

Tobias E. Hämmerle, Josef Löffler, Elisabeth Rosner, Martin Scheutz (Hrsg.)

# Niederösterreich im 18. Jahrhundert

Eine Publikation des NÖ Landesarchivs – NÖ Instituts für Landeskunde  
in Zusammenarbeit mit dem Institut für Österreichische Geschichtsforschung

Band 1

## Land, Politik und Wirtschaft

---

Verlag NÖ Institut für Landeskunde  
St. Pölten 2024

Alle Beiträge vorliegender Publikation mit einem entsprechenden Vermerk haben ein externes Begutachtungsverfahren durchlaufen.

Medieninhaber (Verleger und Herausgeber):  
NÖ Institut für Landeskunde  
3109 St. Pölten, Kulturbezirk 4  
Verlagsleitung: Elisabeth Rosner

Land Niederösterreich  
Gruppe Kultur, Wissenschaft und Unterricht  
Abteilung NÖ Landesarchiv und NÖ Landesbibliothek  
NÖ Institut für Landeskunde  
[www.noel.gv.at/landeskunde](http://www.noel.gv.at/landeskunde)

Redaktion: Tobias E. Hämmerle, Josef Löffler, Elisabeth Rosner, Martin Scheutz  
Lektorat, Korrektorat und Register: Veronika Helfert  
Korrektorat der Anmerkungen: Jacqueline Schindler  
Englisches Korrektorat: John Heath  
Bildredaktion: Tobias E. Hämmerle  
Bildbearbeitung: Wolfgang Kunerth  
Layout und Umschlag: Martin Spiegelhofer  
Farbkonzept und Sujet: Atelier Renate Stockreiter  
Druck: Print Alliance HAV Produktions GmbH

Umschlagabbildung: Renate Stockreiter, basierend auf: Stadt und Burg Dürnstein, Chromolithographie von Josef Konstantin Stadler nach einer Zeichnung von Franz Josef Manskirch (1768–1830), ca. 1798, Niederösterreichische Landesbibliothek, Topographische Sammlung, 1.118

Vorsatzblatt: Johann Baptist HOMANN, Archiducatus Austriae Inferioris In omnes suas Quadrantes Ditiones divisi [...] (Nürnberg, um 1710), Österreichische Nationalbibliothek, Kartensammlung, FKB 272-20, III,14

Nachsatzblatt: *Geometrischer Plan der Straßen in Nieder-Oesterreich*, Alois Groppenberger von Bergensstamm, 1785, Niederösterreichische Landesbibliothek, Kartensammlung, AI 25

© 2024 NÖ Institut für Landeskunde, St. Pölten  
ISBN 978-3-903127-43-2 (Gesamtpublikation)  
ISBN 978-3-903127-44-9 (Band 1)  
ISBN 978-3-903127-45-6 (Band 2)  
DOI: [doi.org/10.52035/noil.2024.18jho1](https://doi.org/10.52035/noil.2024.18jho1)

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdruckes, der Entnahme von Abbildungen, der Rundfunk- oder Fernsehendung, der Wiedergabe auf fotomechanischem oder ähnlichem Wege und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwendung, vorbehalten. Ab 2026 wird dieses Werk als Open-Access-Publikation zur Verfügung stehen. Alle Texte inklusive der Grafiken und Tabellen unterliegen der Creative-Commons-Lizenz BY International 4.0 („Namensnennung“), die unter <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/> einzusehen ist. Jede andere als die durch diese Lizenz gewährte Verwendung bedarf der vorherigen schriftlichen Genehmigung des Verlages. Ausgenommen vom Anwendungsbereich dieser Lizenz sind Abbildungen. Die Inhaber\*innen der Rechte sind in der Bildunterschrift genannt und diese Rechte werden auch in der elektronischen Veröffentlichung maßgeblich bleiben.



Andrea Serles

## Die Verkehrsinfrastruktur Innovationen auf alten Wegen

**Abstract:** Wer heute auf der Pragerstraße, der Brünnerstraße oder der Semmeringstraße durch Niederösterreich fährt, denkt wohl nur selten daran, dass der Grundstein zum systematischen Ausbau dieser Verkehrswege bereits im frühen 18. Jahrhundert gelegt wurde. Die Probleme waren damals wie heute dieselben: hoher Investitionsbedarf, nie endende Instandhaltungsmaßnahmen und eine Zersplitterung der behördlichen Kompetenzen. Der wichtigste Verkehrsweg Niederösterreichs war jedoch die Donau, auf der zu Zeiten Karls VI. und Maria Theresias neben tausenden Handelsschiffen auch zahlreiche Fahrzeuge für den Transport von Truppen und Kriegsmaterial zwischen dem Heiligen Römischen Reich und Ungarn unterwegs waren. Der zu jener Zeit noch weitgehend unregulierte Fluss hatte freilich wenig mit der kanalisierten Donau des 21. Jahrhunderts gemein. Erste Maßnahmen, um die durchgehende Schiffbarkeit zu verbessern und auch die Nebenflüsse für das Verkehrswesen zu erschließen, wurden aber bereits vor mehr als 300 Jahren getroffen.

**Transport Infrastructure. Innovations on Old Paths.** Anyone driving through Lower Austria on the Pragerstrasse, the Brünnerstrasse, or the Semmeringstrasse today rarely thinks about the fact that the foundation for the systematic development of these traffic routes was laid in the early 18<sup>th</sup> century. The problems were the same then as they are today: high investment requirements, never-ending maintenance measures, and a fragmentation of official responsibilities. The most important traffic route in Lower Austria, however, was the Danube, on which, in the times of Charles VI and Maria Theresa, thousands of merchant ships and numerous vessels for the transport of troops and war material travelled between the Holy Roman Empire and Hungary. While, the river, still largely unregulated, had little in common with the channelized Danube of the 21<sup>st</sup> century, the first measures to improve continuous navigability and to open up the tributaries for transportation were taken more than 300 years ago.

**Keywords:** road-building programme, river regulation, canal projects, nationalization

---

[doi.org/10.52035/noil.2024.18jh01.23](https://doi.org/10.52035/noil.2024.18jh01.23)

Veröffentlicht nach externer Begutachtung (doppelblind) / published after external peer review (double blind)