz velt“). In der Dichtung fließen historische Personen und Zustände des 5. und 10. Jahrhunderts und das Zeitkolorit des 12. Jahrhunderts ineinander; zu allen diesen Zeitschichten paßt der uralte Ost-West-Weg Oberösterreichs in gleicher Weise. Das vom Dichter aus dem Blickwinkel des 12. Jahrhunderts geschilderte „Itinerar Kriemhilds“ deckt sich daher genau mit den Stationen des Itinerarium Antonini.

Im 13. Jahrhundert tritt uns die Donauuferstraße Passau—Eferding auch in mehreren bedeutungsvollen Urkunden entgegen. Damals kam es zu Übergriffen Pilgrims von Rannriedl und Konrads von Tannberg, die den Verkehr zwischen Passau und Eferding zu Wasser und zu Lande störten. Ein zwischen Österreich, Bayern und Passau im Jahre 1281 geschlossenes Abkommen über den „Straßenfrieden“ zwischen Passau und Eferding stellte die Ordnung wieder her. Wernhard von Schaunberg, der den Schutz der „Landstraße“ und des Donauweges zwischen den beiden Städten übernahm, erhielt 1282 von Passau zeitweise die Burgen Marsbach am linken Donauufer und Wesen am rechten Donauufer übertragen⁷¹. Auf diese Ruhestörungen scheint Bischof Wernhard von Passau in der Gründungsurkunde für das mit Kirche und Markt (forum) Engelhartszell begabte Zisterzienserkloster Engelszell (1293) Bezug zu nehmen. Unter den Gründen, die ihn zur Klostergründung bewogen, führt er die vergangenen und gegenwärtigen Streitigkeiten in diesem Gebiet an und gibt der Hoffnung Ausdruck, die neue Stiftung möge ein Hort des Friedens sein. Dazu komme noch, „daß weder die stromaufwärts nach Passau reisenden Standespersonen“ — stromabwärts bediente man sich des Wasserweges! — „auf der langen Wegdistanz zwischen Eferding und Passau ein Hospiz, noch die Armen einen Zufluchtsort und Leibesnahrung fänden. Deswegen habe er Vorsorge getroffen, daß in der Mitte des Weges eine Wohnung Gottes erstehe, wo die Vorüberreisenden ihre müden Häupter zur Ruhe betten könnten⁷²“. Engel-

⁷¹ Oö. UB. 3, S. 532—536 Nr. 579.

⁷² Cum ascendentibus versus Pataviam nec per longam viae distantiam, hoc est inter Everding et Pataviam, honesti viri aliquod invenirent hospitium nec pauperes receptaculum aut corporis alimentum . . . providimus, velut in medio spatio itineris habitaculum dei fieri, ubi possent capita transeuntium fatigatorum reclinari. Oö. UB. 4, S. 184 Nr. 199.

hartszell liegt von Passau (Stadtmitte) rund 26 km, von Eferding 34 km, vom Eintritt der Straße ins siedlungsarme Waldgebiet bei Hilkering rund 24 km entfernt. Es weist also annähernd die Mittellage auf wie die römische Station Stanacum—Oberranna (je 29,2 km von Eferding und von Passau/Innstadt). Das „hospitium“ Engelszell erweist sich ebenso als der mittelalterliche Nachfolger der römischen Raststation Stanacum, wie das mittelalterliche Hospiz (Spital) am Pyhrn die Rolle des römischen Gabromago übernahm.

Der rege Reiseverkehr von Eferding nach Passau führte zur Einrichtung einer regelmäßigen Schifffahrt auch in der Bergrichtung, des Fliesteinverkehrs Schlögen—Engelhartzell—Passau, der übrigens im 17. Jahrhundert bereits Nachtverkehr hatte; 1633 erneuerte Ferdinand II. die „Fließstainer Ordnung“. Im 17. Jahrhundert gab es Streitigkeiten zwischen den verschiedenen Fliesteinern, dem Wirt von Schlögen, den Leuten von Wesenufer und Engelhartzell. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts fuhr man mit der Fliestein in einer Nacht von Schlägleiten (=Schlögen) nach Passau⁷³. Den Weg donauaufwärts von Eferding (Aschach) nach Passau benützten die von Ungarn nach Bayern heimkehrenden Flößer, die bis Aschach zu Fuß oder mit Zeiselwägen reisten und in Haizing bei Aschach Pferde zum Ritt nach Schlögen, bei der Mühle Schlögen eine Fliestein mieteten. Einblick in die Reisegepflogenheiten des 16. Jahrhunderts gibt uns eine Wilheringer Reiserechnung von 1566⁷⁴. Drei zur Priesterweihe nach Passau reisende Wilheringer Konventualen hatten folgende Auslagen:

Hinfahrt:

Am hinauffraisen, zu Aschach über Wasser	8.S ₁ ;
Daselb zu Aschach verzerdt	1 β 26.S ₁ ;
Über die Schleggleuthen von 3 rossn geben	3 β 2.S ₁ ;
Zu Wesnurfar verzerdt	2 β 24.S ₁ ;
Am Mittwoch zu Ennglhardszell verzerdt	1 β 18.S ₁ ;

Rückfahrt:

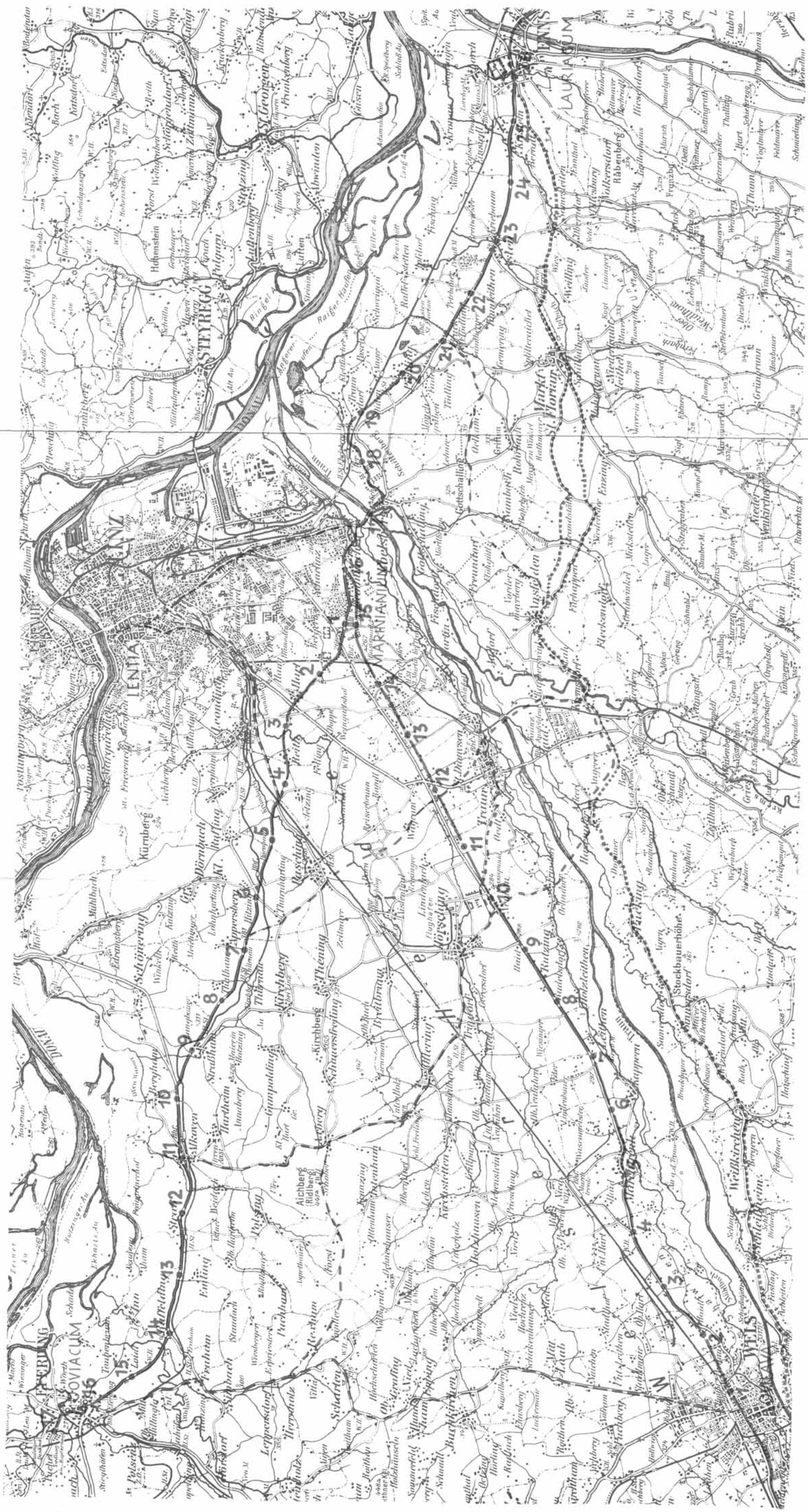
Am Sambstag von Passau auff Engelhartzell zu füren	24.S ₁ ;
daselbst ab dem Floß auß zu füeren geben	12.S ₁ ;
Am Sonntag von Engelhartzell her heim zu füeren	1 β 18.S ₁ .

Die Donauuferstraße hatte ihren römerzeitlichen Ausbau in erster Linie strategischen Erfordernissen zu verdanken. Daher ist es nicht verwunderlich, daß später der Hauptverkehr das Donautal wieder verließ und die dichter besiedelten Gebiete am Südabfall des Massivs aufsuchte; dort waren gute Straßenzüge auch deswegen nötiger, weil im Donautal dem Verkehr ohnehin der Wasserweg zur Verfügung stand. Im Jahre 1435 hören wir von „des heiligen Reiches Straßen zwischen Peuerbach und Passau“. 1592 wird von Waizenkirchen berichtet, es liege „an der neueröffneten, aus Österreich ob der Enns nach dem römischen Reich führenden Straße“. Im 17. Jahrhundert ist der Straßenzug Eferding—Peuerbach—Eisenbirn—Passau als Poststraße bezeugt⁷⁵. Der Hauptverkehr war also von der römischen Straße im Donauengtal auf die Straßen südlich des Sauwalds übergegangen, die vermutlich

⁷³ E. Neweklowsky, Die Schifffahrt und Flößerei im Raume der oberen Donau 1 S. 344—347.

⁷⁴ Stiftsarchiv Wilhering, Pfarre Leonfelden, Karton 162.

⁷⁵ Pfeffer S. 565; Riedel S. 276.



—●— Römische Reichsstraßen mit Längenangabe in Meilen Angenommene Trasse der Binnenstraße - - - - - Angenommene Trassen der Limesstraße

Abb. 8: Rekonstruktion des römischen Poststraßennetzes im Raum Enns—Wels—Eferding. 1:100.000. — Die Karte zeigt die verschiedenen Varianten, die bisher für die römische Binnen- und Limesstraße im oberösterreichischen Zentralraum angenommen wurden, und bezieht die Meilenangaben der Tabula bzw. des Itinerars auf die Binnenstraße Wels — Pernau — Mitterweg — Haidl — Wiener Bundesstraße — Neubau — Alte Poststraße (Flötzerweg) — Kleinmünchen — Ebelsberg — Feuchtwinkelstraße — Pichling — Wiener Bundesstraße — Enns (Meilenzählung von Wels aus) und auf die Limesstraße Kleinmünchen — Eferding (Meilenzählung von Kleinmünchen aus). — Grundkarte: Freytag-Berndt Touristen-Wanderkarte, abgedruckt mit Genehmigung des Verlages Freytag-Berndt und Artaria, Wien.

auch schon in der Urzeit und während der Römerherrschaft — vor dem Ausbau der Donauuferstraße — benützt worden waren.

Zog sich zwischen Eferding und Passau im Mittelalter der Hauptweg aus dem Donautal zurück, so spielte sich zwischen Eferding und Linz der umgekehrte Vorgang ab. Das römische Lentia lag abseits des Reichsstraßennetzes, das mittelalterliche Linz, das neben seiner alten Bedeutung als Donauplatz nun auch wichtiger Durchgangspunkt des Nord-Süd-Verkehrs wird und damit seine volle Bedeutung erlangt (Zollordnung von Raffelstetten!), lenkt den Verkehr der Ost-West-Straßen ins Stadtgebiet. Das Linzer Haupt- und Poststraßennetz der frühen Neuzeit zeigt als Westeinfahrt von Passau nach Linz den Straßenzug Eferding—Straßham—Jetzing—Leonding—Linz (1643 „Landstraße“), als Westeinfahrt von Salzburg den Straßenzug Neubau—Doppl—Langwied—Linz (1648 „Landstraße“), als Osteinfahrt die Landstraße und Wiener Reichsstraße (1419 „Hochstraß“). Auf der alten römischen Poststraße Ebelsberg—Kleinmünchen—Neubau—Wels, an der jetzt Enns (1529), Ebelsberg (1526), Marchtrenk (1506, 1563—1568) und Wels (1630) als Poststationen nachweisbar sind, ging der Direktverkehr Wien—Salzburg an Linz vorüber. Das römerzeitliche Verkehrsnetz im Raum von Linz diente also mit Ausnahme des Teilstückes Jetzing—Wegscheid—Kleinmünchen der Limesstraße weiterhin dem Hauptverkehr. Wie Lentia im Itinerar und in der Tabula nicht als Poststation erscheint, vermochte sich bezeichnenderweise auch im neuzeitlichen Linz zunächst kein postalisches Zentrum zu entwickeln⁷⁶.

Abb. 9a

Abb. 9b

Erst der Straßenbau des 17. und 18. Jahrhunderts brachte grundlegende Veränderungen. Der Verkehr Passau—Linz lief nun von Eferding über Wilhering und durch das Linzer Donauengtal in den Stadtkern; 1609 erscheint Pasching am Südfuß des Überganges von Appersberg noch als Station der Reiseverbindung Passau—Schärding—Peuerbach—Eferding—Linz, aber schon 1648 wurde die Straße über Appersberg nicht mehr „vom Postwesen benützt“. Damit war die gesamte Limesstraße zwischen Straßham und Kleinmünchen zur Nebenstraße herabgesunken. Als Fernweg diente sie jetzt vorwiegend nur noch dem Ochsentrieb von Ungarn durch Österreich in die süddeutschen Städte, der Oberösterreich auf mehreren Ost-West-Straßen, auch nördlich der Donau (Ochsenmatten in Pregarten und Ulrichsberg mit jährlichem Durchtrieb bis zu 5000 Tieren) passierte. Die Ochsenstraße Kleinmünchen—Eferding ist erstmals 1643 („Oxen- oder Landstraß“) und 1648 („Ochsenstraße“) so bezeichnet. Die gleiche Bezeichnung finden wir auch im Tal des Adlersbaches (Westauffahrt des Passes von Sieberstal) und weiter westlich an der Straße Passau—Straubing—Regensburg. Der entlang des gesamten Straßenzuges feststellbare Name Ochsenstraße weist auf den Verkehrszusammenhang dieser kürzesten Ost-West-Verbindung durch Oberösterreich, die deshalb auch als Viehtransportstraße bis ins Eisenbahnzeitalter in Verwendung blieb⁷⁷. Die zielstrebigsten, weite Räume verbindenden „Ochsenstraßen“ sah man mit Recht als einstige Römerstraßen an; nur die Ableitung des Namens „Ochsenstraße“ von „strata Augusta“ („Kaiserstraße“) war ein Irrtum.

Abb. 9c

Im 18. Jahrhundert entstand als neue Hauptstraße Wels—Linz bzw. Ebelsberg auch der Straßenzug Neubau—Wegscheid—Neue Welt (heutige Wiener Bundesstraße). Die

⁷⁶ Riedel S. 276.

⁷⁷ F. Pfeffer, Die „Ochsenstraße“ bei Linz, Oö. Heimatblätter 3 (1949) S. 162—169.

einstige Poststraße Neubau—Doppl—Leonding—Linz erscheint 1780 als „alte Poststraße über die Berge“, die Poststraße Neubau—Kleinmünchen 1785 als „gewesene Poststraße“; der Straßenzug Linz—Neue Welt präsentiert sich 1780 als „Ennser und Welser Poststraße“. Somit war auch die einstige römische Binnenstraße Kleinmünchen—Neubau („Flötzerweg“) aus der Reihe der Hauptwege ausgeschieden. Anlässlich der Reise der französischen Kronprinzessin Maria Antoinette von Wien nach Paris (1770) wurde zur Abkürzung des Umweges Ebelsberg—Neue Welt—Wegscheid der Straßenzug Ebelsberg—Kleinmünchen—Wegscheid (Teilstrecken der einstigen römischen Binnen- und Limesstraße) verbessert („Dauphinestraße“) und damit als Hauptstraße „reaktiviert“. Da die Straße Linz—Wilhering wegen der Donauhochwässer häufig unpassierbar war, baute man zu Beginn des 19. Jahrhunderts die Ochsenstraße bzw. den Straßenzug Straßham—Jetzing—Leonding—Linz, der damit seinen „Altstraßencharakter“ teilweise verlor, als Ersatzstraße aus. Damals wurde auch erwogen, die gesamte Ochsenstraße Kleinmünchen—Wegscheid—Straßham als Teilstück der Poststraße Wien—Passau einzurichten. Aus einem Gutachten von 1823 geht hervor, daß es schon lange der allgemeine Wunsch war, „es möge für die Reisenden der Straßenzug von Kleinmünchen über die Ochsenstraße eröffnet werden, weil von da über Eferding eine weit kürzere Strecke als über Linz nach Eferding führe, so daß man auf dieser Route mindestens eine Stunde erspare. Vor dem Ausbau der Ochsenstraße habe man bei Sperrung der Wilheringer Straße durch Hochwasser mit einem großen Umweg über Wels und Scharthen nach Eferding reisen müssen und sei gezwungen gewesen, selbst die Diligenzen auf dieser Route (auf der „Limesstraße“ der Lesart B!) zu führen“. Die einstige römische Reise- und Poststraße „Ovilatus XVI“—Joviacum sollte also im Jahre 1823 in aller Form als neuzeitliche Fern- und Poststraße wieder erstehen, wozu es allerdings nicht kam.

Im Abschnitt Eferding—Engelhartzell—Passau war der durchlaufende Straßenzug zu Beginn des 19. Jahrhunderts streckenweise abgekommen. Die Mappe des Franziszeischen Katasters zeigt in einzelnen Abschnitten keinen öffentlichen Weg; auch die Karte von Souvent (1857) verzeichnet zwischen Passau—Krempelstein, Kronschnig—Wesenufer, Schlögen—Sieberstal keine Straße. Dauernd blieben aber wohl die Wegverbindungen Steinwänd—Sieberstal—Haibach und Steinwänd—Sieberstal—St. Agatha—Neukirchen in Verwendung, die den Nordosten der „Grafschaft“ Schaunberg mit ihrer „Hauptstadt“ Eferding verbanden. Die Straße, die vom Aschachtal (Steinwänd) am Nordhang des Zeilerbachtals zur Höhe von Sieberstal und weiter nach Haibach bzw. durch das Tal des Adlersbaches nach Schlögen führte, sehen wir in ihrer östlichen Anstiegsstrecke auf G. M. Vischers Ansicht der Burg Stauf (1674) dargestellt; sie strebt aus dem Aschachtal zur Paßhöhe hinauf und gibt sich durch die Zielangabe „Schlöggleiten“ als der mittelalterlich-neuzeitliche Reiseweg nach Schlögen zu erkennen, das wir auch mit dem Namen „Schlößenleiten“ belegt finden. Das Bestehen einer mittelalterlich-römischen Verbindung durchs Donautal braucht nicht abgelehnt zu werden⁷⁸, weil hier bisher keine antiken Straßenreste zutage traten und Teile der Straße später überhaupt abkamen; die römischen und mittelalterlich-neuzeitlichen Belege beweisen das Bestehen dieses Straßenzuges, der freilich erst 1885 wieder zur durchlaufenden

⁷⁸ Jandaurek S. 226, 231, 235.

Abb. 9: Die Entwicklung des Fernstraßennetzes im Südraum von Linz. Vier Übersichtskärtchen 1:500.000. Entwürfe F. Pfeffer, Zeichnungen H. E. Baumert.

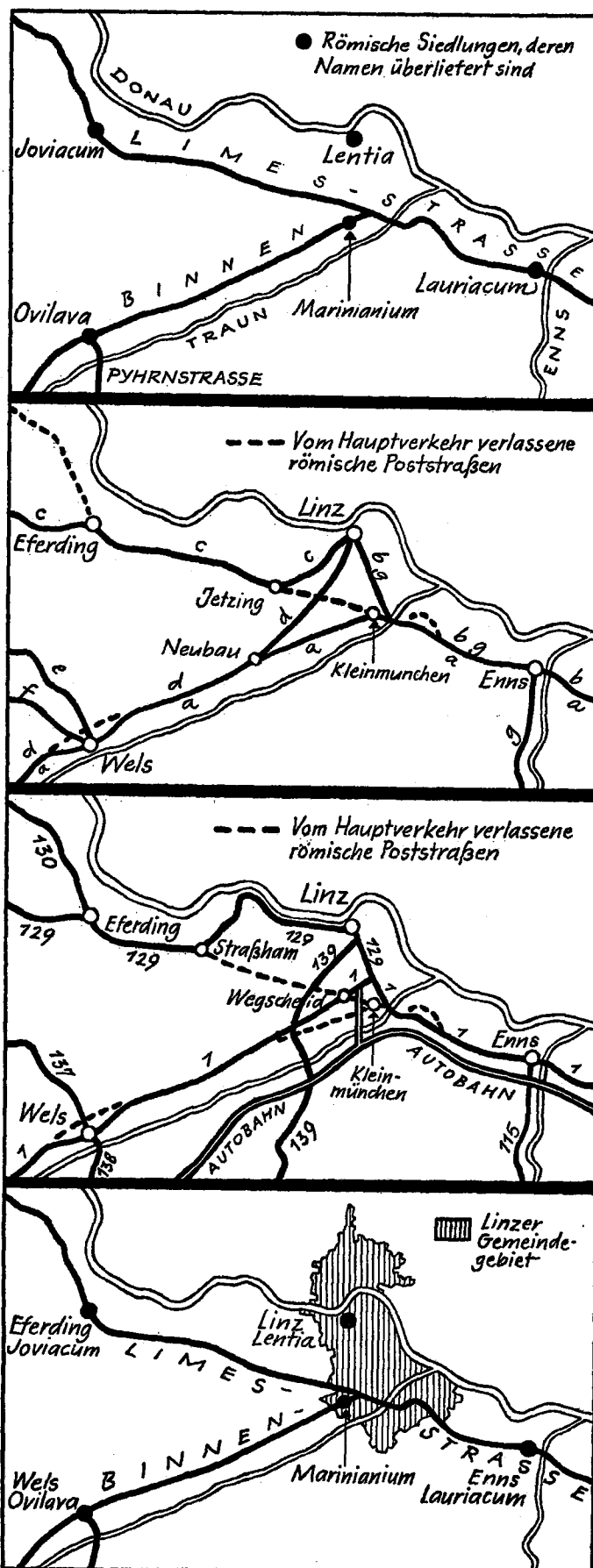
a) Römische Poststraßen (Binnen-, Alpen-, Limesstraße). — Linz in Abseitslage vom Hauptstraßennetz

b) Frühneuzeitliche Poststraßen (Anfang 17. Jh.):

a Wien — Kleinmünchen — Alte Poststraße — Neubau — Wels — Salzburg, b Wien — Ebelsberg — Neue Welt — Linz, c Passau — Eferding — Straßham — Jetzing — Leonding — Linz, d Salzburg — Wels — Neubau — Doppl — Hart — Langwied — Linz, e Wels — Peuerbach — Passau, f Wels — Ried — Braunau, g Graz — Leoben — Steyr — Linz. — Linz hat das Hauptstraßennetz an sich heran-gezogen.

c) Bundesstraßennetz 1960: 1 Wiener, 115 Eisener, 129 Passauer, 130 Nibelungen-, 137 Schallerbacher, 138 Pyhrnpaß-, 139 Kremstal-Bundesstraße. — Der Straßenzug Passau — Wien durchquert unmittelbar den Linzer Stadtkern; die Hauptverbindung Wien — Salzburg (Autobahn) ist über die Traun nach Süden abgelenkt.

d) Römisches Hauptstraßennetz und Stadtgebietsgrenzen von Linz. — Das vergrößerte Stadtgebiet umfaßt heute Teilstrecken der römischen Binnen- und Limesstraße.



Poststraße ausgebaut, 1930 zur Landes- und 1948 zur Bundesstraße erhoben wurde und sich gegenwärtig in großzügigem Ausbau befindet.

So hat auch die römische Staatsstraße Lauriacum—Joviacum—Stanacum—Boiodurum heute als moderne Bundesstraßenverbindung weithin ihren alten Rang wieder inne. Als Hauptweg ist lediglich ihr Teilstück zwischen Straßham und Kleinmünchen ausgefallen. Doch auch in diesem Streckenabschnitt ist die einstige Limesstraße und spätere Ochsenstraße heute bei Straßham ein Teilstück der Theninger Landesstraße, von Straßham bis Jetzing und von Hart bis Wegscheid Bezirksstraße, von Wegscheid bis Kleinmünchen Stadtstraße⁷⁹. Nur zwischen Jetzing und Hart hat sie alle Bedeutung eingebüßt. Durch diese Lücke im alten Verkehrsgefüge ist die Anziehungskraft der Verkehrsknotenpunktes Linz gekennzeichnet. Deutlicher hat sich die römerzeitliche Verkehrsstruktur der Binnenstraße erhalten. Auch heute berührt der Ost-West-Fernverkehr Wien—Salzburg die Stadt Linz nicht unmittelbar, sondern führt über Ebelsberg—Wegscheid an ihr im Süden vorüber; noch weiter rückt er auf der Trasse der Autobahn Wien—Salzburg von ihr ab.

Abb. 9d Allerdings ist das heutige Stadtgebiet von Linz den römischen Ost-West-Straßen im Bereich des Traunüberganges Ebelsberg—Kleinmünchen so weit „entgegengewachsen“, daß immerhin rund 7 Meilen (10,5 km) der einstigen römischen Binnenstraße und 2½ Meilen (3,8 km) der Limesstraße innerhalb der jetzigen Stadtgrenzen liegen. Die Limesstraße bildet die Achse der neuen Wohnviertel von Kleinmünchen—Wegscheid; zwischen Wegscheid und Hart folgt ihr die Stadtgebietsgrenze. Neben Lentia liegt mit Marinianum an der Binnenstraße eine zweite, namentlich bekannte römische Siedlung im heutigen Stadtbezirk. Befand sich das Truppenlager Lentia fernab der Binnenstraße, so ist jenes des modernen Linz (Kasernen in Ebelsberg) an sie vorgerückt.

⁷⁹ Die im 18. Jahrhundert wieder voll ausgebaute Dauphinestraße Kleinmünchen—Wegscheid zählte seither zu den Reichsstraßen Oberösterreichs; als solche erscheint sie bereits in der josefinischen Militäraufnahme (1769—1772) und in der Oberösterreich-Karte von Schütz (1787). Noch das Bundesstraßengesetz vom 8. 7. 1921 führt die Dauphinestraße als Bundesstraße an, erst jenes vom 18. 2. 1948 enthält sie nicht mehr.