

Wiener Stadt-Bibliothek

127229 A

Die Post und Eisenstrasse
von Eisenerz nach Hezer
Linz 1896.

Kronacher

Die Post- und Eisenstraße

von

Eisenerz nach Steyr.

Von

Dr. Gustav Maix in Weyer.

Profession und Spiel

Linz 1896.

Druck und Verlag von S. Wimmer.

Die Hof- und Reichsdruckerei
a 127 229

Verlag von G. Neumann, Neudamm



2 W 173 419

Vor einiger Zeit erschien im Selbstverlage der österreichischen alpinen Montangesellschaft unter obigem Titel eine Flugschrift, welche die öffentliche Meinung darüber aufklären sollte, dass die Montangesellschaft zur Erhaltung der Eisenstraße nicht verhalten, und dass ihr insbesondere, wenn durch die Vernachlässigung der Straße Unglücksfälle entstehen, keinerlei Schuld zur Last gelegt werden könne.

Selbstredend schildert die Flugschrift die Verhältnisse einseitig unter dem Gesichtswinkel der Montangesellschaft und darf schon aus diesem Grunde nicht unwidersprochen bleiben.

Schon die historische Einleitung derselben weist Lücken und Irrthümer auf, welche um so bedenklicher sind, als gerade diese Einleitung den Untergrund für die weiteren Ausführungen und Schlussfolgerungen der Montangesellschaft bildet.

So behauptet die Montangesellschaft, dass die Straße zwischen Eisenerz und Steyr bis zum Anfange des 17. Jahrhunderts von den Landesfürsten der Steiermark und Oesterreichs erhalten wurde.

Thatsächlich haben aber die Landesfürsten Oesterreichs, trotzdem der größere Theil der Straße ihr Gebiet durchschneidet, nie einen Beitrag zu deren Erhaltung geleistet.

Die heutige Eisenstraße diente bis in das 18. Jahrhundert nahezu ausschließlich den Interessenten der steierischen Eisenindustrie, dem Verkehre zwischen dem, ein Kammergut der steierischen Herzoge bildenden Erzberge im Innerberge, den verschiedenen Hütten- oder Radwerken in Eisenerz und Giesflau, den Hammerwerken im Ennsthale und dessen Nebenthälern, und endlich dem Hauptstapelplaz für Eisen in Steyr.

Auf ihr wurde das rohe Erz in die Hüttenwerke, die dort erzeugte „rauhe Eisenschmelze“ in die Hammerwerke und das dort raffinierte Eisen nach Steyr verfrachtet. Auf ihr wurden die gesammten Eisenwerke mit ihrer zahlreichen Arbeiterschaft mit den Bedürfnissen des täglichen Lebens versorgt.

Auch der sonstige Straßenverkehr diente nahezu ausschließlich der Eisenindustrie, mit der er in engerem oder loserem Zusammenhange stand; so insbesondere der Verkehr mit Holz und Holzkohle, deren Handel nicht frei, sondern durch die im Jahre 1569 eingeführte sogenannte „Eisenwidmung“ ausschließlich in die Dienste der Rad- und Hammerwerke gestellt war.

Diesem mußten die Waldbesitzer im Ennsthale die erzeugte Holzkohle um einen, die Erzeugungs- und Zufuhrkosten nur mäßig übersteigenden Preis liefern.

Die gesammten Rad- und Hammermeister, und zwar nicht bloß die steiermärkischen, sondern auch die ober- und niederösterreichischen 28 Hammermeister in Laussa, Frenz, Kleinreifling, Weyer, Großraming, Reichraming, Gaslenz, Hollenstein und Mendling waren „dem Inndern Berg des Eisenerztes zugewidmet“¹⁾ und, unbeschadet ihres Unterthanen-Verhältnisses, verpflichtet, dem Herrn des Erzberges, also dem steierischen Herzoge, Frohnen zu leisten, welche damals vom erzeugten Centner Roheisen 30 Kreuzer und außerdem, als eigene „Hammerfrohne“, vom Centner raffinierten Eisens oder Stahles weitere 18 Kreuzer betragen.

Diese Frohnen flossen in die herzoglich Innerberger'sche Gefälls- oder Frohncasse, und aus dieser wurden die gesammten Auslagen für die Erhaltung der Eisenstraße und der Holzrechen in Hieslau, Reifling und Balfau bestritten.²⁾

Hieraus geht hervor, daß nicht die Landesfürsten von Steiermark und Oberösterreich, sondern der Herzog von Steier-

¹⁾ Hammerwerksprotokolle de ao 1567, verwahrt im Weherer Marktarchive.

²⁾ Franz v. Ferro „Die k. k. Innerberger-Hauptgewerkschaft“. (Wien 1845. Verlag der k. k. Hof- und Staatsdruckerei.)

markt und auch dieser nicht als Landesfürst, sondern als Herr seines Innerberger'schen Kammergutes die Eisenstraße, an deren Bestand, wie überhaupt am Blühen der Eisenindustrie er das oberste Interesse hatte, erhielt.

Dass dem wirklich so war, erhellt aus einer im Weyerer Marktarchive verwahrten Resolution vom 30. Mai 1567¹⁾, in welcher die herzoglichen Commissarii den Weyerer Hammermeistern auf ihre Bitte um Herstellungen an der Eisenstraße eröffneten, dass der durchlauchtigste Herr „mit andern vilfältigen Außgaben beladen und abstrapazirt sei; — dass jeder (der Hammermeister) von ain wälhischen Hämmerwerkh 100 Gulden darleihen soll; dagegen inen dasselbig auf das Innerperg'sche Amtsgefall vergewißt und daraus on Schaden bezalt werden solle“.

Zu dieser „Zwangsanleihe zu Straßenerhaltungszwecken“ mußten sich die Hammermeister auch nach langen Verhandlungen verstehen, nur wurde auf vieles „Supplizieren“ hin das Darleihen auf 50 Gulden vom Hammerwerk ermäßigt.

Hieraus geht unwiderleglich hervor, dass der Herzog, als Besitzer des Innerberger'schen Kammergutes, sich seiner Pflicht, die Eisenstraße zu erhalten, vollkommen bewußt war.

Infolge widriger Verhältnisse geriethen nun gegen Ende des 16. Jahrhunderts die Rad- und Hammermeister, die bisher selbstständige Gewerke waren, in eine immer zunehmende Verschuldung, welche endlich zu ihrer Vereinigung in eine Gewerks- und Handelscompagnie unter dem Namen der „Innerberger-Hauptgewerkschaft“ führte.

Die hierüber erlassene „Resolutionsurkunde über das aufgerichtete Hauptgewerkschaftswesen“ vom 4. October 1625, sowie die zugehörige Capitulation vom 29. October 1625²⁾ beschäftigten sich auch mit der Regelung des Eisenstraßenwesens.

Um den lästigen Zwangsanleihen und den ewigen Querelen über den Zustand der Straße ein Ende zu machen, wurde unter

1) Hammerwerksprotokolle de ao 1567, verwahrt im Weyerer Marktarchive.

2) Originalien dürften im Stadtarchive der Stadt Steyr erliegen.

principieller Anerkennung der Verpflichtung des Kammergutes zur Straßenerhaltung, die letztere vorläufig auf sechs Jahre, von der „Hauptgewerkschaft“ übernommen.

Als Entgelt wurde der letzteren ein Frohnnachlaß von 12 Kreuzern vom Centner Roheisen gewährt und ihr außerdem noch eine besondere Entschädigung für vorkommende neue Bauführungen zugesichert.

Dieses — von der Montangesellschaft merkwürdigerweise als „Pachtverhältnis“ bezeichnete — Uebereinkommen wurde anfänglich von sechs zu sechs Jahren, später, unter gleichzeitiger Erhöhung des Frohnnachlasses, von 10 zu 10 Jahren erneuert.

Gelegentlich der Aufhebung des Kammergrafenamtes und der sogenannten Eisenwidmung wurde im Jahre 1781 der Frohnnachlaß in einen festen Jahresbeitrag von 22.215 fl. umgewandelt.

Die principielle Verpflichtung des Herrn des Innerberger'schen Kammergutes zur Straßenerhaltung blieb auch jetzt unberührt.

Allerdings hatte im Laufe des 18. Jahrhunderts der Staat, den Bedürfnissen des gesteigerten Verkehrs entsprechend, die Eisenstraße zu einer Post- und Commercialstraße erklärt und zur besseren Instandsetzung einen einmaligen Beitrag von 60.000 Gulden geleistet. Eine Verpflichtung zur weiteren Erhaltung der Straße übernahm der Staat nicht und leistete auch thatsächlich nie einen weiteren Beitrag.

Mit dem Kaufcontracte vom 11. October 1798 erwarb die unter Patronanz des k. k. Familienfondes stehende Canal- und Bergbaugesellschaft in Wien die im Besitze der Stadt Steyr befindlichen Anthelle der „Innerberger-Hauptgewerkschaft“ mit allen Rechten und Lasten.

Im Jahre 1801 giengen diese Anthelle an den k. k. Familienfond und 1807 aus dessen Hand an das k. k. Montanärar über. Da der k. k. Familienfond zugleich auch der Rechtsnachfolger der steierischen Herzoge im Besitze des Innerberger'schen Kammergutes war und auch dieses an das k. k. Montanärar übertrug, war

nunmehr der ganze Innerbergerbesitz mit allen Rechten und Lasten an das k. k. Montanärar übergegangen, ohne dass in den Verpflichtungsverhältnissen, die Eisenstraße betreffenden, eine Aenderung eingetreten wäre.

Allerdings versuchte das k. k. Montanärar, die Auslagen für die Eisenstraße auf den Gesamtstaat zu überwälzen und entstanden hieraus Reibereien zwischen den einzelnen staatlichen Ressorts über die Buchung dieser Auslagen.

Gerade in jene Zeit, wo das k. k. Aerar Besitzer nahezu sämtlicher Antheile an der k. k. Innerberger-Hauptgewerkschaft war erlossen, fällt die a. h. Entschliezung vom 20. Mai 1838 (Hofkanzleidecret vom 2. Juli 1838, Z. 1259), mit welcher die Uebernahme der Eisenstraße in die Aerarialerhaltung ausdrücklich abgelehnt und bedeutet wurde, es sei die Innerberg'sche Hauptgewerkschaft, welche diese Straße seit 200 Jahren erhalten habe, zu deren ferneren Erhaltung verpflichtet.

Eine Incamerierung der Eisenstraße fand jedoch nicht statt und kann insbesondere auch nicht in dem von der Montangesellschaft berührten Ministerialerlasse vom 9. März 1864, Z. 4406, gefunden werden, da zur Incamerierung ein verfassungsmäßig zustande gekommenes Gesetz nothwendig gewesen wäre.

Die Last der Eisenstraße blieb sonach an den Innerberger'schen Besitz geknüpft, welchen die k. k. priv. Actiengesellschaft der Innerberger-Hauptgewerkschaft gemäß der Punctionen vom 26. September 1868 und des Kaufvertrages vom 30. August 1873 mit allen Pflichten und Lasten, ohne jede Ausnahme übernahm.

In gleicher Weise, mit Pflichten und Lasten, erwarb sodann mit dem Kaufvertrage vom 7. November 1881 die österreichische alpine Montangesellschaft diesen Besitz.

Allerdings hatte das k. k. Aerar im § 16 des Kaufvertrages vom 30. August 1873 der Käuferin zugesichert, dahin zu wirken, dass jene Straßen, welche ihrer Natur und Beschaffenheit nach Landes- oder Bezirksstraßen sind und bisher ohne speciellen,

vertragsmäßigen Verpflichtungstitel von der Innerberger-Hauptgewerkschaft unterhalten werden, von den, vom Gesetze dazu verpflichteten Organen zur weiteren Erhaltung übernommen werden.

Gerade in der Fassung dieses Vertragspunktes liegt ein, von der Käuferin stillschweigend zur Kenntnis genommener Protest gegen die Incamerierung der Eisenstraße, zugleich aber auch die Verpflichtung der Montangesellschaft, die Eisenstraße insolange zu erhalten, bis dieselbe von den, vom Gesetze dazu berufenen Organen zur weiteren Erhaltung übernommen wird.

Diese Verpflichtung ist eine, der Zeitdauer nach unbegrenzte, und die Käuferin mußte sich der außerordentlichen Schwierigkeit, die Last der Straße abzuwälzen, klar bewußt sein.

Lehnte doch der Staat die Erhaltung der Straße ab und konnte doch nicht vorausgesetzt werden, daß die bisher an der Eisenstraße, sowie auch am Vertrage unbetheiligten Länder Oberösterreich und Steiermark zu bewegen sein werden, eine Last zu übernehmen, die ihnen gesetzlich nie oblag.

Es fragt sich nun nur noch, welche Rechte die Montangesellschaft aus der Fassung des § 16 obigen Kaufvertrages für sich ableiten kann.

Die vom k. k. Aerar gegebene Zusicherung ist nach § 881 a. b. G. B. zu beurtheilen, der lautet:

„Außer den im Gesetze bestimmten Fällen kann niemand für einen andern ein Versprechen machen; hat aber jemand seine Verwendung bei einem Dritten versprochen, oder gar für den Erfolg gestanden, so muß er die eingegangene Verbindlichkeit nach Maß seines Versprechens erfüllen.“

Nach dem Wortlaute des Vertrages ist das k. k. Aerar für den Erfolg seiner Verwendung nicht eingestanden, es oblag ihm somit nur die Pflicht, auf die berufenen Organe, also die Landesvertretungen, dahin einzuwirken, daß sie die Straße in ihre Obsorge übernehmen!

Da nun dem Staate gegenüber den autonomen Ländern Zwangsmittel nicht zustehen, mußte sich diese „Verwendung“ auf die thatsächlich erfolgten Vorstellungen beschränken, die erfolglos blieben und auch bleiben werden, weil keine Landesvertretung daran denken darf, dem durch sie vertretenen Lande eine bleibende Last aufzubürden, nur um der Regierung oder der Montangesellschaft gefällig zu sein.

Doch auch von einer moralischen Verpflichtung des Staates, der Montangesellschaft die Last der Eisenstraße abzunehmen, kann nicht die Rede sein.

Die Innerberger-Hauptgewerkschaft (und von ihr die Montangesellschaft) hat den Innerbergerbesitz, den Edelstein der grünen Steiermark, den kostbaren Erzberg nebst 42.000 Joch herrlicher Waldungen und Culturgründe, die ganzen Hütten- und Hammerwerke nebst den, Millionen Wertes repräsentierenden Vorräthen um den beispiellos billigen Kaufpreis von 12 Millionen Gulden erworben.

Sie hat, wohl um dieses billigen Preises willen, die Last der Eisenstraße übernommen und sich mit der vagen Bestimmung jenes § 16, deren Wert sie und ihre juristischen Beiräthe genau kennen mußten, begnügt.

Sie hat den Betrieb zahlreicher an der Eisenstraße bestandener Hammerwerke eingestellt, diese Stätten tausendjährigen Gewerbefleißes verfallen lassen; sie hat ihren kostbaren Waldbesitz im Ennsthale um rund sieben Millionen verkauft und sich dadurch ihres Interesses am Bestande der Eisenstraße entäußert.

Sie hat den Käufern des Waldbesitzes und der Hammerwerke die Last der Eisenstraße nicht überbunden, weil sie sich bewußt war, daß die Veräußerung mit dieser Last nie zu den geforderten hohen Preisen möglich gewesen wäre.

Sie hat damit das Recht verwirkt, den Staat moralisch zu zwingen, ihr die selbstübernommene Last abzunehmen.

Allerdings hat der k. k. Verwaltungsgerichtshof die Incompetenz der politischen Behörden zu Zwangsmahregeln gegen die Montangesellschaft ausgesprochen.

Noch aber bleibt der ordentliche Rechtsweg, um die Montangesellschaft zur Erfüllung ihrer vertragmäßigen Pflicht zu zwingen, der gegenüber das durch tausendjährige Erstzung geheiligte Recht der Bevölkerung steht, die Eisenstraße zu begehen und zu befahren und deren Erhaltung vom Herrn des Innerberger'schen Kammergutes zu fordern.

Eben darum aber trifft die Montangesellschaft für die, durch Vernachlässigung der Eisenstraße entstehenden Unglücksfälle und alle der Volkswirtschaft zugehenden Schäden die alleinige und ungetheilte Verantwortung.



