

# MITTHEILUNGEN

AUS DEM

# GEBIETE DER STATISTIK.

HERAUSGEGEBEN

VON DER

DIRECTION DER ADMINISTRATIVEN STATISTIK

IM

**K. K. HANDELS-MINISTERIUM.**



FÜNFTER JAHRGANG. — I. HEFT.

(Preis 3 fl. Conv.-Münze.)



WIEN, 1856.

AUS DER KAISERLICH-KÖNIGLICHEN HOF- UND STAATSDRUCKEREI.

IN COMMISSION BEI W. BRAUMÜLLER.

# STRASSEN - STATISTIK

DES

## ÖSTERREICHISCHEN KAISERSTAATS.



I.

### EINLEITUNG

UND

### STRASSEN-BESCHREIBUNG DES HERZOGTHUMS KÄRNTEN

VON

VALENTIN STREFFLEUR,

KAISERLICH - KÖNIGLICHEM MINISTERIAL - SECRETÄR.



(Mit 2 Karten.)



WIEN, 1856.

AUS DER KAISERLICH-KÖNIGLICHEN HOF- UND STAATSDRUCKEREI.

IN COMMISSION BEI W. BRAUMÜLLER.

STATISTISCHES BUREAU

STATISTISCHES BUREAU DER K. K. OESTERREICHISCHEN REGIERUNG

BEZUGSZAHL DER VERLEGENEN ARBEITEN

VERLEGENE ARBEITEN

STATISTISCHES BUREAU DER K. K. OESTERREICHISCHEN REGIERUNG

VERLEGENE ARBEITEN

VERLEGENE ARBEITEN



VERLEGENE ARBEITEN

STATISTISCHES BUREAU DER K. K. OESTERREICHISCHEN REGIERUNG

VERLEGENE ARBEITEN

# **Strassen-Statistik**

des

**österreichischen Kaiserstaats.**

---

Stimmen-Statistik

Österreichischen Kaiserstaats

## Einleitung.

So lange die Verkehrswege nur der nächsten Verbindung von Ort zu Ort dienen, waren für ihre Anlage einzig die Local-Interessen massgebend. Als aber die Vicinalwege in einem Lande zu Strassenzügen und Strassennetzen erwachsen, begann auch sofort der Kampf zwischen jenen localen Anforderungen und den allgemeinen Rücksichten, welche die Regierung oftmals zwangen, gewisse Linien aus handelspolitischen oder strategischen Gründen gegen andere hervorzuheben. Die Schwierigkeiten steigerten sich, sobald das Land mit anderen zu einem grossen Reiche verschmolz, innerhalb dessen die verschiedenartigsten Abstufungen von Interessen die Aufmerksamkeit der Staatsgewalt in Anspruch nahmen.

Für die Verwaltung eines Staates ist es demnach nothwendig:

- 1) einen allgemeinen Strassenplan festzuhalten, der sowohl den Staats- als Landes-Interessen, dem Bedürfnisse des Handels, der Landesvertheidigung u. s. w. Rechnung trägt, und
- 2) zur allmählichen Ausführung dieses allgemeinen Strassenplanes die jährliche für Strassenbauten bestimmte Dotation in richtiger Würdigung der Gesamtverhältnisse so zu vertheilen, dass nicht eine Strecke ganz gut werde, während die andere noch ganz schlecht ist, oder wünschenswerthe Linien ausgeführt werden, während nothwendige unterbleiben.

Diese gerechte Würdigung der Dinge ist aber nur dann möglich, wenn man am Sitze der Centralgewalt den Zustand aller in Staatspflege befindlichen Strassen so genau kennt, dass man die diessfälligen Zustände der einzelnen Provinzen nach allen wichtigeren Momenten zu vergleichen im Stande ist. Eine genaue Strassen-Statistik und eine fortwährende Evidenzhaltung derselben bilden daher die Grundlage einer geregelten Verwaltung des Strassenbaues.

Diess waren die Gesichtspuncte, von denen man in Oesterreich schon vor sieben Decennien ausging. Seit weiland Se. Maj. Kaiser Joseph II. die denkwürdigen Worte aussprach: „Um ein Land wohl zu regieren, müsse man dasselbe erst genau kennen“, waren die Regierungsorgane bemüht, auch im Strassenwesen baldmöglichst den Bestand der Dinge zu erheben. Es wurde anbefohlen, von jeder Provinz eine genaue Strassen-, Post- und Commercial-Mappe zu entwerfen, und in dieselbe alle Ortschaften, und an den Strassen sogar alle einzelnen Wirthshäuser, Mauthen, Mühlen, Höfe und Säulen; ferner alle Zollämter, alle Brücken und Ueberföhren; die Schifffahrts-Verhältnisse aller Flüsse, die Bergwerke, die ansehnlicheren Fabriken und Manufacturen, alle Mauth- und Post-Stationen, Bäder, Gesundbrunnen u. s. w. aufzunehmen<sup>1)</sup>. Die Ausführung musste damals an dem Mangel an Materiale scheitern, da Special-Karten zum Eintragen jener Verhältnisse nicht vorhanden waren. In Ermanglung dieser Special-Darstellungen befahl der Kaiser wenigstens für die Monarchie eine übersichtliche *Gesamt-Strassenkarte* in dem Maasse von 1" = 4000<sup>o</sup> zu entwerfen „damit man das Ganze und allen Zusammenhang desto leichter übersehen, und sich desto weniger von dem Systeme (dem allgemeinen Strassenplane) entfernen möge“<sup>2)</sup>.

Die Nothwendigkeit, detailirte Strassenbeschreibungen in Karten und statistischen Notizen zu besitzen, wurde auch später vielfach geföhlt; die Bauämter in den Provinzen hatten aber lange noch nicht die geeigneten Kräfte hiefür. In einem allerunterthänigsten Vortrage an Seine Majestät vom Jahre 1806<sup>3)</sup> wurde es offen bekannt, dass die Zustandebringung eines so rühmlichen und zur Uebersicht und Leitung des Strassenbauwesens beinahe unentbehrlichen Werkes wohl sehr wünschenswerth sei, dass man aber im Civile gar nicht die nöthige Zahl der Individuen besitze, die mit der Aufnahme und dem Messtische umzugehen verstünden.

Ein neuer Impuls kam in diese Angelegenheit erst nach Beendigung der französischen Kriege, als es Se. Maj. Kaiser Franz I. der im Jahre 1816 errichteten Commerz-Hofcommission zur besondern Pflicht machte<sup>4)</sup>, „sowohl die inneren als äusseren Verhältnisse des Handels und der Industrie zu erforschen, und auf die Kenntniss dieser Verhältnisse die Mittel zu gründen, um die unserm Handel und unserer Betriebsamkeit entgegenstehenden Hindernisse zu beseitigen, und die verschiedenen commerciellen Interessen der einzelnen Theile der Monarchie zu vereinigen“.

Die genaue Kenntniss der Communicationswege, um begründete Verbesserungsanträge stellen zu können, war das erste, was die Commerz-Hofcommission anstrebte. Vor Allem suchte sie sich hierbei der Mitwirkung des Militärs und namentlich des General-Quartiermeister-Stabes zu versichern. Der Generalstab übernahm den Entwurf der Karten, und die Hofcommission die Anfertigung eigener a) Strassen- und b) hydrographischer Ergänzungs-Tabellen, welche das in den Karten nicht Ausdrückbare, z. B. die Bauart der Strassen, die Beschreibung der schiffbaren Flüsse,

<sup>1)</sup> Hofkanzlei-Act Nr. 279, vom Jahre 1780.

<sup>2)</sup> Allerhöchste Entschliessung vom 29. des Weinmonates 1784.

<sup>3)</sup> Hofkanzlei-Act Nr. 59, vom Jahre 1806.

<sup>4)</sup> Allerhöchste Entschliessung vom 11. Juli 1816.

die Hindernisse an Strassen und Flüssen, die Fahrzeit u. dgl. in ausführlicher Beschreibung enthalten sollten<sup>1)</sup>. In diesen Karten sollte auch die Zeichnung des Gebirges insoferne Platz finden, als nöthig wäre, um die Uebergangspuncte, sowie die Stellen, wo starke Ansteigungen vorkommen, andeuten zu können. Für die Detail-Karten (Provinzial-Strassenkarten) sollte das Gerippe aus den Katastermappen genommen, und das Terrain aus den Militär-Aufnahme-Sectionen copirt werden<sup>2)</sup>.

Da Katastral-Vermessung und Militär-Aufnahme nur langsam vorrückten, und alle Regierungsmaassregeln in den ungrischen Ländern auf grosse Hemmnisse stiessen<sup>3)</sup>, konnte auch dieser Plan nur theilweise zur Ausführung gebracht werden. Die Resultate der diessfälligen Arbeiten waren:

- 1) Provinzial-Strassenkarten im Maassstabe von 1 Wiener Zoll = 6.000 Klafter von allen Provinzen der Monarchie, jedoch ohne Terrain-Zeichnung;
- 2) Ergänzungstabellen mit dem beschreibenden Texte zu diesen Provinzial-Strassenkarten, welche jedoch für die ungrischen Länder und Dalmatien nicht zu Stande gebracht werden konnten, und
- 3) eine General-Strassenkarte der österreichischen Monarchie, im Maassstabe von 1 Wiener Zoll = 12.000 Klafter, ebenfalls ohne Terrain-Zeichnung und ohne erläuternden Text.

Mit diesen Arbeiten erklärte die k. k. allgemeine Hofkammer im Jahre 1835 die von der Commerz-Hofcommission übernommene Aufgabe einer vollständigen Darstellung des gegenwärtigen Zustandes des österreichischen Strassenwesens für gelöst<sup>4)</sup>. Die besonderen Verhältnisse, namentlich der ungrischen Länder, hatten eine weitere Ausführung nicht möglich gemacht.

Schon im Jahre 1831 jedoch<sup>5)</sup> hatte die k. k. allgemeine Hofkammer die Nothwendigkeit erkannt, nicht bei der ersten Anlage dieser Strassen-Statistik stehen zu bleiben, sondern von fünf zu fünf Jahren Nachtragstabellen verfassen zu lassen, um die Uebersicht des vaterländischen Strassenwesens fortwährend brauchbar zu erhalten, und den practischen Werth, welchen diese Darstellungen in kurzer Zeit so entschieden bewährt haben, noch zu erhöhen.

Kurz darauf stellte sich die k. k. allgemeine Hofkammer die weitere Aufgabe, so wie die Ergänzungstabellen den beschreibenden Text zu den Provinzial-Strassenkarten bilden, eine General-Strassen-Statistik der gesammten österreichischen Monarchie zu entwerfen, welche eine erläuternde systematische Beschreibung zur bereits vollendeten General-Strassenkarte zu liefern hätte<sup>6)</sup>. Im Jahre 1837 war auch diese Arbeit zu Stande gebracht und wurde Seiner Majestät

<sup>1)</sup> Hofkanzlei-Act Nr. 434, April 1821 und Nr. 393, December 1821.

<sup>2)</sup> Hofkanzlei-Act Nr. 418, Juli 1823 und Nr. 72, Juli 1824.

<sup>3)</sup> Hofkammer-Act Nr. 37.289/1373, vom Jahre 1832 und Nr. 10.652/580 vom Jahre 1835.

<sup>4)</sup> A. u. Vortrag der k. k. allgemeinen Hofkammer an Se. Majestät, Nr. 875, vom Jahre 1835.

<sup>5)</sup> Hofkammer-Act Nr. 754/E. 1, 1831 und 19.167/718, 1834.

<sup>6)</sup> A. u. Vortrag der k. k. allgemeinen Hofkammer an Se. Majestät, Nr. 53.011/2166, 1837.



vorgelegt <sup>1)</sup>. Dieselbe sah von allem Detail des Strassenbaues ab, und beschränkte sich darauf, das Gesamtbild der Strassenverzweigungen aus dem Gesichtspunkte ihrer Benützung für den Verkehr zur Anschauung zu bringen. Die Strassen wurden nicht streckenweise, wie in den Provinzial-Tabellen, sondern in ihrem gesammten Verlaufe auf dem Gebiete des Kaiserstaates beschrieben und gezeichnet, und in 5 Classen untergetheilt:

- 1) Strassen, welche Wien mit den Provinzial-Hauptstädten verbinden;
- 2) Strassen, welche die Provinzial-Hauptstädte mit dem Auslande verbinden;
- 3) Strassen, welche Wien ohne Berührung einer Provinzial-Hauptstadt mit dem Auslande verbinden;
- 4) Strassen, welche die Provinzial-Hauptstädte unter sich verbinden;
- 5) Nebenverbindungen, welche alle übrigen Verbindungswege im Innern der Monarchie und mit der Gränze umfassen.

Der erklärende Text enthielt den Zug und die Längen der Strassen, die Schilderung der Terrain-Verhältnisse, die Zahl der Posten, Postanstalten und Personen-Frequenz, und Notizen über die Gattung der Güter, welche auf jeder Strasse verfrachtet werden, die Marktplätze u. dgl. Lithographirte Karten vervollständigten die Uebersicht.

Bei allen diesen gezeichneten und beschreibenden Darstellungen der Strassen war die Absicht, von Kaiser Joseph's II. Zeiten bis zum Jahre 1850, immer nur auf einen Ueberblick der Handelswege gerichtet. Alles auf den Handel Bezügliche bildete den Hauptstoff der Beschreibungen. Die Berücksichtigung des technischen Bestandes der Strassen trat in den Hintergrund. In der General-Strassen-Statistik wurde der bauliche Zustand der Strassen so wenig berücksichtigt, dass in den Hauptlinien oft die bestgebauten Strassen mit den schlechtesten Landwegen zusammengefasst wurden, so dass die theoretische Anschauung auf dem Papiere mit der practischen Benützbarkeit keineswegs im Einklange stand. Auch dem k. k. Militär waren für die Kriegsoperationen und den Entwurf der Marsch-Tableaux keine anderen Anhaltspunkte als die Strassenlängen und die Nachweisungen geboten, aus welchem Fonde die Strassen erhalten wurden. In den Karten kam nämlich nur die Classification vor: ärarische Strassen, bemauthete und nicht bemauthete Privat-Strassen. Bei den ersteren beiden konnte man wenigstens voraussetzen, dass fortwährend für ihre Benützbarkeit gesorgt werde; über den Grad der Benützbarkeit jedoch fehlten alle Aufschlüsse. Es gibt ärarische Strassen von 36 und von 16 Schuh Breite, mit und ohne Grundbau, selbst Stellen, wo nur ein Wagen passiren kann, Steigungsverhältnisse bis über 12 Zoll Höhe auf eine Klafter der Basis, Stellen, die den Ueberschwemmungen oder Schneeeverwehungen ausgesetzt sind u. s. w., lauter Verhältnisse, welche auf die Benützbarkeit der Strassen verschieden einwirken und bei Operations-Entwürfen gekannt sein wollen. Ebenso schwer war es der Central-Strassenbau-Verwaltung, bei dem Mangel einer Uebersicht der technischen Zustände,

<sup>1)</sup> Die Oekonomie-Ausweise der Bezirks-Ingenieure thaten zwar auch der Bauart der Strassen und der besonders schadhafte Stellen der letzteren Erwähnung, allein bei der vergleichenden Zusammenstellung wurde auf diese Local-Verhältnisse keine Rücksicht genommen.

die jährlichen Bauanträge aus den Provinzen nach ihrer Dringlichkeit vergleichend zu würdigen <sup>1)</sup>. Endlich bezogen sich die vorhandenen Detail-Nachweisungen immer nur auf einen Theil der Monarchie; von den ungrischen Ländern fehlten dieselben gänzlich, und auch die im Jahre 1831 angeordneten Ergänzungs-Nachweisungen über die Neu- und Veränderungs-Bauten in den anderen Provinzen blieben nach dem ersten Decennium aus, und verwandelten sich in kurze vereinzelt Provinzial-Jahresberichte, die nicht weiter in Verbindung gebracht und zur Total-Uebersicht der Gesamtzustände verarbeitet wurden.

So kam das Jahr 1850. Da galt es nun, auch in der in Rede stehenden Beziehung gänzlich Neues zu schaffen; denn Oesterreich war ein ganz neuer Staat geworden. Man konnte nun auch Nachweisungen über die Strassenzustände der ehemals ungrischen Provinzen erhalten, und die Strassen-Statistik gleichartig über den ganzen Bereich der Monarchie ausdehnen. Aber diess allein genügte nicht; auch der Gesichtspunct dieser Nachweisungen musste verändert werden. Früher war dabei, wie bereits erwähnt, die Verwendbarkeit der Strassen für Handelszwecke vorwiegend in das Auge gefasst worden. Kaiser Joseph II. wollte eine Handels-, Zoll-, Post- und Industrie-Karte des Reiches, und dachte sich die Strassen- und Wasserbeschreibungen nur in Beziehung zu diesen Zwecken; die Commerz-Hofcommission hatte speciell die Handelszwecke im Auge, und die allgemeine Hofkammer übernahm nur deren Aufgabe. Aber die berührten Zwecke waren allmählich in das Ressort anderer Behörden übergegangen, so dass nunmehr die Strassen-Statistik aller Nebenzwecke entkleidet und ausschliesslich für die Bauverwaltungs-zwecke eingerichtet werden konnte. In dieser Beziehung aber bildet die Constructionsart der Strassen, deren Bau- und Erhaltungszustand, den Hauptstoff der Beschreibung.

Das im Jahre 1848 gegründete Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten war daher bemüht, baldmöglichst genaue Beschreibungen der Land- und Wasserstrassen von allen Theilen der Monarchie zu erhalten, und machte es den über das ganze Kaiserreich vertheilten Baubezirks-Ingenieuren zur Verpflichtung, von allen in ihrem Bezirke befindlichen Reichs-Bau-Objecten allmählich genaue Aufnahmen, Pläne und Beschreibungen zu verfassen, und von den Strassenzügen nicht nur Längen- und Quer-Profile, sondern auch vollständige Inventarien zusammenzustellen; ferner ebenso zur Aufnahme, Nivellirung und Profilirung aller schiffbaren Flüsse zu schreiten, und alle Bauveränderungen zu notiren, um das periodenweise Fortschreiten in der Verbesserung der Communicationsmittel übersehen zu können <sup>2)</sup>.

Zu dem Zwecke, die jährliche Beschreibung der Land- und Wasserstrassen, Flüsse und Schifffahrts-Canäle aus allen Kronländern in vergleichbarer Form zu erhalten, gab die dem Ministerium untergeordnete General-Baudirection <sup>3)</sup> eigene

<sup>1)</sup> §. 12 der Instruction für Bau-Bezirks-Ingenieure vom Jahre 1850.

<sup>2)</sup> Verordnung vom 9. November 1850, Zahl 13159/4797 S.

<sup>3)</sup> Erlass des Ministeriums für Handel etc., vom 27. Juni 1854, Zahl 284/H. M.

Formularien hinaus, welche später nur insoweit modificirt wurden<sup>1)</sup>, als es nöthig war, um die Beschreibung der Strassen mit der vom k. k. Armee-Ober-Commando gewünschten Classification in Einklang zu bringen.

Diese Formularien wurden von der Baudirection ausgefüllt, und das Ergebniss derselben zu einer dem Ministerium vorgelegten Strassen-Statistik des bezüglichen Kronlandes verarbeitet. Auf diese Weise entstand die Strassen-Statistik des österreichischen Kaiserstaates. Dieselbe unterscheidet sich somit im Wesentlichen von früheren ähnlichen Arbeiten dadurch:

- 1) dass sie sich auf das ganze Staatsgebiet erstreckt;
- 2) dass sie hauptsächlich den Bau- und Erhaltungszustand der Strassen schildert, demnach den Grad der practischen Benützbarkeit anzeigt, und es den Militärs, der Postanstalt, den Handelsvertretern u. s. w. selbst überlässt, die Strassen nach dem eigenen jeweilig verschiedenen Bedarf weiter zu classificiren;
- 3) dass sie den Baubehörden durch die genaue und übersichtliche Schilderung der verschiedenen Bauzustände eine sichere Grundlage für die Vertheilung der Jahres-Dotationen und einen mit Vorbedacht einzuhaltenden Bauplan bietet, und
- 4) dass sie ausser der bis jetzt berührten Strassenbeschreibung auch die Nachweisungen über die Strassenverwaltung aufnehmen wird, um die Art des Gebarens in den einzelnen Kronländern vergleichen und mit der Zeit bestimmte Einheitswerthe aufstellen zu können, welche bei den Präliminarien, bei beabsichtigten Verpachtungen etc. sichere Anhaltspunkte für den Schotterverbrauch, die Anzahl des nöthigen Bau- und Aufsichtspersonales etc. auf den verschiedenartig construirten und benützten Strassen abgeben sollen.

Die Arbeit zerfällt demnach in zwei Haupttheile:

I. Die Strassenbeschreibung.

II. Die Nachweisung über die Strassenverwaltung.

Das Gleiche gilt von den Wasserstrassen und Eisenbahnen.

Die Beschreibung beginnt mit der Schilderung des Strassenzustandes in den einzelnen Kronländern; den Beschluss derselben macht ein Gesamtbild sämtlicher Strassen des Kaiserstaates.

Bevor wir jedoch auf die Detailbeschreibung übergehen, ist es nothwendig, sich über einige Verhältnisse des Strassenwesens im österreichischen Kaiserstaate überhaupt zu verständigen. Hierbei müssen die Normen vorangestellt werden, welche für den Strassenbau gelten, um in der weiteren Darstellung angeben zu können, inwiefern das Bestehende von dem Seinsollenden abweicht. Ebenso sind einige historische Notizen nothwendig, um den Schlüssel zur unparteiischen Beurtheilung der gegenwärtig noch sehr verschiedenartigen Zustände im Strassenwesen der einzelnen Kronländer zu erhalten. Erst dann wird es möglich, die ungeheure Aufgabe

<sup>1)</sup> Reichsgesetzblatt XXXIII, vom Jahre 1855, Nr. 155, 156, 157 und 158.

zu erlassen, deren Durchführung der Regierung noch bevorsteht, um das Strassenwesen, wie sie es wünscht, in allen Kronländern auf den besten und möglichst gleichartigen Fuss zu bringen.

Im Jahre 1843 wurden folgende Bestimmungen über die Beschaffenheit der Strassen gegeben <sup>1)</sup>:

- 1) Die Breite der Strassen ist auf das strengste Bedürfniss zu beschränken, daher wird das Maximum derselben nur für die Strecken in der Nähe der bedeutendsten Hauptstädte auf 30 Schuh, sonst für bedeutendere Post- und Commercial-Strassen auf 28 Schuh, bei Gebirgsstrassen auf 26 Schuh, für minder bedeutende bis zu einem Minimum von 22 Schuh festgesetzt.
- 2) Bermen, nämlich Nebenräume zur Aufschichtung des Schottermaterials, sind nur auf Hauptstrassenzügen in der Nähe der bedeutendsten Hauptstädte, wo wegen des starken Befahrens ungewöhnlich grosse Materialvorräthe nothwendig erscheinen, zu belassen.
- 3) Die Strassen sind so viel möglich über den natürlichen Boden zu erheben, und die Convexität der Fahrbahn wird auf  $\frac{1}{30}$  ihrer Breite festgesetzt.
- 4) Das Maximum der Steigung auf eine Längenklafter soll in der Regel 2 bis 3 Zoll betragen, und selbst bei ungünstigen Localverhältnissen nie das Maass von 5 bis 6 Zoll übersteigen.
- 5) Eine Steingrundlage ist nicht bei allen Strassen unbedingt nothwendig; vielmehr sind hierfür die natürliche Beschaffenheit des Bodens, die Qualität des zu Gebote stehenden Schottermaterials, der Einfluss der Witterung, und die Art und Weise, wie die Strasse mehr oder minder schnell vom Wasser befreit werden kann, maassgebend.
- 6) Zur Erzielung einer festeren Strassendecke ist das als Schotter zu verwendende Stein-Material, der besseren Verbindung wegen, in der Regel bis auf einen Kubikzoll im Maximum zu zerschlägeln.
- 7) Ueberfahren sind, da sie den Verkehr hemmen, baldmöglichst durch ordentliche Brücken zu ersetzen.
- 8) Steinerne Brücken sind vorzuziehen, besonders wo es nachgewiesen werden kann, dass der Mehraufwand bei der Errichtung derselben sammt den geringen Conservations-Auslagen die Bau- und vielfachen Erhaltungskosten der hölzernen Brücken nicht übersteigt.
- 9) Bei bereits bestehenden mangelhaften Strassenanlagen sind Verbesserungsbauten (Umlegungen) ebenfalls nur da gerechtfertiget, wo die Kosten derselben, zusammengehalten mit den dadurch verringerten jährlichen Erhaltungskosten, in Vergleichung mit dem ungleich höheren Betrage der bisherigen grösseren Erhaltungsauslagen, auf eine längere Zeit hinaus berechnet, keinen grösseren Aufwand als den bisherigen verursachen.

---

<sup>1)</sup> Hofkanzlei-Deeret Nr. 34.363/3162, vom 19. December 1843, hier nur auszugsweise gegeben. An alle Länderstellen ausserhalb des lombardisch-venetianischen Königreichs.

Ausnahmen können hier und bei Brücken nur dann stattfinden, wenn der durch den Verbesserungsbau erwachsende Mehraufwand durch überwiegende Vortheile für den Verkehr gehörig gelohnt wird.

So gering die Forderungen hinsichtlich der Strassen-Construction gestellt waren, so konnte die Staatsverwaltung doch schon damals voraussehen, dass die bereits bestehenden Strassen noch lange nicht die gewünschten Ausmaasse erhalten werden, da die meisten derselben ursprünglich nur gewöhnliche Local-Wege waren, und erst allmählich beschottert und zu Strassen erhoben wurden, ohne dass die Trace- und Steigungs-Verhältnisse dabei eine Aenderung erlitten. So kommt es, dass die Strassen der ganzen österreichischen Monarchie, ausser den neuangelegten in Böhmen und einigen in Mähren, fast nirgends einen Grundbau haben, selbst nicht die als vorzüglich bekannten Strassen des lombardisch-venetianischen Königreiches, und dass auf den älteren Gebirgsstrassen das jetzt als Maximum vorgeschriebene Steigungs-Verhältniss von 5 bis 6 Zoll auf die Längenklafter an vielen Orten bis zu dem Maasse von 12 und 16 Zoll sich steigert. Auch die Breite steht vielfältig unter dem vorgeschriebenen Ausmaasse; eine grosse Zahl von Commercial-Strassen hat sogar unter 16 Fuss Breite. Am allerungünstigsten waren die Strassen-Verhältnisse in den ehemals ungrischen Ländern. Abgesehen davon, dass es daselbst schon von Natur aus grossentheils an den zum Strassenbau nöthigen Steinen gebricht, waren auch die früheren Verwaltungs-Einrichtungen so beschaffen, dass ein Strassenbau beinahe als nicht bestehend angesehen werden konnte. Es fehlte hierzu zwar nicht an rohen Arbeitskräften, aber desto mehr an Geld und an einem organisirten technischen Personale. Der ganze Baufond des Landes bestand nur in dem geringen Ueberschusse, der sich durch den zu diesem Zwecke etwas erhöhten Salzpreis herausstellte, — ungefähr 250.000 Gulden jährlich, wobei im Durchschnitte auf eine Quadratmeile, für Hoch-, Strassen- und Wasserbau zusammen, nicht mehr als 80 Gulden zu verwenden kamen, während zu derselben Zeit in andern Ländern, z. B. im lombardischen Gebiete, auf eine Quadratmeile bloss für den Strassenbau-Aufwand allein gegen 2.500 Gulden entfielen. Da nun die geringen Baugelder in Ungern meist auf Flussaufnahmen und den Wasserbau verwendet wurden, so erübrigte fast nichts für die Strassenerhaltung. An Technikern hatte jedes Comitatus nur einen oder zwei Ingenieure ohne technisches Hilfspersonale, und da diese Ingenieure, bei dem Nicht-Vorhandensein einer Katastral-Vermessung, auch viel mit geometrischen Aufnahmen beschäftigt waren, so blieb das Strassenwesen fast ganz in den Händen von Nichttechnikern, eigentlich in jenen der Haiduken (Ortspolizei), welche die Roboter nothdürftig zur Strassenerhaltung antrieben. So kam es, dass der Staat im Jahre 1850 über 800 Meilen der schlechtesten Strassen in eigene Verwaltung übernehmen, und unter die ordentliche Obsorge eines technischen Personales stellen musste<sup>1)</sup>. Aber auch hierbei hatte er noch mit den grössten Schwierigkeiten zu kämpfen. Der geringe Wohlstand des Landmannes, dessen beschränkte Bedürfnisse, und die daraus hervor-

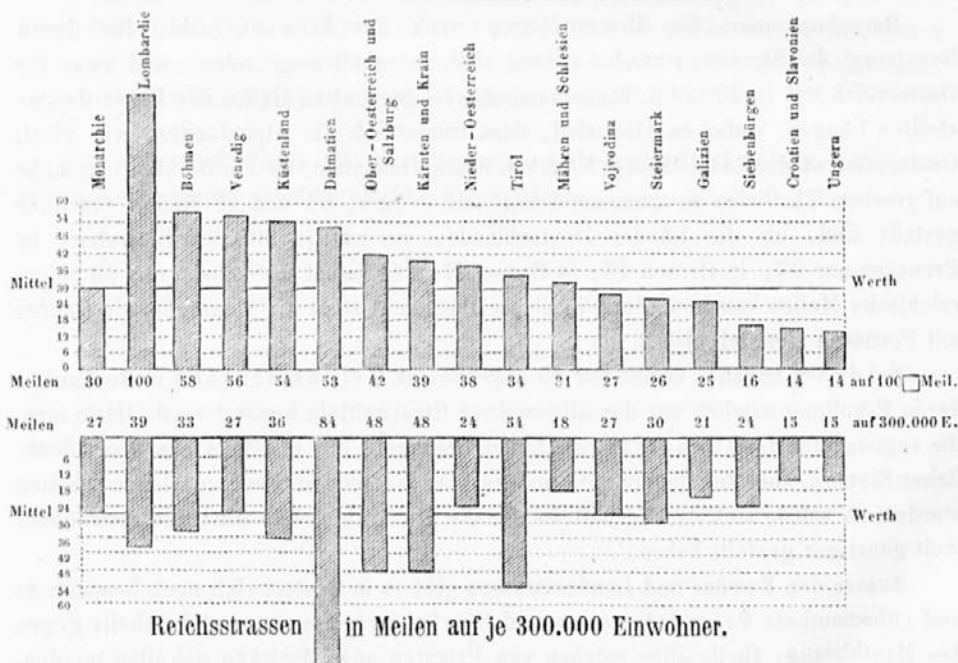
<sup>1)</sup> Die Zahl derselben wurde späterhin reducirt, so dass Ungern gegenwärtig 449 Meilen Reichs-Strassen besitzt.

gehende Indolenz und theilweise Arbeitsscheu waren Ursache, dass der Staat selbst mit den grössten pecuniären Opfern nicht die nöthigen Arbeitskräfte für den Strassenbau aufbringen konnte, und sich genöthigt sah, die seit Altersher übliche zwangsweise Anhaltung zu solchen Arbeitsleistungen, namentlich in Betreff der Handarbeit und der Beistellung von Fuhrwerken, — jedoch gegen billige Vergütung im baren Gelde — aufrecht zu halten <sup>1)</sup>. In Galizien und der Bukowina wurde in neuester Zeit, bei schwierigeren Strecken, grösseren Brückenbauten u. dgl. sogar die Mitwirkung von Militärarbeitern, namentlich von technischen Truppen, in Anwendung gebracht. Kurz, die Regierung versäumte kein Mittel, das Strassenwesen, diese Lebensadern des Reichs, sobald als möglich in allen Kronländern auf einen besseren Fuss zu bringen.

Um jedoch nachzuweisen, wie verschiedenartig diese Zustände auch in Beziehung der Strassenlängen, ungeachtet aller Anstrengung, gegenwärtig noch immer sind, diene folgende Uebersicht:

### Reichsstrassen in Meilen auf je 100 Quadratmeilen.

Nach dem Bestande vom Jahre 1853.



Die obere Hälfte der begedruckten Figur zeigt die Vertheilung der Reichsstrassen in österreichischen Meilen auf je 100 Quadratmeilen <sup>2)</sup>. Auf die Monarchie entfallen im Mittel 30 Meilen; in den einzelnen Kronländern wechseln die Verhältnisse in

<sup>1)</sup> Decret des Ministeriums des Innern, Zahl 13.261 vom Jahre 1854.

<sup>2)</sup> Nach dem Bestande vom Jahre 1853.

allen Zwischenstufen von 100 bis zu 14 Meilen. Der Umstand, dass eben die ausgedehntesten Länder, wie Ungern, Siebenbürgen und Galizien zu den mit den wenigsten Strassen versehenen gehören, drückt auch den Mittelwerth für die Monarchie so bedeutend herab, und macht, dass das Kaiserreich im Ganzen nach seiner Strassenmenge zu den minder begünstigten Staaten Europa's gehört; denn es kommen z. B. von den Staatsstrassen (mit ihrer Länge auf österreichische Meilen reducirt) auf je 100 Quadratmeilen:

im Königreiche Sachsen . . . . .	169 Meilen
„ Königreiche Hannover . . . . .	167 „
„ Grossherzogthume Baden . . . . .	98 „
„ Königreiche Württemberg . . . . .	88 „
„ Grossherzogthume Hessen . . . . .	87 „
„ Königreiche Baiern . . . . .	65 „
„ Königreiche Preussen . . . . .	31 „

Oesterreich steht demnach mit dem Königreiche Preussen in Bezug der Zahl der Staatsstrassen auf ziemlich gleicher Stufe; die Mehrzahl der Kronländer überragt jedoch dieses Durchschnittsverhältniss, welches übrigens auch für die preussischen Provinzen nicht ein durchgängig gleiches ist.

Berechnet man die Strassenlängen nach der Einwohnerzahl, für deren Benützung die Strassen zunächst gebaut sind, so erhält man andere, und zwar für Oesterreich auf je 300.000 Einwohner die in der untern Hälfte der Figur dargestellten Längen, wobei es klar wird, dass namentlich die Alpenländer, wie Tirol, Oesterreich ob der Ens Salzburg, Kärnten, Krain, Dalmatien, wo die Bevölkerung mehr auf gewisse Thallinien zusammengedrängt ist, mit 84, 54 und 48 Meilen günstiger gestellt sind, als die Länder Deutschlands, wo auf je 300.000 Einwohner in Preussen nur 27, in Hessen 45, in Baden 57, und selbst in Sachsen nur 66 österreichische Meilen kommen. Auch in dieser Rücksicht steht die Monarchie als Ganzes mit Preussen ziemlich gleich.

Bei diesen Angaben kamen nur die sogenannten Reichsstrassen in Rechnung, deren Erhaltung nämlich aus den allgemeinen Staatsmitteln besorgt wird. Hätte man die sogenannten Landesstrassen hinzugerechnet, die ebenfalls aus den öffentlichen Steuern, aber aus dem in die Landescassen fließenden Steuerzuschlage erhalten werden, so würde sich das Verhältniss für die Monarchie, dem Auslande gegenüber, weit günstiger gestellt haben.

Ausser den Reichs- und Landesstrassen gibt es in Oesterreich noch bemauthete und unbemauthete Privatstrassen und Bezirksstrassen, welche theils gegen den Mauthbezug, theils ohne solchen von Privaten oder Bezirken erhalten werden.

Die unterste Classe sind die Gemeindestrassen.

Die gegenwärtige kronländerweise Beschreibung der Strassen bezieht sich aber nur

- 1) auf alle Reichsstrassen,
- 2) auf alle Landesstrassen, und
- 3) auf die wichtigsten Privat- oder Bezirksstrassen.

In der General-Strassen-Statistik des Gesamtstaates hingegen ist nur von den Reichsstrassen die Rede, und während in der Strassen-Statistik der einzelnen Kronländer mehr die Landes-Interessen vertreten, und die baulichen und physikalischen Verhältnisse der einzelnen Strassen beschrieben werden, kömmt es in der General-Strassen-Statistik mehr darauf an, durch eine Classification der Zustände und Vergleichung der sämtlichen Reichsstrassen unter einander, wie es schon Se. Maj. Kaiser Joseph II. beabsichtigt hatte, Anhaltspuncte für die Feststellung eines Bauplanes zu gewinnen.

Hierzu müssen:

- 1) sämtliche Strassen nach der Wichtigkeit ihres Zweckes, nämlich für Handels- oder Kriegszwecke etc., und nach der Frequenz ihrer Benützung ins Auge gefasst werden;
- 2) sämtliche mangelhafte Stellen an den Strassen aus dem rein technischen Gesichtspuncte nach dem Grade ihrer Mangelhaftigkeit in mehrere Classen getheilt werden;
- 3) sind auch deren Bauart im Allgemeinen, ihre Höhenlage und die mehr oder minder schädlichen Witterungseinflüsse zu berücksichtigen, um aus der Combination aller dieser Verhältnisse schon vorher bestimmen zu können, welche Neu- und Verbesserungs-Bauten überhaupt vorzunehmen, und in welcher Reihenfolge dieselben auszuführen seien.

Die beiliegende Karte gibt die allgemeine Uebersicht der Land- und Wasser-Communicationen des österreichischen Kaiserstaates.

---





**Die Strassen**

des

**Herzogthums Kärnten.**

---



## I. Abschnitt.

### Allgemeine Uebersicht.

Die Lage des Landes und die klimatischen Verhältnisse.

§. 1. Das Herzogthum Kärnten liegt ausschliesslich im Gebiete der oberen Drau, und ist rings von Bergmassen umschlossen, so dass nur die Drau bei ihrem Eintritte von Tirol her und bei ihrem Austritte nach Steiermark dieselben durch einen Wasserweg trennt. Diese Bergmassen sind jedoch nur im nordwestlichen Theile des Landes — im Gebiete der Salzburger Alpen — für Uebergangs-Fahrwege verschlossen; alle übrigen Gebirgslieder bestehen mehr aus isolirten Massen mit fahrbaren Zwischenjochen.

§. 2. Das Klima des Landes wirkt ungünstig für die Strassen-Erhaltung. Schon der Boden der meisten Thäler hat eine bedeutende Höhe über dem Meere; Klagenfurt 232, Ober-Vellach im Möllthale 357, Weitenfeld im Gurkthale 352, St. Leonhard im Lavantthale 384, Hüttenberg im Görtschitzthale 415 Wr. Klafter. Die höchsten Punkte der Strassenzüge erreichen an der Salzburger Strasse 860, am Loibl 722, an der Wurzner Strasse 562 Wr. Klafter, die Uebergänge nach Steiermark gegen 500 Wr. Klafter u. s. w. Zudem sind Thäler und Gebirgsketten so gestellt, dass die gegen 1.000 Wr. Klafter hohe Kette der Karawankas zwischen Kärnten und Krain und die Massen der Terglou-Gruppe die warmen Südwinde abhalten oder nur in grösserer Höhe über die flacheren Theile des Landes hinwegstreichen lassen, während die Eisluft aus den Salzburger Tauern sich in die nach Südost streichenden Thäler herabsenkt und bis an den Fuss der Karawankas zieht. Klagenfurt hat daher nur eine mittlere Jahrestemperatur von 6·49° Réaumur, während in dem, fast in demselben Breitengrade liegenden Etschthale bei Meran bei einer mittleren Temperatur von 9·70 Graden Südfrüchte gedeihen, und selbst das um 2½ Breitengrade nördlicher liegende Brunn mit 7·35 Graden noch eine höhere mittlere Temperatur als Klagenfurt hat. In Bezug der gleichen mittleren Temperatur steht Klagenfurt mit Königsberg an der Ostsee, und St. Peter im Lieserthale mit Moskau auf gleicher

Stufe <sup>1)</sup>. An der Stelle endlich, wo die Südwinde freieren Eintritt haben, nämlich in der Linie zwischen dem Isonzo und dem Tagliamento, und wo sie im Hintergrunde auf die schneereichen Hochgebirge treffen, wie im oberen Drauthale und in der Ausdehnung von Tarvis nach Pontafel, da ereignen sich wieder häufig, vorzüglich im Frühjahr, durch gähes Schneeschmelzen, Wetterfluthen, bei welchen die Strassen meist von den Südabhängen der Gebirge her von Geröllen (Murgängen) überschüttet werden.

### Die Durchgangslinien und Verbindungslinien mit den Nebenländern.

§. 3. Als Glied des Kaiserstaates betrachtet, liegt Kärnten ausserhalb der directen Verbindung Wien's mit dem adriatischen Meere, dafür aber wird dasselbe von der kürzesten Verbindungslinie zwischen Wien und Italien durchschnitten, wesshalb die Strasse von Bruck — Judenburg aus Steiermark, durch Friesach — Klagenfurt — Villach — Pontafel in Kärnten (R. 7 und R. 1) <sup>2)</sup> die Hauptdurchzugslinie des Landes bildet. Diese Hauptlinie wird von der Drauthal-Strasse (R. 2 und R. 8) durchkreuzt, welche die Alpenländer Tirol und Kärnten mit den im Osten liegenden fruchtbareren Flachländern verbindet.

§. 4. In der Richtung von West nach Ost bildet die ebenerwähnte Drauthal-Strasse die einzige Durchgangslinie; in der Richtung von Süd nach Nord hingegen finden sich mehrere solcher Durchgangslinien, die zwar nicht allenthalben aus Reichsstrassen gebildet werden, doch aber mehrentheils gut erhalten sind, und zwar:

Will man vom adriatischen Meere aus das östliche Tirol, nämlich das Pusterthal, erreichen, so führt ein Weg über Tolmezzo und Timau auf den Plecken, eine 719 Klafter hohe Einsattlung an der Südgränze Oberkärntens, und geht von da hinab ins Gailthal nach Mauten, von wo aus man über Köttschach und Bleihaus, mit Ueberschreitung des nur 180 Klafter über die Thalsole ansteigenden Kreuzberg-Sattels nach Ober-Drauburg unmittelbar zur Tiroler Hauptstrasse gelangt. Gegenwärtig gehören die in diese einst wichtige Linie fallenden Strassenstrecken Kärntens nur zu der Classe der Landstrassen und Bezirkswege (L. 31).

§. 5. Um vom adriatischen Meere aus in gerader Linie nach Salzburg, Nürnberg u. s. w. zu gelangen, hat man den Weg über Görz und den Predil einzuschlagen. Hier, in einer Höhe von 607 Klaftern an die Landesgränze Kärntens gelangt, geht die Görzer Strasse abwärts nach Tarvis, folgt von hier aus der Italiäner Strasse nach Villach, dann nordwestlich der Tiroler Strasse bis Spital, und führt endlich im

<sup>1)</sup> Jahrbuch des Landes-Museums von Kärnten 1853, Seite 101, und Kämtz's Voslesungen über Meteorologie, Seite 211.

<sup>2)</sup> Diese Bezeichnung bezieht sich auf die Reihenfolge in der Detailbeschreibung der Strassen. Es bedeutet z. B. R. 2. die Reichsstrasse 2, und L. 2 die Landesstrasse 2. Diese Bezeichnung wurde hier aufgenommen, um Jenen, welche bei dem Durchlesen dieser allgemeinen Uebersicht gleich die technische Beschaffenheit der betreffenden Strassenstrecken kennen lernen wollen, das Auffinden derselben in dem folgenden Abschnitte zu erleichtern.

Thale der Lieser aufwärts über Gmünd und den 860 Klafter hohen Katschberg-Sattel nach St. Michael an der Mur, und weiter über den Radstädter Tauern, Radstadt und Werfen nach Salzburg. Diese Linie ist durchgehends Reichsstrasse. (R. 5. 1, 2, 3.)

§. 6. Um vom adriatischen Meere aus das Innere Böhmen's unmittelbar über Linz zu erreichen, ist Lietzen im Ensthale und der Uebergang bei Spital am Pyrn als Mittelstation zu nehmen. Bis Klagenfurt führen in dieser Linie von Süden her drei Wege: einer vom Predilpasse über Tarvis und Villach nach Klagenfurt (R. 5. 1); der zweite von Laibach aus über Krainburg und den Loiblpass (722 Klafter hoch) nach Klagenfurt (R. 11); der dritte, um den hohen Loiblpass zu umgehen, von Krainburg über den Seeberg (642 Klafter hoch) und Kappel nach Klagenfurt (R. 12; L. 22; R. 8). Von Klagenfurt aus läuft sodann eine Linie über St. Veit, Friesach und den 479 Klafter hohen Neumarkter Sattel nach Unzmarkt an der Mur (R. 7), dann weiter über den Rottenmanner Tauern nach Lietzen im Ensthale und über den Pass von Spital am Pyrn nach Linz und Böhmen. Alle erwähnten Linien sind Reichsstrassen, mit Ausnahme der Strecke vom Seeberg nach Klagenfurt.

§. 7. Von Laibach aus führen noch zwei andere Linien in nördlicher Richtung durch Kärnten. Eine derselben ist Reichsstrasse. Sie zieht von Laibach im Thale der Wurzner Save aufwärts nach Wurzen, und von da über den Wurzner Sattel (562 Klafter hoch) nach Arnoldstein an der Italiäner Strasse (R. 4), von wo aus man die Linien nach Tirol, Salzburg oder Linz verfolgen kann. Zu bemerken ist aber hierbei, dass der Wurzner Pass, namentlich auf der Kärntner Seite, ein sehr starkes Gefälle hat und durch einen Umweg vermieden werden kann, wenn man von Wurzen aus auf der Bezirksstrasse westwärts dem sanften Sattel über Weissenfels folgt, um die Italiäner Strasse bei Tarvis zu erreichen.

Die zweite Linie von Laibach aus geht über den Seeberg als Reichsstrasse, von hier aus als Bezirksstrasse nach Völkermarkt, und weiter wieder als Reichsstrasse durch das Lavantthal über Wolfsberg und den 459 Klafter hohen Obdacher Sattel nach Knittelfeld ins Murthal (R. 12; L. 19; R. 8, R. 9).

§. 8. Wir haben also über die Gebirge an der Südgränze Kärntens 6 Haupt-Uebergänge, und zwar von Westen gegen Osten den Pleckenpass, die Pontafler Strasse über den Saifnitzsattel (429 Klafter hoch), den Predilpass, den Wurzner Pass, den Loiblpass und die Kappler Strasse über den Seeberg.

Ueber die Gebirge an der Nordgränze Kärnten's hingegen führen nur drei gute Fahrstrassen, nämlich die Reichsstrassen über Gmünd und den Katschberg-Sattel, über den Neumarkter Sattel bei Friesach und den Obdacher Sattel bei Reichenfels.

§. 9. Andere Wege über die Gebirge der Nordgränze sind:  
der Saumweg über den 1.270 Klafter hohen Mallnitzer Tauern von Ober-Vellach über Mallnitz nach Wildbad Gastein im Herzogthume Salzburg;

- die 911 Klafter hohe Landesstrasse von Zirkitzen über Reichenau und Turrach in Steiermark nach Predlitz im Murthale (L. 1);
- auf der Fladnitzer Alpe (808 Klafter hoch) vereinigen sich zwei Landwege aus dem Gurk- und aus dem Metnitzthale, welche nach Paal ins Murthal führen;
- ein Landweg von Metnitz über den Sattel bei Auen und durch das Lassnitzthal nach Murau;
- die Hüttenberger Landesstrasse, eine Parallel-Strasse zur Klagenfurt-Wiener Strasse, welche bei Brückl in das Görtschitzbaechthal tritt und durch den Eisenbau-District von Hüttenberg über die 526 Klafter hohe Seethalalpe nach Unzmarkt in Steiermark führt (L. 6).

§. 10. Die Wichtigkeit dieser von Süd nach Nord gehenden Durchgangslinien hat im Laufe der Zeiten grosse Veränderungen erlitten, die sich von dem Aufblühen und den Rückschritten der Städte Aquileja, Venedig und Triest und von der Anlage der Eisenbahnen abhängig zeigen.

§. 11. Als Aquileja noch zu den reichsten und wichtigsten Orten des Römerreiches zählte, war dasselbe auch der Hauptwaffenplatz zur Beobachtung der theils freien, theils verbündeten Alpenstämme, und diente namentlich im letzten vorchristlichen Jahrhunderte zum Ausgangspuncte der Legionen für die Unterwerfung der Bergvölker. Ebenso war es unter den Imperatoren der Stützpunkt zur Abweisung der nach Durchbrechung der Donaugränze auf das reiche Italien losstürmenden Germanen. Schon Cäsar liess von Aquileja aus eine Heeresstrasse über den Plecken anlegen, Augustus vollendete dieselbe; ein Römerstein zeigt noch die Wichtigkeit dieser alten Strasse <sup>1)</sup>. Auch lange darnach, als die Bajoaren durch Rhätien in Noricum einfielen, waren auf dieser Strasse die Legionen in Bewegung, um die über den Brenner ins Pusterthal vordringenden Feinde aufzuhalten. Im Markomannenkriege, wo die Deutschen bis nach Mittelkärnten vordrangen, wurden auch die Strassen über Pontafel, den Predil und Kappel, sowie über Laibach als Operationslinien benützt.

Ueberhaupt bildete das reiche und blühende Aquileja — ein zweites Rom — nicht nur den Reservepunct für die an der Donau stehenden Legionen, sondern auch die Ausgangsstation des lebhaftesten Handelsverkehrs zwischen Nord und Süd. Die Strassen gingen von Aquileja aus fächerartig durch das heutige Kärnten, nämlich 1) die Strasse über den Plecken nach Rhätien, 2) über Gmünd nach Juvavum (Salzburg), und 3) über Friesach nach Lauriacum (bei Ens). Nach der Kaiserstadt Carnuntum (bei Haimburg) wurde der Weg durch das heutige Krain eingehalten.

Diese nächsten, vom adriatischen Meere fächerartig ausgehenden Strassenlinien waren daher für den Centralpunct Aquileja von grösserer Wichtigkeit als die

---

<sup>1)</sup> Freiherr von Ankershofen, Handbuch der Geschichte des Herzogthums Kärnten. 1850. 1. Band. S. 552.

entfernteren Alpenwege, wie die Strasse im Etschthale über Verona und Botzen. Die Strasse über den Plecken behielt ihre Bedeutung auch noch in der Zeit des Mittelalters, als die Grafen von Görz ihr Gebiet bis in das Pusterthal ausdehnten. Während der Fehden mit den Patriarchen von Aquileja war die Pleckenstrasse ebenfalls noch im lebhaften Gebrauche.

§. 12. Als später Venedig in Blüthe stand und die Donauländer vom adriatischen Meere aus mit den Colonialwaaren versehen wurden, war Kärnten wieder der Durchgangspunct für den Waarenzug nach Osttirol, Salzburg-Nürnberg, Linz und Wien; die Etschlinie jedoch hatte den Zug durch Oberkärnten schon wesentlich beeinträchtigt, die Pleckenstrasse war mehr auf die Ausfuhr des Schiffbauholzes beschränkt. Die in neuester Zeit erfolgte Eröffnung der Ampezzaner Strasse zwischen dem Etschthale und dem Plecken hat den Verkehr auf dem letzteren noch mehr herabgedrückt und eigentlich nur mehr auf den Holzhandel beschränkt, obwohl die Terrainverhältnisse für den Strassenbau auf dieser kürzesten Linie zwischen dem Meere und Südwest-Deutschland im Verhältnisse zu anderen Gebirgsübergängen sehr günstig zu nennen sind.

§. 13. Das Aufblühen von Triest endlich war Ursache, dass der Verkehr auch von den östlicher liegenden Kärntner Strassen mehr auf die Linie Laibach-Wien gelenkt wurde, und die Anlage einer Eisenbahn in dieser Linie hat Kärnten in Bezug des Durchgangshandels in süd-nördlicher Richtung und umgekehrt vollends bei Seite gesetzt, indem Reisende und Waaren die östlich vorbeiziehende Wien-Triester Bahn benützen, und später auch die westliche Schienenlinie Verona-Innsbruck aufsuchen und Kärnten mit seinen umwallenden Gebirgsstöcken unberührt liegen lassen werden.

§. 14. Diese durch die Zeit veränderten und auf Kärnten nachtheilig einwirkenden Handelsrichtungen machen es um so nothwendiger, das Land mit möglichst guten Communicationsmitteln zu versehen, um wenigstens die Verbindung mit den Aussenwegen zu erhalten und den Absatz der eigenen Producte zu erleichtern, denn Kärnten braucht Zufuhrwege zum Hereinbringen des ihm mangelnden Getreides und Ausfuhrwege für die Erzeugnisse seiner reichen Montan-Industrie. Eine nord-südlich ziehende Linie jedoch, nämlich die Italiäner Strasse von Friesach nach Pontafel, behält als die kürzeste Verbindung zwischen Wien und Italien unter allen Verhältnissen ihre hohe Wichtigkeit, und kann, wenn gleich jetzt weniger befahren, in strategischer Beziehung doch nie entbehrt werden, wofür die glorreiche Vertheidigung der Sperrpuncte bei Malborghet und Predil im Jahre 1809, sowie auch die Truppenbewegungen der neuesten Zeit den besten Beweis geben.

§. 15. In der Richtung von Ost nach West geht die zweite wichtigste Durchgangslinie Kärnten's im Drauthale von Steiermark nach Tirol. Für die nothwendige Getreidezufuhr aus Unter-Steiermark und dem Banate nach Kärnten und Tirol, sowie für die Steinkohlenezufuhr zum Industrie-Betriebe Kärnten's bildet



das Drauthal die kürzeste Linie. Eine Reichsstrasse tritt in dieser Linie bei Unter-Drauburg in das Land, und zieht über Völkermarkt nach Klagenfurt, und von da weiter in der bereits erwähnten Italiäner und Tiroler Strasse nach Villach und Ober-Drauburg. (R. 8, 1, 2.)

§. 16. Andere Verbindungslinien mit dem Osten gibt es nur noch drei.

Zur Verbindung des industriellen Lavantthales mit Gratz und dem Braunkohlenbezirke zu Köflach in Steiermark geht aus der Reichsstrasse nördlich von Wolfsberg eine Landesstrasse über Breiteneck und den 622 Klafter hohen Packer Sattel nach Voitsberg und Gratz (L. 14).

In südöstlicher Richtung gegen Cilli geht von Unter-Drauburg im Drauthale, wohin auch aus dem Lavantthale eine Verbindungs-Reichsstrasse von St. Andrä über Lavamünd führt, eine Landes- und Poststrasse über Windischgrätz und Wöllan zur Eisenbahn nach Cilli <sup>1)</sup>.

In derselben Richtung geht endlich eine Bezirksstrasse von Völkermarkt nach Bleiburg (L. 19, 20) und dann als Landweg über Miss und Schwarzenbach nach Wöllan und Cilli in Steiermark.

§. 17. Dass diese Zugangslinien aus dem Osten, und namentlich die Draulinie, schon in den Zeiten der grossen mittel-europäischen Völkerbewegungen vielbenützte Wege von Unter-Pannonien nach dem Westen bildeten, ist eine bekannte Sache. Auf diesem Wege kamen die von den Avaren westwärts gedrängten und unter ihre Hoheit gebrachten Slaven bis an die Drau-Quellen, ja selbst die avarischen Reiterhorden folgten diesen Wegen bei ihren Einfällen in die nordöstlichen Gebiete des Langobardenreiches. Auch die für Deutschland und Italien den Schrecken der Avaren erneuernden Magyaren folgten dieser Richtung, und Kärnten hatte von ihren Einfällen viel zu leiden. Ein halbes Jahrtausend später begannen in gleicher Weise die Zerstörungszüge der Osmanen, die in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts wiederholt nach Kärnten kamen, auch von Krain und dem Venetianischen aus die Gebirge der Südgränze überstiegen, und sogar den Predilpass durch das Weissenbachthal umgingen <sup>2)</sup>.

§. 18. Heutzutage haben die nach Osten ziehenden Strassen noch die besondere Aufgabe, das von der Haupthandelslinie Triest-Wien abseits gelegene Kärnten mit derselben, namentlich bei Cilli, Marburg und Gratz, in Verbindung zu setzen.

§. 19. In Ober-Kärnten sind in westlicher Richtung noch zwei Parallelstrassen zur Draulinie zu erwähnen:

die Gailthalstrasse, als Landesstrasse von Gailitz, bei Arnoldstein an der Italiäner Strasse, bis Kötschach, und weiter seitwärts über Laas nach Ober-Drauburg (L. 31),

<sup>1)</sup> In dieser Richtung, und auch von Völkermarkt über Traunstein, Ober-Loibach und Gutenstein gingen schon zu den Zeiten der Römer Heeresstrassen nach Windischgrätz und Cilli. Siehe Freiherr von Ankershofen, Handbuch d. Geschichte d. Herzogthums Kärnten. 1850. S. 570 ff.

<sup>2)</sup> Hermann, Handbuch der Geschichte des Herzogthums Kärnten. 1843.

während in der Verlängerung des Gailthales ein gewöhnlicher Landweg über Lukau und Tiliach nach Sillian ins Pusterthal führt;

nördlich der Drau die Landesstrasse im Möllthale, von Möllbrücken über Ober-Vellach nach Winklern (L. 38), von wo ein Landweg westlich über den 620 Klafter hohen Iselberg nach Lienz ins Drauthal führt.

Von Heiligenblut endlich geht ein Saumweg westlich über den Kaiser Tauern nach Matrai und weiter ins Drauthal.

§. 20. Nach dieser Uebersicht der Durchgangslinien und Strassenverbindungen Kärnten's mit den Nachbarländern muss, um die vorzüglichsten Strassen zur Verbindung im Innern des Landes gehörig würdigen zu können, vorerst die Lage der Landeshauptstadt näher ins Auge gefasst werden.

Klagenfurt ist erst im 16. Jahrhunderte die Hauptstadt des Landes geworden. Zu den Zeiten der Römer lag der Hauptort von Süd-Noricum, Virunum genannt, weiter nördlich im Zollfelde, südlich von St. Veit. Von hier aus gingen die Hauptstrassen südwestlich über Villach und den Predil nach Aquileja, und südöstlich über Völkermarkt nach Celeja (Cilli). Zwischen diesen beiden Hauptstrassen war das heutige Klagenfurt im todten Winkel gelegen. Nördlich von St. Veit trennten sich die Römer-Strassen und gingen über Metnitz und Murau nach dem heutigen Salzburg, über Friesach und Unzmarkt nach Oesterreich ob der Ens, und über Hüttenberg und Judenburg nach Oesterreich unter der Ens.

Im Mittelalter besass Klagenfurt noch immer keine Bedeutung als Handelsstadt. Die natürlichen Handelslinien gingen von St. Veit zu beiden Seiten an Klagenfurt vorüber, nämlich einerseits über Feldkirch und Villach nach Venedig, und andererseits über Völkermarkt durch die Eisenkappel (die Kappler Strasse). St. Veit hatte die herzogliche Mauth, wo die Waaren niederzulegen waren. Die Thallinie zwischen St. Veit und Klagenfurt war überdiess versumpft. Der Stadt Klagenfurt konnte nur durch den sogenannten Strassenzwang aufgeholfen werden, indem es damals noch thunlich war, den Handelszug von den natürlichen Linien abzulenken und durch Verordnungen in andere Richtungen zu bannen. So untersagte Herzog Leopold III. im Jahre 1376 den freien Verkehr durch die Eisenkappel, um den Handel Klagenfurt's zu begünstigen, und Kaiser Friedrich IV. bestätigte 1449 diese Verfügung. Als aber dieser Strassenzwang der Macht der natürlichen Verhältnisse weichen musste, verlor auch Klagenfurt seinen Handelseinfluss wieder. Selbst die Anstrengungen Kaiser Karl's VI., der die Strasse zwischen St. Veit und Klagenfurt der Thalsümpfe wegen umlegen und auch die schon im 16. Jahrhunderte über den Loibl angelegte Strasse verbessern liess, um die Hauptstadt Kärnten's in der kürzesten Linie mit dem 1725 errichteten Freihafen von Triest zu verbinden, konnte die Handelsbewegung auf der Kappler Strasse nicht beschränken.

Für den Handel in der Meridianrichtung hatte daher Klagenfurt zu allen Zeiten wenige Bedeutung. Das römische Virunum schien hierfür günstiger gelegen.

Die ungrischen Zollschranken beschränkten den Handel Klagenfurt's auch von Osten her bis in die jüngsten Tage. Die Strasse in ost-westlicher Richtung im Norden des Wörther See's ist erst eine Schöpfung der neueren Zeit.

Die Gegenwart jedoch hat die Verhältnisse verändert. Nunmehr liegt Klagenfurt, günstiger als das alte Virunum, an der Kreuzung der östlichen Drauthalstrasse mit der Wien-Italiäner Strasse, und an dem Ausgangspuncte der Verbindungswege mit Laibach, sowohl über den Loibl als durch das Vellach-Kankerthal.

Bei der in neuester Zeit untergeordneten Wichtigkeit der Landstrassen gegen die Eisenbahnen hängt die Zukunft Kärnten's hauptsächlich von der Wahl der das Gebiet der östlichen Alpen durchschneidenden Bahnlینien ab. Kärnten kann dabei ganz herabsinken oder unter allen Gebirgsländern zur ersten Grösse erhoben werden. Die Natur und die gegenwärtigen politischen Verhältnisse machen das Letztere möglich; es wird nur von den Bewohnern des Landes abhängen, ob sie die Conjecturen der Gegenwart und deren Wirkungen für die Zukunft mit richtigem Blicke zu erfassen wissen. Diess weiter zu verfolgen liegt aber ausser dem Bereiche der hier vorgesetzten Aufgabe.

### Die inneren Verbindungswege.

§. 21. Die inneren Verbindungswege in einem Berglande hängen, wie die Uebergänge nach aussen, von der Gruppierung der Bergmassen ab.

Das Gebiet von Ober-Kärnten ist von vier Längenthälern, nämlich dem Möll-, Drau-, Gail- und Canal- (Fella-, Gailitz-) Thale durchzogen. Zwischen selben stehen hohe Gebirgsmassen, von welchen drei für Fuhrwerke unwegsam sind. Nur die Höhenlinie zwischen dem Drau- und Gailthale wird von fahrbaren Wegen durchschnitten.

§. 22. Nördlich des Möllthales und von der Möllmündung bis in den Meridian des Millstätter See's ziehen nur wenige Fahrwege in die von den Salzburger Alpen herabführenden Seitenthäler:

- 1) ein Landweg von Ober-Vellach bis Mallnitz;
- 2) im Lieserthale aus der Salzburger Reichsstrasse ein Landweg von Gmünd bis Malta in das Maltathal;
- 3) ein Landweg von Kremsbruck im Lieserthale bis ober Inner-Krems im Kremsthale;
- 4) eine Landstrasse (L. 39) von Lendorf im Drauthale bis Lieserhofen im Lieserthale, nahe an der Vereinigung beider Thäler.

§. 23. Der bis über 1.300 Klafter ansteigende Gebirgsstock zwischen dem Möll- und Drauthale ist gänzlich unfahrbar.

Ebenso ist der Gebirgsstock zwischen dem Gail- und Canalthale von keiner fahrbaren Strasse durchschnitten. Nur kurz vor der Vereinigung beider Thäler geht eine Landesstrasse (L. 31) von Gailitz nach Feistritz.

§. 24. Der Gebirgsstock hingegen zwischen dem Drau- und Gailthale wird von folgenden fahrbaren Wegen durchschnitten:

- 1) von Ober-Drauburg aus südöstlich geht eine Landesstrasse (L. 31, ein Stück der eigentlichen Gailthalstrasse) über den Kreuzberg nach Mauthen ins Gailthal;
- 2) von Greifenburg im Drauthale aus führt die Gitschthaler Landesstrasse (L. 37) südöstlich über Weisbriach nach Hermagor ins Gailthal;
- 3) aus der ebengenannten Strasse zweigt sich auf ihrem Culminationspuncte ein Landweg östlich ab, der längs des nördlichen Ufers des 272 Klafter über dem Drauthale liegenden Weissen-See's nach Weissenbach führt. Von hier aus beginnt die Stockenboier Landesstrasse (L. 36), die bei Nikolsdorf unter Paternion im Drauthale mündet;
- 4) von Weissenbach zieht ein Landweg südwestlich bis Tschernheim, von wo aus man den Rücken übersteigen kann, um in das Gitschthal zu gelangen;
- 5) von Nikolsdorf im Drauthale zieht die Kreuzner Landesstrasse (L. 35) südwestlich über Kreuzen nach Tratten ins Gailthal;
- 6) die Bleiberger Landesstrasse (L. 33) geht von Tratten im Gailthale östlich nach Labintschach, wendet sich hier nördlich nach Kreuth, geht dann im Bleiberger Thale abwärts, und theilt sich vor der Ausmündung in zwei Zweige, die beide in der Nähe von Villach ins Drauthal zur Tiroler Reichsstrasse führen, nämlich nördlich bei Weissenbach (L. 34) und östlich bei Villach (L. 33).

§. 25. Der Terrain-Abschnitt nördlich der Drau von Spital bis Villach, dann nordöstlich längs des Ossiacher See's bis Feldkirchen, und von da nordwestlich zurück nach Spital zeigt drei isolirte Hochgebirgs-Gruppen, zwischen welchen in weiten Einschnitten gut fahrbare Strassen führen, und zwar:

- 1) die Millstätter Landesstrasse (L. 40), aus der Salzburger Reichsstrasse südlich von Lieserhofen längs des nördlichen Ufers des Millstätter See's über Radenthein nach Wiedweg, von wo der Uebergang nach Steiermark (zum Torrer-See) in nördlicher Richtung abzweigt. Von Wiedweg östlich führt die Strasse unter dem Namen Feldkirchner Strasse (L. 1) durch das obere Gurkthal, „in der Gnesau genannt“, und dann über die Gurk-Tiebel-Wasserscheide nach Feldkirchen;
- 2) von Villach aus nordwestlich führt am linken Draufer die Weissensteiner Landesstrasse (L. 41) bis Ollsach, wo sie sich mit der am entgegengesetzten Draufer parallel ziehenden Tiroler Strasse verbindet;
- 3) die Villach-Feldkirchner Strasse (L. 45) trennt sich bei Seebach von der Italiäner Reichsstrasse, und führt längs des nördlichen Ufers des Ossiacher See's nach Feldkirchen.

Die von den eben angeführten drei Landesstrassen: Villach-Ollsach, Villach-Feldkirchen und Feldkirchen-Millstatt, umschlossenen Alpengebirsstücke haben in

ihrer Mitte bei Afritz und Arriach einen Centralpunct, von dem aus wieder drei innere Wege nach Villach, Millstatt und Feldkirchen ziehen, von welchen zwei im Zusammenhange

- 4) die Afritzer Landesstrasse (L. 43) bilden, welche von Villach nördlich über Afritz nach Radenthein in die Millstätter Strasse führt, und
- 5) die Arriacher Landesstrasse (L. 44), welche aus der vorigen südlich von Afritz in östlicher Richtung abgeht, aber bald hinter Arriach den Charakter einer Landesstrasse verliert (an der Gränze des Feldkirchner Bezirkes) und weiter bis Hummelberg an der Feldkirchner Strasse nur Landweg ist.

§. 26. Das mittlere Kärnten bildet einen weiten Kessel zwischen den nördlichen und südlichen Gränzgebirgen, den Alpengebirgen Ober-Kärnten's und der im Osten stehenden Saualpe. Denkt man sich eine horizontale Linie in der Höhe von 700 Klaftern, so liegen alle Höhen Mittel-Kärnten's (mit Ausnahme weniger Punkte) unter diesem Niveau. Dessenungeachtet lässt sich dieses Gebiet in zwei sehr verschiedenartige Terrainabschnitte untertheilen. Vom Ursprunge der Gurk am Turracher See läuft nämlich ein Höhenzug ostwärts über St. Veit bis gegen die Südspitze der Saualpe, der zweimal von der Gurk, sowie vom Wimitz-Bache durchbrochen wird, und Mittel-Kärnten in einen höher liegenden nördlichen Theil — mit den parallelen Längenthälern des Metnitzbaches und des mittleren Gurkthales — und einen tieferen südlichen Theil mit den Längenthälern der Glan und des Wörther See's theilet.

§. 27. Im nördlichen Gebiete führt

- 1) im Metnitzthale die Metnitzer Landesstrasse (L. 4) von Friesach an der Wiener Reichsstrasse bis Metnitz, und dann weiter aufwärts als Landweg zur Fladnitzer Alpe und nach Steiermark;
- 2) im Gurkthale die Gurkthaler Landesstrasse (L. 3) von Zwischenwasser an der Wiener Reichsstrasse über Strassburg bis Klein-Klödnitz im Gurkthale, und von hier aus als Landweg ebenfalls zur Fladnitzer Alpe und nach Steiermark.
- 3) Ein Landweg, als Querverbindung des Metnitz- und Gurkthales, geht von Grades im Metnitzthale südlich über Feistritz nach Strassburg im Gurkthale.
- 4) Die Uebergänge aus dem mittleren Gurkthale über die südlichen Höhenrücken ins Tiebelbach- und Glanthal beschränken sich auf zwei bedeutendere Wege. Hierbei ist zu bemerken, dass entlang des ganzen Gurkthales und namentlich in der Thalstrecke der sogenannten „engen Gurk“ zwischen der Gnesau und dem mittlern Gurkthale keine Strasse anzubringen ist, da die enge Gurk in dem Durchbruche des gegen St. Veit gerichteten Höhenzuges in einer tiefen und engen Spalte fließt, so dass die Gurkthaler Landesstrasse (L. 3) von Klein-Glödnitz aufwärts nur bis Ober-Albeck dem Thale folgt, dann aber

die Höhe in südlicher Richtung übersetzt, und weiter nach Feldkirchen in das südliche Gebiet Mittel-Kärnten's führt.

- 5) Den zweiten Uebergang aus dem mittleren Gurkthale nach dem südlichen Theile Mittel-Kärnten's bildet ein Landweg, der von Weitenfeld im Gurkthale ausgeht, und über Wallross nach Feistritz oder auch nach St. Veit ins Glanthal führt.
- 6) Zwischen dem mittleren Gurk- und Glanthal zieht noch, parallel mit denselben, das hohe Längenthal des Wimitzbaches, zwischen welchem und jenem der Glan der isolirte Alpenstock des Schneebauer-Berges steht, der nach Nordwest steil zum Wimitzbache abfällt, nach Südost hingegen weitere Thäler entsendet. Dieser Gebirgsstock nun kann auf einem guten Landwege über Kreug (nördlich von St. Veit), Meiselding, Pissweg, Steinbüchl, Sörgerberg, Pulst und Ober-Mühlbach umfahren werden, sowie auch vom Glanthal aus Fahrwege in die südlichen Theile führen, wie von Feistritz nach Rastnig und von St. Veit nach Glantschach.

§. 28. Der südliche Theil Mittel-Kärnten's, nördlich der Drau, ist von wegsamen und von grösseren Strassen durchzogen: da geht

die Feldkirchner Landesstrasse (L. 1) von Feldkirchen nach Klagenfurt;

die Glanthaler Landesstrasse (L. 2) von Feldkirchen nach St. Veit;

die Ossiacher Strasse von Feldkirchen aus südlich als Landweg über Buchscheiden, dann westlich nach Ossiach (südlich des gleichnamigen See's) bis St. Andrä in die Villach-Feldkirchner Strasse (L. 45). Nur das Stück von der Gränze des Villacher Bezirkes westlich bis St. Andrä ist Landesstrasse (L. 46).

§. 29. Als Querverbindungen sind folgende Landwege bemerkenswerth:

Aus dem Glanthal zwischen Glaneck und Kadöll geht ein Landweg südöstlich in gerader Linie gegen Klagenfurt über Mariafeicht bis Lenndorf in die Feldkirchner Strasse;

von Feistritz im Glanthal ein Landweg gegen Klagenfurt über Zweikirchen, Tentschach nach Lenndorf;

zwei kürzere Wege aus der Gegend von St. Veit südlich nach Proyern und nach Niederndorf und Tanzenberg, von welchen beiden Orten Querwege über die Glan zur Wiener Strasse führen.

§. 30. Aus der Italiäner Strasse längs des Wörther See's gehen nördlich die Landwege:

von Görtshach über Halleck nach Wölfnitz in die Feldkirchner Strasse;

von Krumpendorf nach Tuderschitz;

von Pörtshach nach St. Martin und auch über Stahlhofen nach Moosburg an der Feldkirchner Strasse.

§. 31. Südlich des Ossiacher Sees liegen höhere Berge ohne innere gut erhaltene Fahrwege; nur von St. Andrä führen Landwege nach Treffen und Zauchen, welche beiden Linien die Afritzer Landesstrasse (L. 43) mit der Italiäner Strasse in der Richtung gegen Klagenfurt verbinden.

§. 32. Südlich des Wörther Sees, der durch den Turia-Waldrücken von der Drau getrennt ist, geht eine Parallelstrasse zum Drauthale, die Lindner und Keutschacher Landesstrasse (L. 27 und 25), von Lind an der Italiäner Strasse (westlich des Wörther Sees) östwärts über Augsdorf und Keutschach nach Schmelzhütten in die Loibler Reichsstrasse.

Südlich davon wird das linke Ufer der Drau von einem Landwege begleitet, der an der Gränze des Rosecker Bezirkes beginnt und über Selkach, Ludmannsdorf und Köttmannsdorf nach Roschitzen (in der Nähe der Loibler Strasse) zieht.

§. 33. Das östliche Gebiet Mittel-Kärnten's, sowohl vom nördlichen als südlichen Theile, zwischen der Wiener Strasse und dem östlich gelegenen, parallel mit ihr ziehenden Görtschitzbache und weiter bis zur Drau und Völkermarkt, ist als ein zusammenhängender Terrainabschnitt zu betrachten. Er ist der wegsamste von ganz Kärnten. Im nördlichen Theile des Görtschitzgebietes liegen die reichsten Erzberge des Landes, ferner brauchen das schöne Silberthal zwischen der Wiener Strasse und dem Görtschitzbache und das fruchtbare Krapffeld an der Gurk zwischen den Windungen des Silber- und Görtschitzbaches ihre Communicationen; daher die vielen Abzugswege nach allen Richtungen, und vorzüglich gegen Klagenfurt und Völkermarkt.

- 1) Die Hauptstrasse in diesem Gebiete ist die im §. 9 bereits unter den Durchgangslinien aufgeführte Strasse von Klagenfurt über Eberstein und Hüttenberg nach Steiermark, in den Strassenbau-Ausweisen die Freudenberg-Ebersteiner Strasse (L. 6) genannt.
- 2) Die zweite Strasse in der Längenrichtung geht von St. Donat aus der Wiener Strasse gegen Hüttenberg, und heisst von St. Donat über Osterwitz bis an die Gurk die Osterwitzer Landesstrasse (L. 8) und von da über Passering, Lind, Silbereck und Guttaring bis Mössl an der Ebersteiner Strasse die Krapffeld-Schelberger Landesstrasse (L. 9).
- 3) Als Hauptverbindungsline des nördlichen Mittel-Kärnten's mit dem südöstlichen Gebiete des Landes in der Richtung von Friesach nach Völkermarkt ist eine Strasse anzusehen, die von Völkermarkt aufwärts aus folgenden Stücken besteht:

die Völkermarkt-Trixner Landesstrasse (L. 18) von Völkermarkt über Mitter-Trixen und Weissenberg nach Reineg an der Gurk;

von Reineck bis Brückl aufwärts in der Ebersteiner Strasse (L. 6);

von Brückl an in der St. Veit-Völkermarkter Landesstrasse (L. 7) bis zur Einmündung der Osterwitzer Strasse;

von hier nördlich über Passering bis Lind in der Krapfeld-Schelmberger Strasse;

von Lind nördlich gegen Unzdorf die Krapfeld-Althofner Landesstrasse (L. 12);

weiter in der von Silberek nach Althofen führenden Landesstrasse (L. 11);

endlich die Althofen-Friesacher Landesstrasse (L. 10), die vor Hirl in die Wiener Reichsstrasse mündet.

4) In derselben Richtung von Völkermarkt nach Friesach kann auch der Weg von Völkermarkt bis Brückl und Labeck in der Ebersteiner Strasse, und von hier aus ein Landweg über St. Martin nach Silberek, dann weiter auf den bereits angeführten Landesstrassen gegen Friesach genommen werden.

5) Die Altenhofer Landesstrasse (L. 13) ist ein kurzer Verbindungsweg in der Richtung von Althofen gegen Klagenfurt, der ausser Hundsorf von der Altenhofen-Silberecker Landesstrasse aussetet und südwestlich zur Wiener Reichsstrasse zieht.

6) Die St. Veit-Völkermarkter Landesstrasse (L. 7) geht von St. Veit östlich zur Gurk und dann, wie bereits angeführt, über Brückl nach Völkermarkt.

Oestlich von St. Veit, von Reipersdorf aussetend, geht ein Landweg nördlich über St. Georgen am Längsee zur Wiener Strasse.

8) Nordöstlich von Klagenfurt gehen aus der Freudenberg-Ebersteiner Strasse zwei Landwege nordwestlich von Deinsdorf und Vellach aus nach Ottmannsdorf und dann vereinigt westlich nach Zollfeld an die Wiener Strasse; ferner von Lassendorf aus ein Landweg östlich nach Wabldorf an der Unterdrauburger Reichsstrasse.

§. 34. Aus der Unterdrauburger Reichsstrasse gehen auf der Südseite ab:

1) östlich von Klagenfurt vor St. Peter ein Landweg längs der Glan über Ebenthal bis Gurnitz;

2) von Rain die Klagenfurt-Kappler Landesstrasse (L. 22) über Sand an der Glan, über die Drau vor Gallizien und dann über Wüdenstein und Jeritschach zur Kappler Strasse;

3) südlich von Wabldorf die Bleiburger Landesstrasse (L. 20), von welcher ein Landweg von Hum nach Tainach auszweigt, und vor Hum ein Landweg über Zapfendorf zur Verbindung mit der Kappler Strasse bei Grafenstein.

§. 35. Südlich der Drau gehen in Mittelkärnten folgende Wege:

1) Die Oberrosenthaler Landesstrasse (L. 24) längs des rechten Draufers von Villach über Roseck bis Kirschentheur an die Loibler Reichsstrasse; dann als Fortsetzung derselben Linie die Unterrosenthaler Landesstrasse (L. 23) von Kirschentheur bis vor Niederdörfel, von wo aus dieselbe



als Landweg nach Wildenstein geht, und sich daselbst in die Klagenfurt-Kappler Strasse mündet.

2) Aus dieser grossen mit der Drau parallel laufenden Strasse ästen aus:

von Roseck nördlich über die Drau die Lindner Landesstrasse (L. 27), aus der wieder bei Selpritsch die Veldner Landesstrasse (L. 28) abgeht;

südlich von Roseck bei St. Peter die Latschacher Landesstrasse (L. 26), die westlich über Latschach nach Rain zieht, und sich von da aus in zwei kurzen Zweigen nach Hart und Federaun in die Italiäner Reichsstrasse ausmündet;

von Latschach geht eine Landesstrasse (L. 29) nördlich nach St. Martin zur Oberrosenthaler Strasse, welcher Verbindungsweg es möglich macht, von Arnoldstein an der Italiäner Strasse, statt über Villach, in kürzerer Linie an den Wörther See zu gelangen;

ein Landweg von St. Martin über Berg kürzt die Oberrosenthaler Strasse südlich von Roseck ab;

östlich der Loibl-Strasse geht bei Ober-Frelach ein Landweg südöstlich ab, welcher die Thäler des Waidisch- und Frei-Baches über den Sattel bei Zell verbindet, und am Ausgange des Freibachthales sich wieder an die Unterrosenthaler Strasse schliesst.

§. 36. In Unter-Kärnten südlich der Drau ist Bleiburg der Hauptknotenpunct. Von da aus gehen:

1) die Bleiburger Landesstrasse (L. 20) über Kühnsdorf nach Stein an die Drau und nach Klagenfurt;

2) die Bleiburg-Eberndorfer Landesstrasse (L. 21) über St. Michael, Loibeck und Eberndorf in die vorige vor St. Kanzian;

3) die Landesstrasse südöstlich über Pollain und Guttenstein nach Miss an die Drau, ebenfalls Bleiburger Strasse genannt;

4) ein Landweg südlich über Miss und Schwarzenbach nach Steiermark, der sich durch zwei kurze Landwege, *a*) von Unter-Loibach gegen St. Michael mit der Eberndorfer Strasse, und *b*) von Miss nach Pollain mit der Bleiburg-Misser Strasse verbindet;

5) nördlich ein Landweg nach Lippitzbach an der Drau und weiter über Ruden und St. Mathias nach Griffen in die Völkermarkter Reichsstrasse;

6) ein Landweg nördlich über Einersdorf, im Libuskabach-Thale abwärts an die Drau, und dann längs des rechten Ufers der Drau bis Miss gegenüber der Unterdrauburg;

7) aus der Völkermarkt-Kappler Landesstrasse (L. 19) geht ein Landweg von Sittersdorf über Sonneck nach Loibeck, der Bleiburg direct mit Kappel verbindet, und ein kurzer Landweg von Güsselsdorf nach Sonneck.

§. 37. In Unter-Kärnten nördlich der Drau haben wir die Hauptstrassen aus dem Knotenpunkte Völkermarkt, nämlich die Reichsstrassen nach Klagenfurt, Unter-Drauburg und Wolfsberg im Lavantthale, ferner von St. Andrä nach Lavamünd, sowie die Landesstrassen nach Kappel und St. Veit bereits kennen gelernt. Ausser diesen führt noch ein Landweg von Völkermarkt nordwestlich nach Waisenberg an die St. Veiter Landesstrasse, und ein zweiter Landweg nördlich über Oschnitzen zu der Querstrasse, welche in der Richtung von Mitter-Trixen nach Enzelsdorf die St. Veiter mit der Lavantthaler Reichsstrasse verbindet.

Aus dem Wege von Bleiburg nach Griffen geht bei St. Mathias ein Landweg östlich nach St. Paul an der Lavant.

§. 38. Aus dem Lavantthale selbst führen nur kleinere Wege in die Seitenthäler östlich gegen den Kor-Alpenstock und westlich gegen die Saualpe. Bedeutendere Landwege gehen nur zwei von Wolfsberg und St. Leonhard westlich auf den Klipitz-Berg, eine Einsattelung nördlich der Saualpe, und dann vereinigt abwärts über Lölling nach Mittel-Kärnten in das Görtschitzthal.

§. 39. Die übrigen Landwege im Lavantthale ziehen meist längs der Thallinie, und zwar an beiden Lavantufeln: von Wolfsberg südlich über St. Stephan nach St. Andrä an die Reichsstrasse und von da über Jackling nach Kolnitz wieder an die Reichsstrasse, mit einer Ausäutung nach Lindhof; aus der vorigen über Rojach, St. Georgen und Ettendorf in die Reichsstrasse unter Lavamünd, dann von Ettendorf über den Lavant unmittelbar nach Lavamünd, von welcher Strecke das Stück vom Lavantflusse bis Lavamünd unter die Landesstrassen (L. 16) aufgenommen ist.

§. 40. Als die wichtigsten Knotenpunkte für die Strassen Kärnten's sind demnach anzusehen:

In Ober-Kärnten: Ober-Drauburg, Greifenburg, die Gegend zwischen Sachsenburg, Lieserhofen und Spital, und Villach im Drauthale; ferner Tarvis und Arnoldstein im Gebiete der Gail.

In Mittel-Kärnten: Zwischenwasser und St. Veit an der Wiener Strasse, von welchen beiden Punkten Strassen nach dem Westen, Osten und Süden des Landes ausgehen; ferner Feldkirchen und Klagenfurt.

In Unter-Kärnten: Völkermarkt, Bleiburg, Unter-Drauburg und die Gegend südlich von St. Leonhard im oberen Lavantthale.

## II. Abschnitt.

### Technische Beschreibung.

Der Grundgedanke derselben ist, wie in der Einleitung dargethan wurde, die Constructionsweise, folglich die Benützbarkeit der Strassen — für alle Zwecke — darzustellen. Hierbei sollen sich Text und Karte wechselseitig ergänzen.

Der beschreibende Text ist der leichteren Uebersicht und Vergleichung wegen in Tabellen geordnet. Man findet darin nach den dicken Querlinien Meile für Meile abgesondert beschrieben; alles, was innerhalb einer Meile vorkömmt, — Ortschaften, Brücken, zeitweilige Bewegungshindernisse etc. — ist bei derselben angegeben. Will man hingegen wissen, wie viele und welcherlei Brücken auf der ganzen Strasse zu finden sind, wie viele Strassenengen in der ganzen Linie und wo dieselben vorkommen, so braucht man nur die senkrechten Rubriken zu verfolgen, und man findet die Summen am Schlusse jeder Strassenbeschreibung.

In der Rubrik „Strassen-Detail-Beschreibung“ steht in derselben Höhe mit den in den Einzelrubriken angesetzten Zahlen die nähere Aufklärung über den fraglichen Gegenstand.

Die erste Rubrik enthält die Meilen-Distanz-Zeichen. Hierbei ist zu bemerken, dass die Untertheilung der Meilen nicht in allen Kronländern gleichartig ist. In einigen besteht die Untertheilung in 12, in Kärnten aber in 16 Theile.  $\frac{1}{12}$  neben dem Namen Pörschach will also sagen, dass dieser Ort eine und  $\frac{12}{16}$  Meilen von Klagenfurt entfernt ist.

Die Rubriken „Durchgangs-Orte“ und „Bevölkerung“, sowie die in der Karte auch ausserhalb der Strassen aufgenommenen und nach ihrer Bewohnerzahl bezeichneten Orte sollen den Grad der Belebtheit der von der betreffenden Strasse durchzogenen Gegend zu erkennen geben, auf die Subsistenzmittel und Vorräthe schliessen lassen.

Die nächsten zwei Rubriken geben, in den verschiedenen Distanzen, die Breite der Strasse an, wodurch man weiss, wo dieselbe die Breite für 1, 2, 3 oder mehrere Wagen hat.

Die Schotterbezugsorte und deren Abstände von der Strasse, sowie die Längen der gepflasterten und beschotterten Strassen-Strecken, der bedielten Brücken etc. sind für die Strassen-Oekonomie zu kennen nöthig.

Die Steigungen und Gefälle sind vom Beginne oder Nullpuncte an gerechnet.

In den weiteren Rubriken erscheint nur die Zahl der verschiedenartigen Bewegungshindernisse; die näheren Verhältnisse sind in der Rubrik „Strassen-Detail-Beschreibung“ aufgenommen.

Die in der Karte angewendeten Zeichen sind aus der beigefügten Zeichen-erklärung zu entnehmen.

Kategorie	Name	Länge (km)	Breite (m)	Höhe (m)	Anmerkungen
A. Die Reichsstrassen.	1. Reichstrasse	120	10	100	...
	2. Reichstrasse	110	10	100	...
	3. Reichstrasse	100	10	100	...
	4. Reichstrasse	90	10	100	...
	5. Reichstrasse	80	10	100	...
	6. Reichstrasse	70	10	100	...
	7. Reichstrasse	60	10	100	...
	8. Reichstrasse	50	10	100	...
	9. Reichstrasse	40	10	100	...
	10. Reichstrasse	30	10	100	...

# A. Die Reichsstrassen.

Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schuhen		
0	<b>Klagenfurt</b> . . . . .	12054	2400	24	Der Boden ist bis gegen Pörschach schotterig, dann aber bald felsig, bald schotterig und thonartig.	Von 0 gegen $\frac{0}{1}$ in der Stadt Klagenfurt wird eine Strassenstrecke von $24^0$ Länge von dieser Stadtgemeinde beschottert . . . . .
	Villacher Vorstadt von Klagenfurt					Die über das Loretto-Moos führende Strassenstrecke im D: Z: $\frac{0}{6} - \frac{0}{9}$ ist im Frühjahr, in der Zeit des Auftauens, während 3 bis 4 Wochen für stark belastetes Fuhrwerk schwer zu passiren . . . . .
$\frac{0}{4}$	Kohldorf . . . . .	132	Lendkanal-Brücke über den Lendkanal in Kohldorf. — Wird von den Ständen Kärntens erhalten . . . . .			
$\frac{0}{8}$	Freienthurm . . . . .	100	Krumpendorfer Brücke über den Birkbach in Krumpendorf . . . . .			
$\frac{0}{12}$	Gurlitsch . . . . .	67	Pörschacher Brücke über den Pörschacher Bach in Pörschach . . . . .			
I	Sralach . . . . .	88	Kleine Saagbach-Brücke über den Saager Seitenbach in Saag . . . . .			
	Krumpendorf . . . . .	111	Grosse Saag-Brücke mit 2 Bögen und ein Mittelpfeiler			
$\frac{1}{4}$	Leinsdorf . . . . .	111	Schmidbach-Brücke über den Schmidbach — D: Z: $\frac{II}{14}$			
	Pritschitz . . . . .	72	Mühlbach-Brücke im D: Z: $\frac{III}{3}$ . . . . .			
$\frac{1}{8}$	Salloch . . . . .	112	Zwanzigerberg im D: Z: $\frac{III}{8-12}$ — bedeutende Steigung . . . . .			
$\frac{1}{12}$	Pörschach . . . . .	256	Zauchenberg im D: Z: $\frac{IV}{2-6}$ — bedeutendes Gefälle			
II	Töschling . . . . .	46	Zaucherbach-Brücke im D: Z: $\frac{IV}{5}$ . . . . .			
	Saag . . . . .	36				
$\frac{II}{8}$						
$\frac{II}{12}$	Velden . . . . .	354				
III	Lind . . . . .	122				
$\frac{III}{8}$	Bach . . . . .	65				
$\frac{III}{12}$	Liechtpold . . . . .	54				
IV	Wernberg . . . . .	143				
$\frac{IV}{4}$						

## Strasse.

Schotter-Bezugsorte und Angabe der Verführungs-Distanz	Mittlere Zufuhrs-Distanz in Klaftern	Beträchtliche Steigungen u. Gefälle		Brücken						Ketten-Brücken		Länge der		Anzahl der Strecken mit				Länge der	
				gewölbt		mit gemauerten Pfeilern und hölzernen Ueberbrückungen		gänzlich von Holz				gepflasterten	bedielten	Strassenengen	Gefahr von		gepflasterten	beschotterten	
		Ausgedrückt im Verhältnisse der Höhe zur Basis wie 1 zu:	auf die wirkliche Länge in Klaftern	Länge in Klaftern	Breite in Schuhen	Länge in Klaftern	Breite in Schuhen	Länge in Klaftern	Breite in Schuhen	Länge in Klaftern	Breite in Schuhen	Brücken in Klaftern	bedielten		Ueberschwemmungen	Verschotterungen	Schneeverschmutzungen	Strassenstrecken in Klaftern	
										gepflasterten	beschotterten								
Pörtschacher Kalksteinbruch von 0 bis $\frac{II}{II}$	3378	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	24	
		.	.	.	.	7	24	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	3976	
		.	.	.	.	$1\frac{3}{8}$	25	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4000
		.	.	1	27	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4000
		.	.	$1\frac{5}{8}$	32	$5\frac{1}{8}$	32	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4000
Winkler Bruch von $\frac{II}{II}$ bis $\frac{III}{2}$	810	.	.	$2\frac{1}{8}$	24	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4000		
Lindner Bruch von $\frac{III}{2}$ bis $\frac{III}{10}$	1703	.	.	$1\frac{3}{8}$	24	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4000		
Wernberger Bruch von $\frac{III}{10}$ bis $\frac{IV}{6}$	1305	19	520	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4000		
		24	1185	.	.	$1\frac{3}{8}$	24	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4000		

Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schuhen		
<b>R. I. Italiäner</b>						
IV 8	Zauchen . . . . .	105	44600	16	Der Boden ist theils thonartig, theils schotterig.	Seebach-Brücke in Seebach . . . . .
IV 12	Seebach . . . . .	380				Seebacher Berg bei Seebach — bedeutendes Gefälle
V	<b>Villach</b> . . . . .	3040				Drau-Brücke über den Drau-Fluss in Villach D:Z: $\frac{V}{2}$ mit hölzernen Mitteljochen . . . . .
V 4	Villacher Warmbad .					Die Villacher Durchfahrtsstrasse, in einer Länge von 178 Klafter, wird von der Villacher Stadtgemeinde beschottert . . . . .
V 8						Federauner Berg im D:Z: $\frac{V}{13} - \frac{VI}{1}$ — bedeutende Steigung . . . . .
V 12						Federauner Berg im D:Z: $\frac{V}{13} - \frac{VI}{1}$ — bedeutende Gefälle . . . . .
VI	Unter-Federaun . . .	70				Gailfluss-Brücke über den Gailfluss in Federaun D:Z: $\frac{VI}{3}$ mit 11 hölzernen Mitteljochen . . . . .
VI 4	Hart . . . . .	117				Korpitschbach-Brücke D:Z: $\frac{VI}{6}$ . . . . .
VI 8	Riegersdorf . . . . .	116				
VI 12	Neuhaus . . . . .	189				
VII	Pöckau . . . . .	344	Gailtzbach-Brücke über den Gailtzer Wildbach D:Z: $\frac{VII}{9}$ mit 5 hölzernen Mitteljochen . . . . .			
VII 4	Arnoldstein . . . . .	315				
VII 8	Gailitz . . . . .	221	Von Gailitz gegen Maglern — bedeutende Steigung			
VII 12	Maglern . . . . .	200				
VIII	Unter-Thörl . . . . .	195	Von Thörl gegen Goggau — Steigung . . . . .			
VIII 4	Goggau . . . . .	292				
VIII 8						

Schotter-Bezugsorte und Angabe der Verführungsdistanz	Mittlere Zufuhr-Distanz in Klaftern	Beträchtliche Steigungen u. Gefälle		Brücken						Länge der		Anzahl der Strecken mit Gefahr von				Länge der			
		ausgedrückt im Verhältnisse der Höhe zur Basis wie f zu :	auf die wirkliche Länge in Klaftern	gewölbt		mit gemauerten Pfeilern und hölzernen Ueberbrückungen		gänzlich von Holz		Ketten-Brücken		geplasteren	bedielten	Strasseneigenen	Ueberachswemungen	Verschotterungen	Schneerewchungen	geplasteren	beschotterten
				Länge in Klaf-tern	Breite in Schu-hen	Länge in Klaf-tern	Breite in Schu-hen	Länge in Klaf-tern	Breite in Schu-hen	Länge in Klaf-tern	Breite in Schu-hen								

**Strasse.**

Gratschacher Bruch von $\frac{IV}{6}$ bis $\frac{V}{2}$	2761	.	.	8	13															4000
Eggerloch-Bruch von $\frac{V}{2}$ bis $\frac{V}{11}$	1161	.	.	.	.	37 $\frac{3}{8}$	20	.	.	.	.	37 $\frac{3}{8}$		1	.	.	.	.	.	178
1. Federauner Bruch von $\frac{V}{11}$ bis VI	389	17	250																	
2. Federauner Bruch von VI bis $\frac{VI}{3}$	625	.	.	.	.	57 $\frac{1}{2}$	20	.	.	.	.	57 $\frac{1}{2}$								
Gailfluss-Schotter von $\frac{VI}{5}$ bis $\frac{VI}{9}$	973	.	.	.	.	5	23	.	.	.	.	.	1							
Neuhauser Grube von $\frac{VI}{9}$ bis $\frac{VI}{13}$	1026	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.								
Pöckauer Steinbr. von $\frac{VI}{13}$ bis $\frac{VII}{4}$	699	.	.	.	.	30 $\frac{1}{2}$	18	.	.	.	.	30 $\frac{3}{8}$								
Arnoldstein Schottergrube von $\frac{VII}{4}$ bis $\frac{VII}{9}$	888	13	555										1							
Maglern Steinbr. von $\frac{VII}{9}$ bis $\frac{VII}{13}$	296	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.								
Thörler Grube von $\frac{VII}{13}$ bis $\frac{VIII}{2}$	648	24	1055																	
Süssenbach-Gerölle von $\frac{VIII}{2}$ bis $\frac{VIII}{9}$	570	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.								
																			3942 $\frac{5}{8}$	
																			3969 $\frac{1}{2}$	
																			3784 $\frac{3}{8}$	



Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schuhen		
<b>R. I. Italiäner</b>						
VIII 12						Wagenbach-Brücke über den Wagenbacher Wildbach: D : Z : $\frac{VIII}{11}$ . . . . .
IX						Von Goggau aufwärts bis zum D : Z : $\frac{VIII}{12}$ — bedeutende Steigung . . . . .
IX 4	Tarvis . . . . .	963				Bartolobach-Brücke über den ersten Bartolobach in Tarvis D : Z : $\frac{IX}{5}$ . . . . . Schabach-Brücke über den zweiten Bartolobach D : Z : $\frac{IX}{6}$ . . . . .
IX 8 IX 12	Saifnitz . . . . .	954				Fellabach-Brücke über den Fella-Gebirgsbach D : Z : $\frac{IX}{13}$ . . . . . Rabasch-Brücke über den Fella-Gebirgsbach D : Z : $\frac{IX}{13}$ . . . . . Marodi-Brücke über den Fella-Gebirgsbach D : Z : $\frac{X}{1}$ . . . . .
X						
X 4	Uggowitz . . . . .	793				Uggowitz-Brücke über den Uggowitzer Bach in Uggowitz D : Z : $\frac{X}{6}$ . . . . .
X 8 X 12	Malborgeth . . . . .	504				Malborgethbach - Brücke in Malborgeth D : Z : $\frac{X}{13}$ mit einem hölzernen Mitteljoch . . . . .
XI						
XI 4	Katharein . . . . .	63				Kathareiner Brücke über den Fellabach D : Z : $\frac{XI}{3}$ mit 3 hölzernen Mitteljochen . . . . . Schwefelbach-Brücke über den Fellabach D : Z : $\frac{XI}{7}$ . . . . .
XI 8	Lussnitz . . . . .	138				Korandbach - Brücke über den Korand-Wildbach D : Z : $\frac{XI}{11}$ . . . . .

Schotteriger und felsiger Grund.

Die Strassenstrecke zwischen Tarvis und Pontafel ist im Frühjahr, Herbst und bei sonstig heftigen Regengüssen bedeutenden Ueberflutungen und Verschotterungen durch die Wildbäche ausgesetzt.



Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schuhen		

**R. I. Italiäner**

$\frac{XI}{12}$	Leopoldskirchen . . .	419			Schotteriger und felsiger Grund.	<p>.....  <b>Fellbach-Brücke</b> über den Fella-Wildbach  D : Z : <math>\frac{XI}{13}</math> mit 5 hölzernen Mitteljochen .  <b>Steingraben-Brücke</b> über den Steingraben-  Wildbach D : Z : <math>\frac{XI}{13}</math> . . . . .  <b>Tschernagetsch-Brücke</b> über den Tschern-  agetsch-Graben D : Z : <math>\frac{XI}{13}</math> . . . . .</p>
XII			2200	24		<p><b>Vogelbach-Brücke</b> über den Vogel-Wild-  bach D : Z : <math>\frac{XII}{2}</math> . . . . .  <b>Ponteba-Brücke</b> über den Ponteba-Wild-  bach in Pontafel D : Z : <math>\frac{XII}{4}</math>. Die erste Hälfte  der Brücke in Kärnten, in der Länge von <math>12\frac{3}{6}</math>  Klafter, ist von Holz mit 2 Mitteljochen —  die zweite Hälfte im venetianischen Ge-  biete ist gewölbt . . . . .</p>
$\frac{XII}{4} + 200^9$	Pontafel . . . . .  Endet an der venetianischen Landesgränze	520				

Die Strassenstrecke zwischen Tarvis und Pontafel ist im Frühjahr, Herbst und bei sonstig heftigen Regengüssen bedeutenden Ueberflutungen und Verschotterungen durch die Wildbäche ausgesetzt.

Die  $12\frac{1200}{4000}$  Meilen lange Strasse durchzieht 2 Städte, 2 Marktflerken und 34 Dörfer.

Zusammen . . .  
Von der 49.200<sup>9</sup> langen Strasse sind bedielt und beschottert in Klaftern . . . . .  
Gesamtlänge der Brücken in Klaftern . . . . .

**R. II. Tiroler**

0	<b>Villach</b> 25 <sup>9</sup> unterhalb dem D : Z : $\frac{V}{3}$ der Italiänerstrasse	3040			Grösstentheils schotteriger Boden.	<b>St. Martinerbach-Brücke</b> im D : Z : $\frac{0}{3}$ . . . . .
$\frac{0}{4}$	St. Martin . . . . .	265				<b>Vellabach-Brücke</b> im D : Z : $\frac{0}{6}$ . . . . .
$\frac{0}{8}$	Unter-Vellach . . . . .	326				<b>Gefälle</b> im D : Z : $\frac{5-8}{0}$ . . . . .
$\frac{0}{12}$						<b>Durabach-Brücke</b> im D : Z : $\frac{0}{11}$ . . . . .
I						<b>Rauschenbach-Brücke</b> im D : Z : $\frac{0}{12}$ . . . . .



Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schublen		
<b>R. II. Tiroler</b>						
$\frac{1}{4}$	Weissenbach . . . . .	25			Grösstentheils schotteriger Boden.	Weissenbach-Brücke im D: Z: $\frac{1}{0}$ . . . . .
	Töplitsch . . . . .	199				Weissenbacher-Bichl im D: Z: $\frac{0}{11}$ bis I. Steigung . . . . .
$\frac{1}{8}$	Stadelbach . . . . .	73				Stadelbach-Brücke im D: Z: $\frac{1}{8}$ . . . . .
						Teichwasser-Brücke über den Teichbach im D: Z: $\frac{1}{10}$
$\frac{1}{12}$						Fellerbergbach-Brücke im D: Z: $\frac{1}{12}$ . . . . .
	Kellerberg . . . . .	227				Kellerberg im D: Z: $\frac{1}{4}$ bis II. { Steigung . . . . . { Gefälle . . . . .
II						
$\frac{II}{4}$	Feffernitz . . . . .	148				Feffernitzbach-Brücke im D: Z: $\frac{II}{2}$ . . . . .
	Feistritz . . . . .	343				Gefälle bei Feistritz im D: Z: $\frac{1}{3}$ . . . . .
$\frac{II}{8}$	Nikelsdorf . . . . .	154				Feistritzbach-Brücke in Feistritz mit einem Mitteljoche
$\frac{II}{12}$						
III	Paternion . . . . .	455				
	Aifersdorf . . . . .	134			Griesbach-Brücke über den Aifersdorfer Bach im D: Z: III . . . . .	
$\frac{III}{4}$						
$\frac{III}{8}$	Kammering . . . . .	167				
	Mauthbrücken . . . . .	67			Mauthbrücke über den Drau-Fluss in Mauthbrücken im D: Z: $\frac{III}{9}$ mit 10 Mitteljochen . . . . .	
$\frac{III}{12}$						
	Olsach . . . . .	87				
IV						
$\frac{IV}{4}$	Molzbüchl . . . . .	102				
$\frac{IV}{8}$						
$\frac{IV}{12}$						
					Besonders gefährlich für die Passage ist die Strassenstrecke zwischen der Lieser-Brücke und dem Marktflecken Spital wegen der jähren Wendung, starken Steigung und der beträchtlichen Strassenenge . . . . .	



Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schuhen		

## B. II. Tiroler

V	Spital . . . . .	1233	49.047	16	Grösstentheils schotteriger Boden.	Lieser-Brücke über den Lieser-Fluss in Spital mit einem hölzernen Mitteljoch. — Die Brücke ist Eigenthum der Marktgemeinde Spital, welche für deren Erhaltung eine Mauth bezieht. . . . .		
$\frac{V}{4}$	Oberdorf . . . . .	46						
$\frac{V}{8}$	Windsehnur . . . . .	30						
$\frac{V}{12}$	Fressnitz . . . . .	38						
VI	Lendorf . . . . .	375						
$\frac{VI}{4}$	Altenmarkt . . . . .	15						Möll-Brücke über den Möll-Fluss in Möllbrücken im D: Z: $\frac{VI}{6}$ mit 4 Mitteljochen . . . . .
$\frac{VI}{8}$	Möllbrücken . . . . .	191						1. Sachsenburger Brücke über den Drau-Fluss im D: Z: $\frac{VI}{9}$ mit 4 Mitteljochen . . . . .
$\frac{VI}{8}$	St. Leonhard . . . . .	54						2. Sachsenburger Brücke über den Drau-Fluss im D: Z: $\frac{VI}{12}$ mit 4 Mitteljochen . . . . .
$\frac{VI}{12}$	Sachsenburg . . . . .	380						Feistritz-Brücke über den Feistritzer Wildbach im D: Z: $\frac{VI}{15}$ . . . . .
VII	Feistritz . . . . .	44						
$\frac{VII}{4}$	Lessnig . . . . .	75			Lessnig-Brücke über den Lessnig-Wildbach im D: Z: $\frac{VII}{7}$ . . . . .			
$\frac{VII}{8}$	Kleblach . . . . .	131			Steigung bei Kleblach im D: Z: $\frac{VII}{10-11}$ . . . . .			
$\frac{VII}{12}$					Lengholzer Brücke über den Lengholzer Bach im D: Z: $\frac{VII}{13}$ . . . . .			
VIII								

Schotter-Bezugsorte und Angabe der Verfuhrungs-Distanz	Mittlere Zufuhrs-Distanz in Klaftern	Beträchtliche Steigungen u. Gefälle		Brücken						Ketten-Brücken		Länge der		Anzahl der Strecken mit				Länge der	
				gewölbt		mit gemauerten Pfeilern und hölzernen Ueberbrückungen		gänzlich von Holz				gepflasterten	bedielten	Strasseneigen	Gefahr von			gepflasterten	beschotterten
		ausgedrückt im Verhältnis der Höhe zur Basis wie 1 zu:	auf die wirkliche Länge in Klaftern	Länge in Klaftern	Breite in Schuhen	Länge in Klaftern	Breite in Schuhen	Länge in Klaftern	Breite in Schuhen	Länge in Klaftern	Breite in Schuhen	Brücken in Klaftern	Strasseneigen		Ueberschwemmungen	Verschotterungen	Schneeerweichungen	Strasseneigen	Strassenstrecken in Klaftern
				Länge in Klaftern	Breite in Schuhen	Länge in Klaftern	Breite in Schuhen	Länge in Klaftern	Breite in Schuhen	Länge in Klaftern	Breite in Schuhen								
Drau-Gries bei Spital von $\frac{IV}{13}$ bis V	1455	.	.	.	.	19	18	.	.	.	.	.	18	1				55	3927
Lendorfer Drau-Gries von V bis VI	1462																		4000
Drau-Gries bei Sachsenburg von VI bis $\frac{XII}{12}$	987	.	.	.	.	$26\frac{3}{8}$	9	.	.	.	.	.	26						3919
		.	.	.	.	$28\frac{1}{4}$	20	.	.	.	.	.	28						
		.	.	.	.	$28\frac{1}{4}$	20	.	.	.	.	.	27						
Drau-Gries bei Kleblach von $\frac{VI}{12}$ bis $\frac{VII}{13}$	1566	.	.	.	.	6	20												4000
		400	13																
Gaiacher Kalkgries von $\frac{VII}{13}$ bis $\frac{VIII}{5}$	1261	.	.	$24\frac{1}{8}$	18														4000

## Strasse.



Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schublen		
<b>R. II. Tiroler</b>						
$\frac{VIII}{4}$						Gerlamoser Brücke über den Gerlamoser Bach im D: Z: $\frac{VIII}{5}$ . . . . .
$\frac{VIII}{8}$	Steinfeld . . . . .	724				Steinfelder Brücke über den Graa-Wildbach im D: Z: $\frac{VIII}{10}$ . . . . .
$\frac{VIII}{12}$	Radlach . . . . .	163				Radlacher Brücke über den Radlacher Wildbach im D: Z: $\frac{IX}{13}$ . . . . .
IX						
$\frac{IX}{4}$	<b>Greifenburg</b> . . . . .	620				Greifenburger Brücke über den Gloppnitz-Wildbach im D: Z: $\frac{IX}{7}$ . . . . .
$\frac{IX}{8}$	Hauzendorf . . . . .	88				
$\frac{IX}{12}$						Zametter Brücke über den Zametter Wildbach im D: Z: $\frac{IX}{11}$ . . . . .
X	Altenmarkt . . . . .					Altenmarkter Brücke über den Berger Wildbach im D: Z: X . . . . .
						Fralacher Brücke über den Fralacher Wildbach im D: Z: $\frac{X}{2}$ . . . . .
$\frac{X}{4}$						
$\frac{X}{8}$	Dellach . . . . .	224				Dellacher Brücke über den Drassnitzer Wildbach im D: Z: $\frac{X}{8}$ . . . . .
$\frac{X}{12}$						Brücke bei Dellach im D: Z: $\frac{X}{9}$ . . . . .
XI	Gröfelhof . . . . .	48				
						Rittersdorfer Brücke über den Rittersdorfer Wildbach im D: Z: $\frac{XI}{2}$ . . . . .
$\frac{XI}{4}$						Simmerlacher Brücke über den Simmerlacher Wildbach im D: Z: $\frac{XI}{7}$ . . . . .

Grösstentheils schotteriger Boden.



Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schuhen		
<b>R. II. Tiroler</b>						
$\frac{XI}{8}$	Ober-Drauburg . .	527			Grösstentheils schotteriger Boden.	Ober-Drauburger Brücke über den Gurnitzer Wildbach im D: Z: $\frac{XI}{11}$ . . . . .
$\frac{XI}{12}$ XII						Brücke beim Teiehbüchl im D: Z: XII . . . . .
$\frac{XII}{4} + 47^0$	Endet an der Tiroler Landesgränze					<b>Elementarereignisse.</b> Bei anhaltenden Regengüssen im Herbst und Frühjahr wird dieser Strassenzug durch folgende Wildbäche auf kurze Strecken beschädigt: durch den Feistritzer, Radlacher, Berger und Dellacher Wildbach.
Die 12 $\frac{1047}{4000}$ Meilen lange Strasse durchzieht 1 Stadt, 5 Marktflecken und 30 Dörfer.					Zusammen . . . Von der 49.047 <sup>o</sup> langen Strasse sind: bedielt, gepflastert und beschottert in Klaftern . . . . . Gesamtlänge der Brücken . . . . .	
<b>R. III. Unter-Drauburger</b>						
0	Klagenfurt . . Völkermarkter Vorstadt von Klagenfurt	12054			Schotteriger Boden.	Von 0 gegen $\frac{0}{1}$ besteht innerhalb der Stadt Klagenfurt eine 237·5 Klafter lange, theils gepflasterte, theils beschotterte Durchfahrtsstrasse, welche die Stadtgemeinde zu erhalten hat . . . . .
$\frac{0}{4}$						St. Peter . . . . .
$\frac{0}{8}$	St. Jakob . . . . .	91				1. Raba-Brücke über den Raba-Bach ausser Limersdorf
$\frac{0}{12}$	Aich . . . . .	24				2. " " " " " " " " " " " "
I	Limersdorf . . . . .	82				
$\frac{I}{4}$	Rain . . . . .	116				Grosse Gurk-Brücke über den Gurk-Fluss im D: Z: $\frac{1}{2}$ mit 10 Mitteljochen } Werden vom Gute Christof gegen Mauthbezug erhalten . .
$\frac{I}{8}$	Haidach . . . . .	74				Kleine Gurk-Brücke über den Gurk-Fluss im D: Z: $\frac{1}{2}$ mit 10 Mitteljochen }

Schotter-Bezugsorte und Angabe der Verfahrungs-Distanz	Mittlere Zufuhrs - Distanz in Klaftern	Beträchtliche Steigungen u. Gefälle		Brücken						Ketten-Brücken		Länge der		Anzahl der Strecken mit				Länge der	
				ausgedrückt im Verhältnis der Höhe zur Basis wie 1 zu :		gewöhnlt		mit gemauerten Pfeilern und hölzernen Ueberbrückungen				gänzlich von Holz		gepflasterten	bedielten	Gefahr von		gepflasterten	beschotterten
				Länge in Klaftern	Breite in Schuhen	Länge in Klaftern	Breite in Schuhen	Länge in Klaftern	Breite in Schuhen			Länge in Klaftern	Breite in Schuhen			Strassenungen			
														Ueberschwemmungen	Verschotterungen	Schneerewebungen			

**Strasse.**

Potschlinger Kalksteingries von $\frac{X}{14}$ bis $\frac{XI}{9}$	1170	.	.	.	.	4 $\frac{1}{8}$	22	.	.	.	.	.	.	1						
	Von $\frac{XI}{9}$ bis $\frac{XII}{4}$ + 470 wird der Schotter an mehreren Punkten hart an der Strasse im Regiewege erzeugt.		.	.	.	.	4	18												4000
16	7	7	19	6	.	.	.	.	.	.	3									
.	.	15 $\frac{1}{8}$	234	36 $\frac{1}{8}$						171					55	48.824				

**Strasse.**

Pörtsehacher Kalksteinbruch von 0 bis $\frac{I}{2}$	10.300	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	192	45·5			
		.	.	.	.	11 $\frac{3}{8}$	21												
		.	.	.	.	1 $\frac{1}{8}$	20												
Kathareiner Steinbruch von $\frac{I}{2}$ bis $\frac{II}{6}$	7000	.	.	.	.	.	.	51 $\frac{5}{8}$	15										
		.	.	.	.	.	.	14	15		.	63							

Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schuhen		
<b>R. III. Unter-Drauburger</b>						
I 12	St. Johann . . . . .	91				
II	Klein-Venedig . . . . .	18				
II 4	Wabeldorf . . . . .	184				
II 8	Kreuzer . . . . .	33				
II 12	Pörtschach . . . . .	100				
III	Ruhestadt . . . . .	89				
III 4 III 8	<b>Völkermarkt</b> . . . . .	1415				
	Linden . . . . .	36				
III 12						
IV						
IV 4						
IV 8 IV 12 V			35214	16	Schotteriger Boden.	
V 4	Ruden . . . . .	115				
V 8	Tiefenbach . . . . .					
						Kretzenbach-Brücke im D: Z: $\frac{II}{10}$ . . . . .
						Rack-Brücke im D: Z: $\frac{II}{14}$ . . . . .
						Ruhestadt-Hügel — Steigung im D: Z: $\frac{III}{3-7}$ . . . . .
						Strassenenge in der Durchfahrtsstrecke in Völkermarkt . . . . .
						1. Wurlabach-Brücke im D: Z: $\frac{III}{11}$ . . . . .
						2. „ „ „ „ „ . . . . .
						Gränzeanal-Brücke im D: Z: $\frac{III}{14}$ . . . . .
						Mühlgraben-Berg — Steigung im D: Z: $\frac{III}{10-12}$ . . . . .
						Pessernig-Hügel im D: Z: $\frac{IV}{3-4}$ { Steigung . . . . . Gefälle . . . . .
						Skof-Brücke im D: Z: $\frac{V}{2}$ . . . . .

Schotter-Bezugsorte und Angabe der Verführungsdistanz	Mittlere Zufahrts - Distanz in Klaffern	Beträchtliche Steigungen u. Gefälle		Brücken						Ketten-Brücken		Länge der		Anzahl der Strecken mit Gefahr von				Länge der	
				gewölbt		mit gemauerten Pfeilern und hölzernen Ueberbrückungen		gänzlich von Holz				geplasterten	bedeckten	Straßenschengen	Ueberschwemmungen	Verschotterungen	Schneeüberdeckungen	geplasterten	beschotterten
				ausgedrückt im Verhältnisse der Höhe zur Basis wie 1 zu :		auf die wirkliche Länge in Klaffern		Brücken in Klaffern				Strassenstrecken in Klaffern							
<b>Strasse.</b>																			
Kathareiner Steinbruch von $\frac{1}{2}$ bis $\frac{11}{6}$	7000																	3937	
Kathareiner oder Weissenberger Bruch von $\frac{11}{6}$ bis $\frac{11}{11}$	3257					$2\frac{3}{8}$	24												
						$2\frac{1}{8}$	22												
		1020	24																
Griffner Bruch von $\frac{11}{11}$ bis $\frac{14}{3}$	3590					$1\frac{1}{8}$	16							1				288	
						1	15												
				$\frac{1}{8}$	24														
Hoinigbruch von $\frac{14}{3}$ bis $\frac{15}{9}$	1411	530	14															3712	
		260	12																
		1050	24																
				$2\frac{1}{8}$	16													4000	

Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung				
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schuhlen						
<b>R. III. Unter-Drauburger</b>										
V 12	Unter-Mitterndorf . . . . .	133				Tiefenbach-Brücke im D: Z: $\frac{V}{9}$ (für die Passage sehr ungünstig) . . . . .				
VI						Eis . . . . .	188			Eiserbach-Brücke im D: Z: $\frac{VI}{3}$ . . . . .
$\frac{VI}{4}$										1. Stubenbach-Brücke im D: Z: $\frac{VI}{5}$ . . . . .
$\frac{VI}{3}$										2. „ „ im D: Z: $\frac{VI}{6}$ . . . . .
$\frac{VI}{12}$	Lavamünd . . . . .	334				Gefälle nach Eis im D: Z: $\frac{VI}{4}$ . . . . .				
VII										Pirkschmied-Brücke über den Jebitzbach im D: Z: $\frac{VI}{11}$ . . . . .
$\frac{VI}{8}$										Sieben-Hügel-Berg im D: Z: $\frac{VI}{6-10}$ } Steigung . . . . . Gefälle . . . . .
$\frac{VII}{4}$	Lavamünd . . . . .	334				Lavamünd-Brücke über den Lavant-Fluss im D: Z: $\frac{VII}{7}$ mit vier Mitteljochen. — Wird von der Marktgemeinde Lavamünd gegen Mauthbezug erhalten . . . . .				
VII 8										Pfarrdorf-Brücke über das Woltshabachl im D: Z: $\frac{VII}{10}$ . . . . .
VII 12										Mültererbach-Brücke im D: Z: $\frac{VII}{14}$ . . . . .
VIII										Juskobach-Brücke im D: Z: $\frac{VII}{15}$ . . . . .
$\frac{VIII}{4}$	Unter-Drauburg . . . . .	483				Wölbl-Brücke über den Wölblbach im D: Z: $\frac{VIII}{3}$ . . . . .				
$\frac{VIII}{8}$										Stellenweise Ueberschwemmungen im D: Z: $\frac{VII}{3}$ bis an die Landesgränze durch die Hochwasser des Draufusses . . . . .
										Postmeister-Brücke über den Witscherbach im D: Z: $\frac{VIII}{8}$ . . . . .
						Unter-Drauburger Brücke über den Schlossbach im D: Z: $\frac{VIII}{10}$ . . . . .				
						Unter-Drauburger Brücke über den Rusiachgraben im D: Z: $\frac{VIII}{11}$ . . . . .				

Schotter-Bezugsorte und Angabe der Verführungs-Distanz	Mittlere Zufuhrs-Distanz in Klaftern	Beträchtliche Steigungen u. Gefälle		Brücken						Ketten-Brücken		Länge der		Anzahl der Strecken mit Gefahr von			Länge der				
				gewölbt		mit gemauerten Pfeilern und hölzernen Ueberbrückungen		gänzlich von Holz				geplasterter	bedeckter	Strassenengen	Ueberschweemmungen	Verschotterungen	Schneeverwehungen	geplasterter	beschotterter		
				Länge in Klaftern	Breite in Schuhen	Länge in Klaftern	Breite in Schuhen	Länge in Klaftern	Breite in Schuhen											Länge in Klaftern	Breite in Schuhen
												Brücken in Klaftern		Strassenstrecken in Klaftern							
Mitterndorfer Bruch von $\frac{V}{9}$ bis $\frac{V}{11}$	1379			$1\frac{3}{6}$	17																
Stubenwirth-Bruch von $\frac{V}{14}$ bis $\frac{VII}{1}$	1269					$2\frac{5}{6}$	30												4000		
				$2\frac{5}{6}$	19																
		780	20	3	21																
						$3\frac{1}{6}$	19														4000
Woltscha-Bruch von $\frac{VII}{1}$ bis $\frac{VIII}{1}$	1130						20	17					20							172	
						$1\frac{3}{6}$	30														
				$1\frac{3}{6}$	33																
				$1\frac{3}{6}$	34																3808
Harnigg-Schottergrube von $\frac{VIII}{1}$ bis $\frac{VIII}{10}$	1120																				
						$1\frac{3}{6}$	30														141
				$4\frac{1}{6}$	12																
		$2\frac{1}{6}$	22																		



Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	Mittlere Breite in Schubn		

**III. Unter-Drauburger**

VIII 12					Schotteriger Boden.	Jerischuig-Brücke im D: Z: $\frac{VIII}{15}$ . . . . .
IX						Gumbold-Brücke über den Sebastianibach im D: Z: $\frac{IX}{15}$ . . . . . Drautg-Brücke über den Klausenbach im D: Z: $\frac{IX}{15}$ . . . . . 1. Mohrenhofer Brücke im D: Z: $\frac{IX}{4}$ . . . . . 2. " " " " " " " " " " " . . . . .
$\frac{IX}{4} + 2140$	Endet bei Mohrenhof an der steiermärkischen Landesgränze					

Die  $9\frac{1214}{1000}$  Meilen lange Strasse durchzieht 2 Städte, 2 Markt flecken und 7 Dörfer.

Zusammen . . . . .  
Von der 37.214 Klafter langen Strasse sind bedieft gepflastert, beschottert in Klaftern . . . . .  
Gesamtlänge der Brücken . . . . .

**R. IV. Lavantter**

0	Beginnt 20 <sup>9</sup> nach dem D: Z: $\frac{III}{15}$ der Unter-Drauburger Strasse, nächst dem Lindewirth . . . . .			Schotteriger Boden.		Tamar-Brückl im D: Z: $\frac{0}{3}$ . . . . .
$\frac{0}{4}$ $\frac{0}{8}$	Enzelsdorf . . . . .	37				1. Enzelsdorfer Brücke im D: Z: $\frac{0}{8}$ . . . . . 2. " " " " " " " " " " " . . . . .
$\frac{0}{12}$	Griffen . . . . .	369			Seilerkeuschen-Brücke im D: Z: $\frac{0}{13}$ . . . . . 1. Brücke ausser Griffen im D: Z: $\frac{0}{15}$ . . . . . 2. " " " " " " " " " " " . . . . .	
1				Thoniger und schotteriger Grund.		1. Wölfnitzbach-Brücke ober dem Mauthhause im D: Z: . . . . . 2. " " " " " " " " " " " . . . . .
$\frac{1}{4}$ $\frac{1}{8}$ $\frac{1}{12}$						Griffner Berg im D: Z: $\frac{1}{0-12}$ } Steigung . . . . . } Gefälle . . . . . Marschniggraben-Brücke im D: Z: $\frac{1}{8}$ . . . . .
						Riesen-Brücke im D: Z: $\frac{1}{13}$ mit 1 Mittelpfeiler . . . . .



Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schalen	
<b>R. IV. Lavanter</b>					
II					Gränzbach-Brücke im D: Z: $\frac{1}{15}$ mit 1 gemauerten Mittelpfeiler und 2 hölzernen Jochen . . . . .
$\frac{II}{4}$					Schönweger Berg im D: Z: $\frac{II}{0-4}$ { Steigung . . . . . Gefälle . . . . .
$\frac{II}{8}$ $\frac{II}{12}$	<b>St. Andrae</b> . . . . .	929			Framrach-Brücke über den Pöllingerbach im D: Z: $\frac{II}{7}$  Strassenenge in St. Andra im D: Z: $\frac{II}{13}$ und $\frac{II}{15}$ . . . . .
III					Wölzinger Brückl über den Kolleckenbach im D: Z: $\frac{II}{13}$
$\frac{III}{4}$					Rojach-Brücke über den Reissbergerbach im D: Z: $\frac{III}{3}$
$\frac{III}{8}$					Pichling-Brücke über den Reissbergerbach im D: Z: $\frac{III}{5}$
$\frac{III}{12}$					Sonhalber Brückl über den Himmellauerbach im D: Z: $\frac{III}{10}$ . . . . .
IV	<b>Wolfsberg</b> . . . . .	1664	31.251	16	Schwabenhof-Brückl im D: Z: $\frac{III}{13}$ . . . . . Priel-Brücke über den Lavantfluss im D: Z: $\frac{III}{14}$ mit 4 hölzernen Jochen . . . . . Schlossbach-Brücke über den Schlossbach im D: Z: $\frac{IV}{10}$ Strassenenge beim Stadthor in Wolfsberg . . . . .
$\frac{IV}{4}$	Zellach . . . . .	378			Wolfsberger Brücke über den Lavantfluss im D: Z: $\frac{IV}{1}$ Auenbach-Brücke im D: Z: $\frac{IV}{2}$ . . . . .
$\frac{IV}{8}$					Konrad-Brücke über den Lavantfluss im D: Z: $\frac{IV}{7}$ mit 2 Mitteljochen . . . . .
IV	St. Gertraud . . . . .	393			Holzschwemmbrücke über den Prössingbach im D: Z: $\frac{IV}{9}$ . . . . .
$\frac{IV}{12}$					Prössingbach-Brücke im D: Z: $\frac{IV}{10}$ . . . . . Kampbach-Brücke im D: Z: $\frac{IV}{11}$ . . . . .



Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schuhen		
<b>R. IV. Lavantfer</b>						
V					Schotteriger Boden.	Ueberschwemmungen im D: Z: $\frac{IV}{11-14}$ durch die Hochwässer des Lavant-Flusses und Ablagerungen des Eisstosses bei strengem Winter . . . . .
$\frac{V}{4}$						Entenschnabel-Brücke über den Peschwilzbach im D: Z: $\frac{V}{1}$ . . . . .
$\frac{V}{8}$	Twimberg . . . . .	275			Raderwirth-Brücke über den Theisseneggerbach im D: Z: $\frac{V}{3}$ . . . . .	
$\frac{V}{12}$					Strassengenge im D: Z: $\frac{V}{6-9}$ . . . . .	
VI					Twimberger Brücke über den Waldensteinerbach im D: Z: $\frac{V}{11}$ . . . . .	
				Felsiger Grund.	Höhlthaler Brücke über den Schiefingerbach im D: Z: VI . . . . .	
					Schlott-Brücke über den Lavantfluss im D: Z: VI . . . . .	
					Mühlbach-Brücke über den Preblbach im D: Z: VI . . . . .	
$\frac{VI}{4}$					1. Klümbach-Brücke im D: Z: $\frac{VI}{6}$ . . . . .	
$\frac{VI}{8}$					2. . . . .	
					Brandstatt-Brücke über den Lavantfluss im D: Z: $\frac{VI}{8}$	
	<b>St. Leonhard</b> . . . . .	939			Brücke über den Feistritzbach im D: Z: $\frac{VI}{9}$ . . . . .	
$\frac{VI}{12}$					St. Leonharder Brücke im D: Z: $\frac{VI}{11}$ . . . . .	
				Schotterig und moosig.	Wisperdorfer Brücke über den Rimingbach im D: Z: $\frac{VI}{14}$ . . . . .	
					Brücke über den Lavantfluss im D: Z: $\frac{VI}{15}$ . . . . .	
VII					Brücke über den Mischlingbach im D: Z: $\frac{VII}{2}$ . . . . .	
$\frac{VII}{4}$					Weitensbach-Brücke im D: Z: $\frac{VII}{5}$ . . . . .	

Schofter-Bezugsorte und Angabe der Verführungs-Distanz	Mittlere Zuführs-Distanz in Klaffern	Beträchtliche Steigungen u. Gefälle		Brücken						Ketten-Brücken		Länge der		Anzahl der Strecken mit				Länge der		
				ausgedrückt im Verhältnis der Höhe zur Basis wie 1 zu :		auf die wirkliche Länge in Klaffern		gewählt				mit gemauerten Pfeilern und hölzernen Ueberbrückungen		gänzlich von Holz		geplasterten	bedielten	Gefahr von		geplasterten
		Länge in Klaffern	Breite in Schuhen	Länge in Klaffern	Breite in Schuhen	Länge in Klaffern	Breite in Schuhen	Länge in Klaffern	Breite in Schuhen	Länge in Klaffern	Breite in Schuhen	Länge in Klaffern	Breite in Schuhen	Strassen-geplasterten	Ueberschwemmungen	Verschotterungen	Schneerewegungen	Strassen-geplasterten	beschotteten	
		Strassen-geplasterten in Klaffern		Ueberschwemmungen		Verschotterungen		Schneerewegungen		Strassen-geplasterten		beschotteten		Strassen-geplasterten in Klaffern						
<b>Strasse.</b>																				
Gertrauder Bruch von $\frac{IV}{7}$ bis $\frac{V}{2}$	811	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	1	4000	
Waldensteiner Bruch von $\frac{V}{2}$ bis $\frac{VI}{2}$	1068	.	.	$1\frac{3}{6}$	23	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	4000	
		.	.	2	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		
		.	.	.	.	$6\frac{5}{6}$	22	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		.
		.	.	2	24	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		.
Neubauer-Bruch von $\frac{VI}{2}$ bis $\frac{VII}{13} + 10$	2313	.	.	$1\frac{1}{6}$	15	.	.	.	.	$7\frac{2}{6}$	13	.	.	.	7-5	.	.	147		
		.	.	$2\frac{3}{6}$	16	.	.	.	.	$5\frac{1}{6}$	12	.	.	.	.	.	.		.	
		.	.	.	.	.	.	.	.	1	18	.	.	.	.	.	.		.	.
		.	.	.	.	$3\frac{5}{6}$	20	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		.	.
		.	.	.	.	.	.	.	.	$6\frac{5}{6}$	20	.	.	.	.	.	.	.		
		.	.	.	.	.	.	.	.	$3\frac{5}{6}$	20	.	.	.	.	.	.	3845-5		
		.	.	.	.	.	.	.	.	2	20	.	.	.	.	.	.	.		

Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schuhen		
<b>R. IV. Lavanter</b>						
$\frac{VII}{8}$	<b>Reichenfels</b> . . . .	458			Schotterig und moosig.	<b>Reichenfelder Mühlbach-Brücke</b> im D: Z: $\frac{VII}{8}$ (Strassenenge im Markte Reichenfels) . . . . .
$\frac{VII}{12}$						<b>Brücke über den Sommeraubaach</b> im D: Z: $\frac{VII}{8}$ . . . . .
						<b>Saaghügel-Brücke</b> über den Lavantfluss im D: Z: $\frac{VII}{10}$ . . . . .
$\frac{VII}{13} + 1^0$	Endet an der steiermärkischen Landesgränze.					<b>Überschwemmungen</b> im D: Z: $\frac{VII}{9-12}$ durch die Hochwässer des Lavantflusses und die Gerölle-Ablagerungen des Fidler Wildbachs . . . . .
						<b>Tschöckl-Brückl</b> im D: Z: $\frac{VII}{13}$ . . . . .
						<b>Gränz-Brücke</b> über den Rossbach im D: Z: $\frac{VII}{13}$ . . . . .
						<b>Dachsödenhügel</b> im D: Z: $\frac{VII}{12-13}$ Steigung . . . . .
Zusammen . . . . .						
Die $7 \frac{3251}{4000}$ Meilen lange Strasse durchzieht 3 Städte, 2 Marktflücken und 5 Dörfer.						Von der 31.251 Klafter langen Strasse sind bedeckt, gepflastert, beschottert in Klaftern . . . . . Gesamtlänge der Brücken . . . . .
<b>R. V. Friesach-Wiener</b>						
0	<b>Klagenfurt</b> . . . . St. Veiter Vorstadt von Klagenfurt.	12054			Schotteriger Boden.	Von 0 gegen $\frac{0}{1}$ besteht innerhalb der Stadt Klagenfurt eine 194 Klafter lange Durchfahrtsstrasse, welche theils gepflastert, theils beschottert ist, und von der Stadtgemeinde erhalten wird . . . . .
$\frac{0}{4}$	<b>Spitalmühle</b> . . . .	38				<b>Glan-Brücke</b> über den Glanfluss, bei der Spitalmühle mit 3 hölzernen Mitteljochen . . . . .
	<b>Unter-Goritschitzn</b>	54				
	<b>Terndorf</b> . . . . .	95				
$\frac{0}{8}$					Schotteriger und moosiger Grund.	
$\frac{0}{12}$	<b>Ratzendorf</b> . . . .	87				
1						<b>1. Maria-Saaler-Moos-Brücke</b> im D: Z: $\frac{1}{1}$ mit einem gemauerten Mittelpfeiler . . . . .
						<b>2. Maria-Saaler-Moos-Brücke</b> im D: Z: $\frac{1}{2}$ . . . . .
$\frac{1}{4}$	<b>Zollfeld</b> . . . . .	28				<b>3. " " " " "</b> " " $\frac{1}{3}$ . . . . .





Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung						
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schühen								
<b>R. V. Friesach-Wiener</b>												
I $\frac{1}{2}$	Wielersdorf . . . . .	43	25.648	16	Schotteriger und moosiger Grund.	St. Donater Brücke über den St. Donater Bach . . . . .						
	St. Michael . . . . .	99										
I 12	Stadelhof . . . . .	7										
II	St. Donat . . . . .	157										
II $\frac{11}{4}$	<b>St. Veit</b> . . . . .	2087					Schotteriger Boden.	Schotteriger und moosiger Grund.	St. Johannes-Brücke über den Glanfluss im D: Z: $\frac{11}{3}$ 1. Brücke bei der Papiermühle über den Glanfluss im D: Z: $\frac{11}{8}$ mit 2 Mittelpeilern . . . . . } Strassen- engen an beiden Brücken			
II $\frac{11}{2}$												2. Brücke bei der Papiermühle über den Glanfluss im D: Z: $\frac{11}{8}$ . . . . .
II 12	Sand . . . . .	—										Brücke über das Teichbachl in Sand . . . . .
III $\frac{11}{4}$	Steinbrücken . . . . .	14										Brücke über den Minitzbach in Steinbrücken im D: Z: $\frac{11}{3}$ . . . . .
III $\frac{11}{8}$	Dürnfeld . . . . .	86								Schotteriger und moosiger Grund.	Schotteriger und moosiger Grund.	Schneeverwehungen — zwischen Dürnfeld und Möbling . . . . .
III 12												
IV												
IV $\frac{11}{4}$	Landbrücken . . . . .	30			Land-Brücke über den Gurkfluss im D: Z: $\frac{11}{1}$ mit 3 hölzernen Mitteljochen . . . . .							
IV $\frac{11}{8}$	Möbling . . . . .	46			Brücke zu Möbling über den Gurkfluss im D: Z: $\frac{11}{7}$ mit einem Mittelpeiler . . . . .							
IV 12	St. Stephan . . . . .	27			Brücke in Zwischenwässern über den Gurkfluss im D: Z: $\frac{11}{14}$ mit 3 hölzernen Mitteljochen . . . . .							
V	Zwischenwässern . . . . .	241										

Schotter-Bezugsorte und Angabe der Verfuhrungs-Distanz	Mittlere Zufuhrs-Distanz in Klaftern	Beträchtliche Steigungen u. Gefälle		Brücken						Länge der Ketten-Brücken	Länge der		Anzahl der Strecken mit Gefahr von			Länge der				
				ausgedrückt im Verhältnis der Höhe zur Basis wie 1 zu:	auf die wirkliche Länge in Klaftern	gewölbt		mit gemauerten Pfeilern und hölzernen Ueberbrückungen			gänzlich von Holz		geplasterten	bedielten	Strassenengen	Ueberschwemmungen	Verschotterungen	Schneeberwühungen	geplasterten	beschotterten
						Länge in Klaf-tern	Breite in Schu-hen	Länge in Klaf-tern	Breite in Schu-hen		Länge in Klaf-tern	Breite in Schu-hen								
												Brücken in Klaftern		Strecken in Klaftern			Strecken in Klaftern			
Ulrichsberger Kalksteinbruch von $\frac{0}{12}$ bis $\frac{1}{12}$	3750			1	24												4000			
Thalsdorfer Bruch von $\frac{1}{12}$ bis $\frac{II}{11}$	4475			$3\frac{1}{6}$	18												4000			
				6	13								1							
				$2\frac{5}{6}$	13									1						
Döllacher Bruch von $\frac{II}{11}$ bis $\frac{III}{5}$	2750			$1\frac{3}{6}$	24												4000			
Seebauer Bruch von $\frac{III}{5}$ bis $\frac{III}{15}$	2920			$2\frac{3}{6}$	19												4000			
Gruber Bruch von $\frac{III}{15}$ bis $\frac{IV}{11}$	1800					20	18										4000			
						12	15													
Aicher Bruch von $\frac{IV}{11}$ bis $\frac{V}{7}$	3000					$21\frac{1}{6}$	18										4000			

**Strasse.**





Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schuhen	
<b>R. VI. Salzburger</b>					
I					Steinbrücke über den Hinteregger Wildbach im D: Z: $\frac{0}{15}$ Abspan-Hügel im D: Z: I. Steigung . . . . .
$\frac{1}{4}$	Rachenbach . . . . .	27	19.676	16	Rachenbacher Brücke über den Rachenbach im D: Z: $\frac{1}{7}$
$\frac{1}{8}$	Trebesing . . . . .	105			Radlbach-Brücke über den Radlbach im D: Z: $\frac{1}{10}$
$\frac{1}{12}$	Radl. . . . .	170			Strassenengen in Gmünd bei den beiden Stadthoren Malta-Brücke über den Maltabach in Gmünd im D: Z: II mit 2 Mitteljochen . . . . .
II	<b>Gmünd</b> . . . . .	647			Drethal-Brücke über den Drethal-Wildbach im D: Z: $\frac{II}{6}$
$\frac{II}{4}$					I. Hammer-Brücke über den Lieserfluss . . . . .
$\frac{II}{8}$	Eisentratten . . . . .	183			2. " " " " im D: Z: $\frac{II}{12}$
$\frac{II}{12}$	Leoben . . . . .	75			Strassenenge beim Müllnerjakl im D: Z: III . . . . .
III					Wald-Brücke über den Lieserfluss im D: Z: $\frac{III}{1}$
$\frac{III}{4}$	Kremsbruck . . . . .	146			Krems-Brücke über den Kremsbach . . . . .
$\frac{III}{8}$	St. Nikolai . . . . .	49			Kautsch-Brücke über den Lieserfluss . . . . . Brigitten-Brücke " " " " . . . . . Nikolai-Brücke " " " " . . . . .
	Rauhenkatsch . . . . .	21	Steigung von St. Nikolai bis Rauhenkatsch im D: Z: $\frac{III}{8-10}$ . . . . . Rauhenkatsch-Brücke über den Lieserfluss im D: Z: $\frac{III}{II}$ mit einem Mittelpfeiler . . . . .		
$\frac{III}{12}$	Ried . . . . .	36	Richterhold-Brücke über den Plescherger Wildbach . . . . . Ried-Brücke über den Atzensberger Wildbach im D: Z: $\frac{III}{13}$ . . . . .		
IV			Brucker Brücke über den Lieserfluss im D: Z: IV		

Lehmiger und  
schotteriger  
Boden.

Steiniger Gebirgsgrund.

Diese Strassenstrecke ist häufigen Ueberfluthungen und Erd-Abrutschungen unterworfen.

Schotter-Bezugsorte und Angabe der Verführungsdistanz	Mittlere Zufuhrs-Distanz in Klaftern	Beträchtliche Steigungen u. Gefälle		Brücken								Ketten-Brücken		Länge der		Anzahl der Strecken mit		Länge der			
				ausgedrückt im Verhältnis der Höhe zur Basis wie 1 zu :		auf die wirkliche Länge in Klaftern		gewölbt		mit gemauerten Pfeilern und hölzernen Ueberbrückungen				gänzlich von Holz		gepfästerten	bedeelten			Gefahr von	
				Länge in Klaftern	Breite in Schuhen	Länge in Klaftern	Breite in Schuhen	Länge in Klaftern	Breite in Schuhen	Länge in Klaftern	Breite in Schuhen			Länge in Klaftern	Breite in Schuhen	Straßennutzen				Ueberschwerungen	
				Drängen in Klaffern		Verschönerungen		Schnelverwahrungen		Straßenstrecken in Klaffern				gepfästerten	beschotterten						
<b>Strasse.</b>																					
Lieserhofer Kalksteinbruch von $\frac{0}{9}$ bis $\frac{0}{15}$	994	.	.	6	14																
		14	354															4000			
Bärenhiesler Kalksteinbruch von $\frac{0}{15}$ bis $\frac{1}{15}$	2099	.	.	11	15																
						8	20									2					
Fischertratten- Kalksteinbruch von $\frac{1}{15}$ bis $\frac{11}{8}$	3078							21	14								30	143			
						4	22											3827			
Kremsbrücken- Steinbruch von $\frac{11}{8}$ bis $\frac{111}{9}$	1155									6 $\frac{1}{2}$	16										
										7	17						19	1			
						7	14														
						6	18									1					
						7	16														
						7	15														
						7	14														
		16	825															3981			
Katschberger Kalksteinbruch von $\frac{111}{9}$ bis $\frac{114}{9}$	2030			13	22													1			
						3	18														
										2 $\frac{3}{4}$	9										
						6	16										52				
																		3948			

Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schublen		
<b>R. VI. Salzburger</b>						
$\frac{IV}{4}$	Rennweg . . . . .	216			Steinger Gebirgsgrund.	Rennweg Brücke über den Lieserfluss im D: Z: $\frac{IV}{3}$ mit einem Mitteljoch . . . . .
	Mühlbach . . . . .	32				Zelling-Brücke über den Katschbergerbach im D: Z: $\frac{IV}{4}$ . . . . .
$\frac{IV}{8}$						Mühlbach-Brücke über den Katschbergerbach im D: Z: $\frac{IV}{7}$ . . . . .
						Wegmacher-Brücke über den Katschbergerbach im D: Z: $\frac{IV}{8}$ . . . . .
$\frac{IV}{12}$						Schmidbach-Brücke über den Katschbergerbach im D: Z: $\frac{IV}{11}$ . . . . .
$\frac{IV}{14}$ 176 <sup>o</sup>	Endet an der salzburgerischen Landesgränze				Steigung von Rennweg bis zur Landesgränze im D: Z: $\frac{IV}{4-14}$ . . . . .	
					Schneeerwehungen im D: Z: IV bis an die Landesgränze von Salzburg . . . . .	Diese Strassenstrecke ist häufigen Ueberflutungen und Erd-Abbrüchen unterworfen.
Die $4 \frac{3676}{4000}$ Meilen lange						Zusammen . . .
Strasse durchzieht 1 Stadt, 1 Marktflecken und 13 Dörfer.						Von der 19.676 <sup>o</sup> langen Strasse sind bedielt, gepflastert und beschottert in Klaftern . . . . .
						Gesamtlänge der Brücken . . . . .
<b>R. VII. Loibler</b>						
0	<b>Klagenfurt</b> . . Viktringer Vorstadt von Klagenfurt	12054			Schotteriger Grund.	Der ganze Strassenzug ist häufigen Schneeerwehungen ausgesetzt; namentlich sind die Strassenstrecken im D: Z: $\frac{II}{10}$ bis $\frac{II}{12}$ zwischen der Teufels- und der Deutsch-Peter-Brücke und am grossen Loibl im D: Z: $\frac{III}{4}$ bis $\frac{III}{12}$ und hier insbesondere die Anhöhe durch zahlreich abgehende, grosse Schneelawinen oft einer mehrtägigen Passage-Sperrung unterworfen.
$\frac{0}{4}$	Schmelzhütten.		2880	24		Glanfurt-Brücke über den Glanfurt-Fluss im D: Z: $\frac{0}{7}$ mit 2 Mitteljochen . . . . .

Schotter-Bezugsorte und Angabe der Verführungs-Distanz	Mittlere Zufahrts-Distanz in Klaftern	Beträchtliche Steigungen u. Gefälle		Brücken						Ketten-Brücken		Länge der		Anzahl der Strecken mit				Länge der	
				gewölbt		mit gemauerten Pfeilern und hölzernen Ueberbrückungen		gänzlich von Holz				gepflasterten	bedielten	Gefahr von			gepflasterten	beschotterten	
														Ueberschwemmungen	Verwitterungen	Schneeverwehungen			
				Länge in Klaftern	Breite in Schuhen	Länge in Klaftern	Breite in Schuhen	Länge in Klaftern	Breite in Schuhen			Länge in Klaftern	Breite in Schuhen				Brücken in Klaftern	bedielten	Strassenwegen
<b>Strasse.</b>																			
Katschberger Kalksteinbruch von $\frac{III}{9}$ bis $\frac{IV}{9}$	2030	.	.	.	.	.	.	10	16										
		.	.	.	.	3	12												
		.	.	.	.	$6\frac{3}{8}$	20												
Lieser-Bruch von $\frac{IV}{9}$ bis $\frac{IV}{14} + 176^9$	991	15	2919	.	.	3	22												
		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1		
		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3647	
8		7		3	15	3						6			1				
.		.		30	99	19					130					143	19.403		
<b>Strasse.</b>																			
Pörschacher Kalksteinbruch von 0 bis $\frac{0}{6}$	8800	.	.	.	.	$13\frac{1}{8}$	19												
		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	



Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schuhen	
<b>R. VII. Loibler</b>					
$\frac{0}{8}$	Neudorf . . . . .	40	12.294	16	<p>Ueberschwemmungen und theilweisen Strassenbeschädigungen durch die Drauffluss-Hochwässer ist die Strecke im D: Z: <math>\frac{1}{8-10}</math> unterworfen . . . . .</p> <p>Hollenburger Riegel — Gefälle im D: Z: <math>\frac{1}{4-8}</math> . . . . .</p> <p>Hollenburger Riegel — grelle Strassenwendungen, welche die Passage erschweren.</p> <p>Hollenburger Drau-Brücke über den Drauffluss im D: Z: <math>\frac{1}{8}</math> mit 25 Mitteljochen . . . . . Werden vom Gute Hollenburg gegen Mauthbezugsrecht erhalten</p> <p>Kapplerbach-Brücke über den Kapplerbach mit 4 Mitteljochen . . . . .</p> <p>Strau-Brücke über den Straubach im Orte Strau . . . . .</p> <p>Steuiger Brücke über den Steuigerbach in Unterbergen . . . . .</p> <p>Kleine Loibl — Steigung von Unter-Loibl im D: Z: <math>\frac{1}{3-9}</math> bis zur Spitze . . . . .</p> <p>Kleine Loibl — Gefälle im D: Z: <math>\frac{1}{9-13}</math> . . . . .</p> <p>„ „ grelle Strassenwendungen, welche die Passage erschweren.</p> <p>Teufels-Brücke über den Bleibergerbach im D: Z: <math>\frac{11}{14}</math> . . . . .</p> <p>Deutsch-Peter-Brücke über den Loiblbach im D: Z: <math>\frac{11}{13}</math> . . . . .</p> <p>Strassenenge bei Deutsch-Peter . . . . .</p> <p>Untere Teppi-Brücke über den Loiblbach im D: Z: <math>\frac{11}{13}</math> . . . . .</p> <p>Obere „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „</p>
$\frac{0}{12}$	Lampichl . . . . .	52			
I	Tshedram . . . . .	98			
$\frac{1}{4}$	Hollenburg . . . . .	18			
$\frac{1}{8}$	Unter-Schlossberg . . . . .	57			
$\frac{1}{12}$	Strau . . . . .	143			
	Kirschentheur . . . . .	233			
II	Unterbergen . . . . .	310			
	Unter-Loibl . . . . .	240			
$\frac{11}{4}$	St. Magdalena am kleinen Loibl . . . . . <sup>1)</sup>	1)			
$\frac{11}{8}$					
$\frac{11}{12}$					
	Deutsch-Peter . . . . .	1)			
	Loiblthal . . . . .	276			

<sup>1)</sup> Die Bevölkerung ist bei Loiblthal inbegriffen.







Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schuhen		
<b>R. VIII. Wurzner</b>						
$\frac{0}{12}$	Polana.				Schotteriger und felsiger Boden.	Feistritz-Brücke über den Feistritz-Wildbach im D: Z: $\frac{0}{12}$ . . . . .
$\frac{0}{14} + 78^0$	Endet am Krainberg an der Landesgränze von Krain.					Schneeerwehungen im D: Z: $\frac{0}{8}$ bis an die Landesgränze . . . . .
Die $\frac{3578}{4000}$ Meilen lange			Zusammen . .			
Strasse durchzieht 2 Dörfer.			Die 3578 Klafter lange Strasse ist beschottert . Gesamtlänge der Brücken . . . . .			
<b>R. IX. St. Pauler</b>						
0	Beginnt im D: Z: $\frac{11}{10-11}$ der Lavanter Strasse in der Nähe der Stadt <b>St. Andrä</b> . .	929			Kalkschotteriger und felsiger Boden.	Erd-Abrutschungen im tiefen Hohlwege im D: Z: $\frac{0}{4-5}$ . . . . .
$\frac{0}{4}$	St. Jakob . . . . .	81				Strassenengen im D: Z: $\frac{0}{4-6}$ an den St. Jakobser Hügeln . . . . .
$\frac{0}{8}$	Stadling . . . . .	101				St. Jakober Brückl über den Pöllnigerbach im D: Z: $\frac{0}{6}$
$\frac{0}{12}$	Hundsdorf . . . . .	37				Strassenenge im D: Z: $\frac{0}{8-9}$ am Pirkhofer Hügel .
I	St. Paul . . . . .	609	9429	16		St. Pauler Brücke über den Granitzbach im D: Z: $\frac{1}{2}$
$\frac{1}{4}$					Ueberschwemmungen durch die im Frühjahr und Herbst eintretenden Hochwässer des Lavantflusses in den D: Z: $\frac{1}{4-5}$ , $\frac{1}{8-9}$ und $\frac{1}{11-12}$ . . . . .	
$\frac{1}{8}$						



Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schühen		
<b>R. IX. St. Pauler</b>						
$\frac{1}{12}$					Kalkschotteriger und felsiger Boden.	Kochbauer Brückl im D: Z: $\frac{1}{10}$ . . . . .
II						Sauperlbach-Brücke im D: Z: $\frac{1}{11}$ . . . . .
$\frac{11}{4}$						Altach-Brücke im D: Z: $\frac{1}{14}$ . . . . .
$\frac{11}{5} + 179^0$	Endet im Marktflecken <b>Lavamünd</b> beim D: Z: $\frac{VII}{6}$ der Unter-Drauburger Strasse.					Altach-Berg im D: Z: $\frac{1}{12-13}$ Steigung . . . . .
						Strassenenge im D: Z: $\frac{1}{13-15}$ im Altachgraben . . .
						Erd-Abbruchungen im engen und tiefen Hohlwege im D: Z: $\frac{1}{13-14}$ . . . . .
						Strassenenge im D: Z: $\frac{11}{4}$ am Watzing-Berg . . .
						Watzing-Berg im D: Z: $\frac{11}{4-5}$ — Gefälle . . . . .
Die $2 \frac{1429}{4000}$ Meilen lange Strasse durchzieht 2 Marktflecken und 3 Dörfer.						Zusammen . . . . . Von der 9429 Klafter langen Strasse sind bedient und beschottert in Klaftern . . . . . Gesamtlänge der Brücken in Klaftern . . . . .
<b>R. X. Kappler-Kanker</b>						
$\frac{11}{4} + 100^0$	Beginnt 100 <sup>0</sup> vor dem D: Z: $\frac{11}{4}$ der Völkermarkt-Kappler Bezirksstrasse in Miklautz.				Kalkschotteriger und felsiger Boden.	Der Strassenzug vom Rechberge bis an die krainische Landesgränze ist im Frühjahr und im Herbst bedeutenden Absitzungen und Verschotterungen unterworfen.
$\frac{11}{8}$	Rechberg . . . . .	77				Miklautz-Brücke im D: Z: $\frac{11}{4}$ mit 2 Mitteljochen . . .
$\frac{11}{12}$						Strassenenge an der Durchfahrtsstrasse in Eisenkappel im D: Z: $\frac{11}{8}$ . . . . .
III						Strassenenge auf der Anhöhe des Rechberges . . .
						Kenet-Brücke im D: Z: $\frac{11}{9}$ . . . . .
					Leschanz-Brücke im D: Z: $\frac{11}{10}$ . . . . .	
					Rechberg im D: Z: $\frac{11}{5-9}$ { Steigung . . . . . Gefälle . . . . .	
					Hochgericht-Brücke im D: Z: $\frac{11}{15}$ mit 1 Mitteljoch . . .	





Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schuhen		
<b>R. X. Kappler-Kanker</b>						
$\frac{III}{4}$	Kappel . . . . .	1188			Kalkschotteriger und felsiger Boden.	Kapplerfleisch - Brücke im D: Z: $\frac{III}{3}$ . . . . .
$\frac{III}{8}$	Christallnig'sches Hammerwerk . . . . .	—				Kaplermühlgraben-Brücke im D: Z: $\frac{III}{3}$ . . . . .
$\frac{III}{12}$						Hagenegg-Brücke im D: Z: $\frac{III}{4}$ mit 1 Mitteljoeh . . . . .
IV			15.000	16		Ribitsch-Brücke im D: Z: $\frac{III}{7}$ . . . . .
						„ „ „ „ $\frac{III}{8}$ mit 1 Mitteljoeh . . . . .
						Wertel-Brücke im D: Z: $\frac{III}{8}$ mit 1 Mitteljoeh . . . . .
					1. Gemeinde-Brücke im D: Z: $\frac{III}{9}$ . . . . .	
					2. „ „ „ „ „ . . . . .	
					Hammer-Brücke im D: Z: $\frac{III}{10}$ . . . . .	
					1. Stopar-Brücke im D: Z: $\frac{III}{12}$ . . . . .	
					2. „ „ „ „ „ . . . . .	
					1. Podbisnig-Brücke im D: Z: $\frac{III}{13}$ . . . . .	
					2. „ „ „ „ „ mit 1 Mitteljoeh . . . . .	
					3. „ „ „ „ „ . . . . .	
					1. Sadonig-Brücke im D: Z: $\frac{III}{14}$ . . . . .	
					2. „ „ „ „ „ . . . . .	
					Stefanriegel-Brücke im D: Z: $\frac{III}{15}$ . . . . .	
					Stefans-Brücke im D: Z: IV . . . . .	
$\frac{IV}{4}$	Vellach . . . . .	512			1. Haller-Brücke im D: Z: $\frac{IV}{1}$ . . . . .	
$\frac{IV}{8}$	Seeberg . . . . .	—			2. „ „ „ „ „ $\frac{IV}{2}$ . . . . .	
					3. „ „ „ „ „ mit 1 Mitteljoeh . . . . .	
					1. Rapolts-Brücke im D: Z: $\frac{IV}{3}$ . . . . .	
					2. „ „ „ „ „ $\frac{IV}{4}$ . . . . .	
					Vellachbach-Brücke im D: Z: $\frac{IV}{5}$ . . . . .	
					1. Writzl-Brücke im D: Z: $\frac{IV}{8}$ . . . . .	
					2. „ „ „ „ „ . . . . .	
					3. „ „ „ „ „ $\frac{IV}{9}$ . . . . .	
					Hudiggraben-Brücke im D: Z: $\frac{IV}{10}$ . . . . .	



Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schuhen		
<b>R. X. Kappler-Kanker</b>						
IV 12	Ober-Seeland . . .	378				Seeberg im D: Z: $\frac{IV}{5-13}$ $\left\{ \begin{array}{l} \text{Steigung von Vellach bis zur} \\ \text{Bergspitze . . . . .} \\ \text{Gefälle . . . . .} \end{array} \right.$
V						
V 4	Jessernig . . . . .	35				Roblak-Brücke im D: Z: $\frac{V}{1}$ . . . . . Mört-Brücke im D: Z: $\frac{V}{2}$ . . . . . Sterautz-Brücke im D: Z: $\frac{V}{3}$ . . . . .
V 8	Perkaischach . . . . .	24				Mesner-Brücke im D: Z: $\frac{V}{5}$ . . . . . Schanzriegel-Brücke im D: Z: $\frac{V}{5}$ . . . . . Schanz-Riegel im D: Z: $\frac{V}{6-9}$ Gefälle . . . . . Hudir-Brücke im D: Z: $\frac{V}{8}$ . . . . . Debellak-Brücke im D: Z: $\frac{V}{10}$ . . . . . Restmann-Brücke im D: Z: $\frac{V}{10}$ . . . . . Reka-Brücke im D: Z: $\frac{V}{11}$ . . . . .
V 12	Fuehs (Eisenhammer)					Mezesnoutz-Brücke im D: Z: $\frac{V}{13}$ mit 1 Mitteljoeh . . . . . Saledam-Brücke im D: Z: $\frac{V}{13}$ . . . . .
$\frac{V}{15} + 150^0$	Endet an der kraine- rischen Landesgränze					Wukounigg-Brücke im D: Z: $\frac{V}{15}$ mit 1 Mitteljoeh . . . . .
Die 3 $\frac{3000}{4000}$ Meilen lange Strasse durchzieht 1 Marktflecken und 6 Dörfer.						Zusammen . . . Von der 15.000 <sup>0</sup> langen Strasse sind bedielt und be- schottert in Klaftern . . . . . Gesamtlänge der Brücken in Klaftern . . . . .
<b>R. XI. Görzer Sommer</b>						
0	Beginnt vor Tarvis bei dem D: Z: IX der Italiäner Strasse					Bartolobach-Brücke über den Bartolobach in Unter- Tarvis im D: Z: $\frac{0}{2}$ . . . . .
	Tarvis . . . . .	963			Steiniger Gebirgsgrund.	



Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schühen		
<b>R. XI. Görzer Sommer</b>						
$\frac{0}{4}$	Flitschl . . . . .	181				Gefälle im D: Z: $\frac{0}{0-2}$ . . . . . Flitschler Brücke über den Schlitzabach in Flitschl mit 2 Mitteljochen . . . . .
$\frac{0}{8}$						Tiefenbach-Brücke über den Tiefenbach im D: Z: $\frac{0}{8}$ . . . . . Kolleritsch-Brücke über den Schlitzabach im D: Z: $\frac{0}{8}$ . . . . .
$\frac{0}{12}$	Kaltwasser . . . . .	—	6445	16	Steiniger Gebirgsgrund.	Ruckgraben-Brücke über den Ruckgraben im D: Z: $\frac{0}{9}$ . . . . . Schüttbach-Brücke über den Schüttbach im D: Z: $\frac{0}{11}$ . . . . . Kaltwasser-Brücke über den Schlitzabach in Kaltwasser im D: Z: $\frac{0}{12}$ mit 1 Mitteljoch . . . . .
I	Mauth . . . . .	—				Mühlbach-Brücke über den Mühlbach im D: Z: $\frac{0}{14}$ . . . . . Kunzenbach-Brücke über den Kunzenbach im D: Z: $\frac{0}{14}$ . . . . . Steigung im D: Z: $\frac{0}{9-13}$ . . . . .
$\frac{1}{4}$	Raibl . . . . .	428				Rauschenbach - Brücke über den Rauschenbach im D: Z: $\frac{1}{3}$ } Wegen beträchtlicher Schneeverwehungen in der Strassenstrecke von $\frac{1}{3-8}$ wird in den Wintermonaten die Görzer Winterstrasse zur Passirung benützt.
$\frac{1}{8}$						Fallbach - Brücke über den Fallbach im D: Z: $\frac{1}{4}$ . . . . . Steigung am Predil im D: Z: $\frac{1}{3-5}$ . . . . .
$\frac{1}{9} + 193^0$	Endet am Predil an der görzischen Gränze.					Steigung am Predil im D: Z: $\frac{1}{5}$ bis an die Landesgränze . . . . .
Die $1 \frac{2445}{4000}$ Meilen lange Strasse durchzieht 1 Marktflecken und 3 Dörfer.						Zusammen . . . Die 6.445 Klafter lange Strasse ist beschottert . . . Gesamtlänge der Brücken in Klaftern . . . . .

Schotter-Bezugsorte und Angabe der Verführungsdistanz	Mittlere Zufahrts-Distanz in Klaffern	Beträchtliche Steigungen u. Gefälle		Brücken						Länge der Kettenbrücken		Anzahl der Strecken mit Gefahr von				Länge der			
				gewölbt		mit gemauerten Pfeilern und hölzernen Ueberbrückungen		gänzlich von Holz		Länge in Klaffern	Breite in Schuhen	gepflasterten	bedielten	Strassenengen	Ueberschwemmungen		gepflasterten	beschotterten	
				Länge in Klaffern	Breite in Schuhen	Länge in Klaffern	Breite in Schuhen	Länge in Klaffern	Breite in Schuhen						Verschotterungen				
										Schneeerhebungen		Strassenstrecken in Klaffern							
Wegscheide-, Schlitzabach-, Kolleritzsch-Grube von 0 bis $\frac{0}{11}$	831	420	14																
						$14\frac{3}{8}$	18												
						$2\frac{3}{8}$	18												
						$8\frac{3}{8}$	18												
						2	18												
						$4\frac{1}{8}$	18												
						$12\frac{1}{8}$	18												
						3	18												
Die Strassenstrecke von $\frac{0}{14}$ bis $\frac{1}{9} + 195^0$ wird von dem Schottergerölle, welches längs der ganzen Berglehne vorfindig ist, beschottert.	—	1000	21																
						$3\frac{3}{8}$	15												
						3	15										1		
		702	14																
		1070	12																
																		4000	
																		2445	
2		4			11											1			
																		6445	
					$62\frac{3}{8}$														

Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	Mittlere Breite in Schüben		
0	Beginnt im Orte Raibl 30 Klafter nach dem D: Z: $\frac{1}{3}$ der Görzer Sommer-Strasse . .	—	1600	14	Felsiger Grund.	<p>1. Seebach-Brücke über den Seebach in Raibl im D: Z: <math>\frac{0}{1}</math> mit 1 Mitteljoch . . . . .</p> <p>2. Seebach-Brücke über den Seebach im D: Z: <math>\frac{0}{4}</math> mit 1 Mitteljoch . . . . .</p> <p>Steigung vom D: Z: <math>\frac{0}{4}</math> bis zur Ausmündung in die Sommer-Strasse . . . . .</p> <p>Schneeerwehungen kommen auf der ganzen Strassenstrecke in grosser Mächtigkeit vor . . . . .</p>
$\frac{0}{6} + 100^9$	Mündet in die Görzer Sommer-Strasse. 120 Klafter nach dem D: Z: $\frac{1}{8}$ . . . . .	—				
Gesamtlänge in Meilen $\frac{1600}{4000}$						Zusammen . . . . . Gesamtlänge der Brücken in Klaftern . . . . .

## Strasse.

Schotter-Bezugsorte und Angabe der Verführungs- Distanz	Mittlere Zufuhrs-Distanz in Klaftern	Beträchtliche Steigungen u. Gefälle		Brücken						Ketten- Brücken		Länge der		Anzahl der Strecken mit			Länge der			
				gewölbt		mit gemauerten Pfeilern und hölzernen Ueber- brückungen		gänzlich von Holz				gepflasterten	bedeckten	Gefahr von			gepflasterten	beschotterten		
		ausgedrückt im Ver- hältnis der Höhe zur Basis wie 1 zu:	auf die wirkliche Länge in Klaftern	Länge in Klaf- tern	Breite in Schu- hen	Länge in Klaf- tern	Breite in Schu- hen	Länge in Klaf- tern	Breite in Schu- hen	Länge in Klaf- tern	Breite in Schu- hen	Strassenen	Ueberschweemmungen	Verschotterungen	Schneeverwehungen	Strecken in Klaftern	beschotterten			
Schottergerölle längs der Strasse	—	.	.	.	.	10	12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1600
	617	8	.	.	.	8 $\frac{1}{2}$	14	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	1600
1	1	.	.	.	.	2	18 $\frac{1}{2}$	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	1600



# Haupt-

## über den Stand der Reichsstrassen

Nr. des Strassenzuges	Benennung der Strasse	Gepflastert in der Breite				Beschottert in der Breite								Gesamtlänge der Durchfahrts-Strassen	
		über 30'	v. 24'—30'	v. 16'—24'	unter 16'	mit Grundlage				ohne Grundlage					
						über 30'	v. 24'—30'	v. 16'—24'	unter 16'	über 30'	v. 24'—30'	v. 16'—24'	unter 16'		
Länge in Klaftern															
I.	Italiäner Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4.600	44.475	.	202	
II.	Tiroler Strasse . . . . .	.	.	55	.	.	.	.	.	.	.	48.821	.	53	
III.	Unter-Drauburger Strasse . . . . .	.	.	192	.	.	.	.	.	.	2.000	34.932	.	838-5	
IV.	Lavanter Strasse . . . . .	.	.	160	.	.	.	.	.	.	.	31.083-5	.	1.225	
V.	Friesach-Wiener Strasse . . . . .	.	.	146	.	.	.	.	.	.	25.483	.	.	494	
VI.	Salzburger Strasse . . . . .	.	.	143	.	.	.	.	.	.	.	19.403	.	143	
VII.	Loibler Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2.880	12.119	.	.	
VIII.	Wurzner Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3.578	.	.	
IX.	St. Pauler Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	9.424-5	.	250	
X.	Kappler-Kanker Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	14.868	.	480	
XI.	Görzer Sommer-Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6.445	.	.	
XII.	Görzer Winter-Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1.600	.	
	Summe . . . . .	.	.	696	.	.	.	.	.	.	.	34.963	225.149	1.600	3.387-5

# Übersicht

in Kärnten im Jahre 1855.

Anzahl der Schotter-Bezugsorte	Anzahl der beträchtlichen		Brücken						Ketten-Brücken		Länge der		Anzahl der Strecken mit				Länge der		Gesamtlänge der Strassen in Meilen
	Steigungen	Gefälle	gewöhnlich		mit gemauerten Pfeilern und hölzernen Ueberbrückungen		gänzlich von Holz		Anzahl	Länge in Klaftern	gepflasterten	bedielten	Strassengen	Gefahr von			gepflasterten	beschotterten	
			Anzahl	Länge in Klaftern	Anzahl	Länge in Klaftern	Anzahl	Länge in Klaftern						Ueberschwemmungen	Verschotterungen	Schneeverwehungen			
												Strassenengen			Strassen-Strecken in Klaftern				
24	5	3	7	21 $\frac{3}{8}$	22	271	.	.	.	.	.	125	6	1	1	.	.	49.073	12 $\frac{1200}{000}$
16	4	3	7	15 $\frac{1}{8}$	19	234	6	36 $\frac{1}{8}$	.	.	.	171	3	4	4	.	35	48.821	12 $\frac{1047}{000}$
10	4	3	11	25 $\frac{1}{8}$	16	61 $\frac{3}{8}$	2	53 $\frac{3}{8}$	.	.	.	90	2	1	1	.	192	36.932	9 $\frac{1214}{000}$
7	3	2	21	51 $\frac{4}{8}$	15	102 $\frac{1}{8}$	9	32 $\frac{1}{8}$	.	.	.	75	5	2	2	.	160	31.083.5	7 $\frac{2251}{000}$
8	.	.	15	67 $\frac{2}{8}$	5	69 $\frac{5}{8}$	.	.	.	.	.	19	2	.	.	2	146	25.483	6 $\frac{1646}{000}$
8	5	2	3	30	15	99	3	19	.	.	.	130	6	.	.	1	143	19.403	4 $\frac{3676}{000}$
9	2	2	8	48 $\frac{3}{8}$	9	38 $\frac{1}{8}$	2	164 $\frac{1}{8}$	.	.	.	175	1	2	.	.	.	14.999	3 $\frac{174}{000}$
3	1	.	1	4	2	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3.578	3 $\frac{578}{000}$
3	1	1	3	5 $\frac{1}{8}$	.	.	2	4 $\frac{1}{8}$	.	.	.	45	4	1	3	.	.	9.424.5	2 $\frac{1429}{000}$
11	3	2	11	23 $\frac{3}{8}$	25	156 $\frac{1}{8}$	2	10 $\frac{3}{8}$	.	.	.	132	2	.	.	.	.	14.868	3 $\frac{000}{000}$
2	3	1	.	.	11	62 $\frac{1}{8}$	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	6.445	1 $\frac{445}{000}$
1	1	.	.	.	2	18 $\frac{1}{8}$	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	1.600	1 $\frac{600}{000}$
102	32	19	87	292 $\frac{2}{8}$	141	1121 $\frac{1}{8}$	26	330	.	.	.	854	31	11	11	5	696	261.712	65 $\frac{1222}{000}$



## B. Die Landesstrassen.

## L. 1. Feldkirchner

Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schuhen		
0	Beginnt in <b>Klagenfurt</b> . . . . . St. Veiter Vorstadt von Klagenfurt.	12054			Theils moosiger und thonartiger Boden.	Brücke über den Feuerbach bei Klagenfurt . . .
$\frac{0}{4}$	Mageregg . . . . .	71	3000	16		" " " Waltendorferbach . . . . .
$\frac{0}{8}$	Lendorf . . . . .	108				" " " Wölfnitzbach beim Brückenwirth
$\frac{0}{12}$	Wölfnitz . . . . .	198				" " " Trentschacherbach bei Schönfeld
I						" " " Wölfnitzbach in der Neschka . . . . .
$\frac{1}{4}$						" " " " " " " " " " " " . . . . .
$\frac{1}{8}$						" " " Moosburgerbach beim Kreuzjäck-
$\frac{1}{12}$	Moosburg . . . . .	246	9300	10		wirth . . . . .
II						" " " " in Moosburg . . . . .
						" " " " beim Johannis-
						kreuz . . . . .
						Mühl - Brücke über den Moosburgerbach . . . . .
$\frac{II}{4}$	Gradenegg . . . . .	68				Steigung am Gradenegger Bichl . . . . .
$\frac{II}{8}$	Albern . . . . .	—				Brücke über den Kraswegeberbach . . . . .
$\frac{II}{12}$	Micheldorf . . . . .	29			Steigung am Micheldorfer Bichl . . . . .	
III	Glan . . . . .	106			Brücke über den Wildbach beim Kreuzwirth von Glan (Steigung am Kreuzwirth-Bichl) . . . . .	
					Brücke über den Glanfluss in Glan . . . . .	
					" " " Mühlbach in Glan . . . . .	
					Steigung am Rottendorfer Bichl . . . . .	
$\frac{III}{4}$					In Feldkirchen besteht eine städtische Pflaster- und Brückenmauth.	
$\frac{III}{8}$	Feldkirchen . . . . .	1263			Brücke über den Diebelbach in Feldkirchen . . .	
	Piehlern . . . . .	83			" " " Mühlbach in Feldkirchen . . . . .	

## Strasse.

Schotter-Bezugsorte und Angabe der Verführungs-Distanz	Mittlere Zufuhrs-Distanz in Klaftern	Beträchtliche Steigungen u. Gefälle		Brücken						Ketten-Brücken		Länge der		Anzahl der Strecken mit Gefahr von				Länge der	
				gewölbt		mit gemauerten Pfeilern und hölzernen Ueberbrückungen		gänzlich von Holz				geplasterten	bedeelten	Strassenengen	Ueberschweemmungen	Verschotterungen	Schneeüberwehungen	geplasterten	beschotterten
				Länge in Klaftern	Breite in Schuhen	Länge in Klaftern	Breite in Schuhen	Länge in Klaftern	Breite in Schuhen			Länge in Klaftern	Breite in Schuhen					Brücken in Klaftern	Strassenstrecken in Klaftern
				ausgedrückt im Verhältnisse der Höhe zur Basis wie 1 zu 1	auf die wirkliche Länge in Klaftern														
.	.	.	.	3	18														
.	.	.	.	2	18														
.	.	.	.	5	30														
.	.	.	.	1 $\frac{3}{8}$	12								1						
.	.	.	.	2 $\frac{3}{8}$	15														4000
.	.	.	.	4	19														
.	.	.	.	2 $\frac{3}{8}$	18														
.	.	.	.	2	19														
.	.	.	.	2	29														4000
.	.	.	.	.	.														
.	.	.	.	3	15														
.	.	.	.	.	.			1	12										
.	.	.	.	7	11			$\frac{5}{8}$	12										
.	.	.	.	.	.														
.	.	.	.	.	.														
.	.	.	.	.	.														
.	.	.	.	.	.														
.	.	.	.	.	.			4	15										
.	.	.	.	.	.			3 $\frac{3}{8}$	15										

\* In der mit einem Sterne bezeichneten Rubrik sind Steigungen oder Gefälle vorhanden, aber kein Maass derselben bekannt.

Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schuhen		
<b>L. 1. Feldkirchner</b>						
III 12			5500	16		Steigung vor Piehlern . . . . .
IV	Himmelberg . . . . .	443				Brücke über den Diebelbach in Himmelberg . . . . .
IV 4	Winklern . . . . .	22				„ „ „ Nebenarm des Diebelbachs bei Himmelberg . . . . .
IV 8 IV 12						Brücke über den Nebenarm des Diebelbachs . . . . .
V	Wiesenbach . . . . .	63				Steigung im Himmelberger Hohlweg, für die Passage besonders erschwerend . . . . .
	Gnesau . . . . .	281				Brücke über den Wiesenbach . . . . .
V 4	Maitratten . . . . .	100				„ „ „ Kirchbach in Gnesau . . . . .
V 8 V 12						„ „ „ Wildbach in Maitratten . . . . .
VI						„ „ „ „ nächst dem Trattenwirth in Maitratten . . . . .
	St. Margarethen . . . . .	75				Brücke über den Wildbach in Sonnleiten-Gnesau . . . . .
	Mittersdorf . . . . .	61				„ „ „ Haidenbachergraben . . . . .
VI 4	Patergassen . . . . .	77				„ „ „ „ in Margarethen
	Wiedweg . . . . .	46	14061	10	Zum Theile moosiger und thonartiger Boden.	Drei Brücken zur Aufnahme von Wildgewässern, jede 1 1/3 Klafter lang und 15 Fuss breit . . . . .
VI 8	Vornwald . . . . .	94				Brücke über den Gurkfluss von Wiedweg . . . . .
	Seebach . . . . .	70				Kleine Todler Brücke über den Mitterdorferbach . . . . .
VI 12						Wiedweger Brücke über den Gurkfluss . . . . .
VII	Reichenau Ebene . . . . .	220				Haas-Brücke über das Moos . . . . .
VII 4						Ertler Brücke über den Gurkfluss . . . . .
						Vornwalder Brücke über den Gugacherbach . . . . .
						Steigung am Vorderwald und Seebachberg . . . . .
						Brücke über den Seebach . . . . .
						Steinacher Brücke über den Heiserfeldbach . . . . .
						Waidacher Brücke über den Gurkfluss . . . . .
						Zwei Brücken über den Gurkfluss in Reichenau, jede 8 Klafter lang und 15 Fuss breit . . . . .
						Einnehmer-Brückl über den Winkelbach . . . . .
						Hohe Brücke über den Winkelbach . . . . .





Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schuben		
<b>L. 1. Feldkirchner</b>						
$\frac{VII}{8}$	Reichenau Winkel . . . . .	273			Zum Theile moosiger und thonartiger Boden.	Dristal-Brücke über den Gartenbach . . . . .
$\frac{VII}{12}$	Saueregg . . . . .	112				Paule-Brücke über den Sauereggerbach . . . . .
VIII						Untere Saag-Brücke über den Sauereggerbach . . . . .
$\frac{VIII}{0} + \frac{64}{64^0}$	Endet an der steiermärkischen Landesgränze.					Obere " " " Hüttenbach . . . . .
					Lange Brücke über den Ochsengartenbach . . . . .	
					Steigung am Türacherberg . . . . .	
					Seebach-Brücke über das Moos . . . . .	
					Schneeverwehungen am Turacherberg . . . . .	
Die $8\frac{64}{4000}$ Meilen lange					Zusammen . . . . .	
Strasse durchzieht 1 Stadt, 1 Marktflecken und 20 Dörfer.					Gesamtlänge der Brücken in Klaftern . . . . .	
<b>L. 2. Glanthaler</b>						
0	Beginnt in Feldkirchen . . . . .	1263			Grösstentheils sumpfiger Boden.	In Feldkirchen besteht eine Pflastermauth, von deren Ertrag die Marktgemeinde die gepflasterte Durchfahrtsstrecke erhält.
$\frac{0}{4} \frac{0}{8}$	Ferolach . . . . .	40				Brücke über den St. Urbanbach beim Lukerle an der Glan . . . . .
$\frac{0}{12} \frac{1}{1}$						Strassenenge vor Glanegg . . . . .
$\frac{1}{4} \frac{1}{8}$	Glanegg . . . . .	64				Strassenverengung von Kadöll bis St. Leonhard . . . . .
$\frac{1}{12}$	Kadöll . . . . .	57	12734	10		Steigung in Tauchendorf . . . . .
	Tauchendorf . . . . .	95				Brücke über den Feistritzbach . . . . .
II	St. Leonhard . . . . .	38				
$\frac{II}{4} \frac{II}{8}$	Feistritz . . . . .	112				
	Lebmach . . . . .	113				



Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schuhen		
<b>L. 2. Glanthaler</b>						
II 12 III					Grösstentheils sumpfiger Boden.	Waidmannsdorfer Brücke . . . . .
III + 0 734 <sup>0</sup>	Treffelsdorf . . . . . Endet in <b>St. Veit</b>	105				Strassenengen in St. Veit am Friesacher und Feldkirchner Thor . . . . . Wegen Mangels an Geländern ist diese Strasse auf $\frac{2}{3}$ ihrer Länge gefährlich zu passiren . . . . .
Die $3\frac{734}{4000}$ Meilen lange Strasse durchzieht 1 Stadt, 1 Marktflecken und 8 Dörfer.						Zusammen . . . . . Gesamtlänge der Brücken in Klaftern . . . . .
<b>L. 3. Gurkthaler</b>						
0 $\frac{0}{4}$ $\frac{0}{8}$ $\frac{0}{12}$ I	Beginnt in <b>Feldkirchen</b> . . . . . Poitschach . . . . . Dragelsberg . . . . . Glanz . . . . .	1263 207 72 45			Der Boden ist an einigen Stellen thonartig und felsig.	In Feldkirchen besteht eine Pflastermauth.  1. Brücke über den Diebelbach in Poitschach (Strassenenge in Poitschach). . . . . 2. Brücke über den Diebelbach in Poitschach . . . . .  1. Brücke über den Glanzer Gebirgsbach (Steigung am Glanzbrückenriegel) . . . . . 2. Brücke über den Glanzer Gebirgsbach . . . . . 3. Brücke " " " " . . . . .
$\frac{1}{4}$ $\frac{1}{8}$ $\frac{1}{12}$ II	Wabl . . . . .	34				Steigung am Wabl-Riegel . . . . . Sefler-Brücke über den Gurkfluss (Steigung) . . . . .  Hammer-Brücke . . . . .
	Albeck . . . . .	281				Steigung am Albecker Berg . . . . . Pirntzer Brücke mit 3 Mitteljochen (Strassenenge am Albecker Berg) . . . . . Hirschen-Brücke über den Lassnitzbach . . . . . Rennfurter Brücke . . . . .
$\frac{II}{4}$						



Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schuhen		
<b>L. 3. Gurkthaler</b>						
II 8					Der Boden ist an einigen Stellen thonartig, grösstentheils aber schotterig und felsig.	Griffner Brücke über den Griffner Bach . . . . .
II 12						
III						
III 4	Kl. Glödnitz . . . .	80				Glödnitz-Brücke über den Fladnitzbach . . . . .
III 8						Altenmarkter Brücke . . . . .
III 12	Weitensfeld . . . .	360	28500	10		Brücke zunächst Altenmarkt . . . . .
IV						Aicher- und Zweinitz-Brücke, jede 2½ Klafter lang . . . . .
IV 4						Schinter-Brücke . . . . .
IV 8						Draschel-Brücke . . . . .
IV 12						
V	Gurk . . . . .	424				
V 4						
V 8	Strassburg . . . . .	540			Lindnigbacher Brücke bei Strassburg . . . . .	
V 12						
VI	St. Georgen . . . . .	65			Mellacher Brücke . . . . .	
	Gundersdorf . . . . .	81			Gundersdorfer Brücke . . . . .	
VI 4						
VI 8						
VI 12	Durchkreuzt in Zwischenwasser die Wiener Reichsstrasse				Metnitzbacher Brücke über den Metnitzbach in Zwischenwasser mit 2 Mitteljochen . . . . .	
					Erd-Abrutschungen ergeben sich bei anhaltenden Regengüssen in der Nähe von Rabenstein . . . . .	

Schotter-Bezugsorte und Angabe der Verführungs-Distanz	Mittlere Zufuhrs-Distanz in Klaftern	Beträchtliche Steigungen u. Gefälle		Brücken						Ketten-Brücken		Länge der		Anzahl der Strecken mit Gefahr von			Länge der		
		ausgedrückt im Verhältnis der Höhe zur Basis wie 1 zu :	auf die wirkliche Länge in Klaftern	gewölbt		mit gemauerten Pfeilern und hölzernen Ueberbrückungen		gänzlich von Holz		Länge in Klaftern	Breite in Schuhen	geplasterten	bedeckten	Strassenwegen	Ueberschwemmungen	Verschotterungen	Schneeüberwuchungen	geplasterten	beschotterten
				Länge in Klaftern	Breite in Schuhen	Länge in Klaftern	Breite in Schuhen	Länge in Klaftern	Breite in Schuhen										
				Brücken in Klaftern															
.	.	.	.	.	.	.	.	2	12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4000
.	.	.	.	.	.	4	12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4000
.	.	.	.	1 $\frac{3}{8}$	11	1	12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4000
.	.	.	.	.	.	5	12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4000
.	.	.	.	.	.	.	.	1 $\frac{3}{8}$	12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4000
.	.	.	.	.	.	1 $\frac{3}{8}$	12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4000
.	.	.	.	.	.	1 $\frac{3}{8}$	12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4000
.	.	.	.	.	.	.	.	2	12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4000
.	.	.	.	.	.	.	.	2	12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4000
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4000
.	.	.	.	.	.	12	11	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4000
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	4000

Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung			
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schuhen					
<b>L. 3. Gurkthaler</b>									
$\frac{VII}{0} + \frac{500}{500}$	Mündet in Töscheldorf in die Friesach-Althofner Landesstrasse.				Der Boden ist an einigen Stellen thonartig, grösstentheils über schotterig und felsig.	In Zwischenwasser besteht eine Marktmanth.			
Die $7 \frac{500}{1000}$ Meilen lange Strasse durchzieht 1 Stadt, 3 Marktflecken und 10 Dörfer.					Zusammen . . . . .	Gesamtlänge der Brücken in Klaftern . . . . .			
<b>L. 4. Metnitzer</b>									
0	Beginnt ausserhalb <b>Friesach</b> an der Wiener-Reichsstrasse Engelsdorf . . . . .	77	9000	10	Moosiger und schotteriger Boden.	Johannser Brücke . . . . .			
$\frac{0}{4}$									Temerianer Brücke . . . . .
$\frac{0}{8}$	St. Salvator . . . . .	229							Hundsdorfer Brücke . . . . .
0 12									Staudach-Brücke . . . . . Scherlitz-Brücke . . . . .
I									
$\frac{I}{4}$						Metnitzer Brücke über den Metnitzerbach . . . . .			
$\frac{I}{8}$						Feistritzbach-Brücke . . . . .			
$\frac{I}{12}$	<b>Grades</b> . . . . .	312				Stegelhöh-Brücke . . . . .			
II									
$\frac{II}{4}$	Endet in <b>Metnitz</b> . . . . .	441				Johannes-Brücke über den Metnitzerbach bei Metnitz			
Die $2 \frac{1000}{1000}$ Meilen lange Strasse durchzieht 2 Marktflecken und 2 Dörfer.					Zusammen . . . . .	Gesamtlänge der Brücken in Klaftern . . . . .			

Schotter-Bezugsorte und Angabe der Verführungsdistanz	Mittlere Zufuhr-Distanz in Klaftern	Beträchtliche Steigungen u. Gefälle		Brücken						Ketten-Brücken		Länge der		Anzahl der Strecken mit Gefahr von			Länge der	
				gewölbt		mit gemauerten Pfeilern und hölzernen Ueberbrückungen		gänzlich von Holz				gepflasterten	bedielten	Ueberschwemmungen	Verschotterungen	Schneeverschöngen	gepflasterten	beschötterten
				Länge in Klaftern	Breite in Schuhen	Länge in Klaftern	Breite in Schuhen	Länge in Klaftern	Breite in Schuhen			Brücken in Klaftern	Strassenengen				Strassenstrecken in Klaftern	
				ausgedrückt im Verhältnisse der Höhe zur Basis wie 1 zu :		auf die wirkliche Länge in Klaftern												
<b>Strasse.</b>																		
																		4500
		4°	5	7	10							3	1					28.500
			19 $\frac{1}{2}$	20	31 $\frac{1}{2}$													
<b>Strasse.</b>																		
									2	11								4000
									2	11								
									2	12								
						3	13											
						3	13											
									5	12								4000
									3	12								
				2	10													
									5 $\frac{1}{2}$	12								4000
																		1000
			1	2	6													9000
			2	6	19 $\frac{3}{4}$													



## L. 5. St. Lambrechter

Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schubben		
0	Beginnt in Murau in Steiermark, zieht sich über Lassnitz in Kärnten und endet in St. Lambrecht in Steiermark.		2000	9	Schotteriger Boden.	Dieser Strassenzug ist an den meisten Stellen beengt. Zweititz-Brücke . . . . . Obere Privald-Brücke } Werden gemeinschaftlich vom Untere " } kärntnerischen und steiermär- kischen Landesfonde erhalten.
Diese Strasse durchzieht nur auf $\frac{2000}{4000}$ Meilen Länge das Gebiet Kärnten's.						Gesamtlänge . . . . .

## L. 6. Freudenberg

0	Beginnt in der Völkermarkter Vorstadt zu <b>Klagenfurt</b> an der Unter-Drauburger-Reichsstrasse.				Grösstentheils thonartiger Boden.	
$\frac{0}{4}$	Witernitz . . . . .	—				Brücke bei der Franzmühle über den Glanfluss . . . . .
$\frac{0}{8}$	Blasendorf . . . . .	46				Raba-Brücke ausser Blasendorf . . . . .
$\frac{0}{12}$	Portendorf . . . . .	49				
1	Gundersdorf . . . . .	75				
$\frac{1}{4}$	Lassendorf . . . . .	83				Brücke über den Deinsdorferbach . . . . .
$\frac{1}{8}$	Deinsdorf . . . . .	64				" " " Deinsdorferbach in Deinsdorf . . . . .
$\frac{1}{12}$	Geiersdorf . . . . .	38				
11	Vellach . . . . .	30				Brücke über den Weissenbach . . . . .
$\frac{11}{4}$	Bischeldorf . . . . .	26				" " " Bischeldorfer Bach . . . . .
$\frac{11}{8}$	Oehsendorf . . . . .	77				" " " Rudinger Graben . . . . .
$\frac{11}{12}$	Kroboten . . . . .	64				" " " das Mooswasser . . . . .
111	St. Philippen . . . . .	204				2 Brücken bei St. Philippen, jede $1\frac{1}{2}$ Klafter lang

## Strasse.

Schotter-Bezugsorte und Angabe der Verführungsdistanz	Mittlere Zufahrts-Distanz in Klaftern	Beträchtliche Steigungen u. Gefälle		Brücken						Ketten-Brücken		Länge der		Anzahl der Strecken mit Gefahr von				Länge der	
				gewölbt		mit gemauerten Pfeilern und hölzernen Ueberbrückungen		gänzlich von Holz				gepflasterten	bedeckten	Straßenschwemmungen	Verschotterungen	Schneeberuhigungen	gepflasterten	beschotherten	
				Länge in Klaf-tern	Breite in Schu-hen	Länge in Klaf-tern	Breite in Schu-hen	Länge in Klaf-tern	Breite in Schu-hen			Brücken in Klaftern	Brücken in Klaftern				Straßenstrecken in Klaftern		
																		ausgedrückt im Verhältnis der Höhe zur Basis wie 1 zu:	auf die wirkliche Länge in Klaftern
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2000	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2000	

## Ebersteiner Strasse.

.	.	.	.	.	.	.	.	$2\frac{1}{6}$	13	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	2	14	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	2	12	.	.	$1\frac{1}{6}$	12	.	.	.	.	.	.	.	.	4000
.	.	.	.	.	.	.	.	2	12	.	.	.	.	.	.	.	.	4000
.	.	.	.	.	.	.	.	1	12	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	1	12	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	1	12	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	3	12	.	.	.	.	1	.	.	.	4000

Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schuhen		
<b>L. G. Freudenberg</b>						
III 4 III 8	St. Johann am Brückl	72	33160	10	Grösstentheils thonartiger Boden.	Kirchen-Brücke über den Gurkfluss mit 2 Mitteljochen Brücke über den Görtschitzbach vor Brückl . . . . .
III 12 IV						„ „ „ „ nach „ . . . . .
IV 4 IV 8	Eberstein . . . . .	432				Feistriz-Brücke vor Eberstein . . . . .
IV 12 V						Strassenenge . . . . .
						Zwiesel-Wolschi-Greinburger und Geier-Brücke, jede 1 Klafter lang . . . . .
						2 Brücken über den Görtschitzbach vor Kl. St. Paul, jede 4 Klafter lang . . . . .
						Strassenenge . . . . .
						Brücke über den Görtschitzbach in Wieting . . . . .
V 4 V 8 V 12 VI	Kl. St. Paul . . . . . Kitsch . . . . . Wieting . . . . .	110 47 196				
VI 4 VI 8 VI 12 VII	Mösl . . . . . Hüttenberg . . . . .	4 689				
VII 4 VII 8 VII 12 VIII			2 Brücken über den Görtschitzbach vor Hüttenberg, jede 4 Klafter lang . . . . . Brücke über den Görtschitzbach in Hüttenberg . . . . .  Brücke über den Mosingbach . . . . .  2 Brücken über den Steierbach ausser Hüttenberg, jede 2 Klafter lang . . . . . 2 Brücken über den Steierfallbach ausser Hüttenberg, jede 1 Klafter lang . . . . .			



Meilen-bislanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung	
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schuhen			
<b>L. 6. Freudenberg</b>							
$\frac{VIII}{4} + 160^0$	Endet an der Gränze von Steiermark.				Grossten- theils thon- artiger Boden.		
Die 8 $\frac{1160}{4000}$ Meilen lange Strasse durchzieht 1 Stadt, 2 Marktflecken und 17 Dörfer.					Zusammen . . . Gesamtlänge der Brücken in Klaftern . . . . .		
<b>L. 7. St. Veit-Völker</b>							
$\frac{0}{4}$	Beginnt in <b>St. Veit.</b>				Thonartiger Boden.	Tschirinig-Brücke . . . . .	
$\frac{0}{8}$	Tschirinig . . . . .	22				Goggerwenig-Brücke . . . . .	
$\frac{0}{12}$	Goggerwenig . . . . .	132				Reipersdorfer Brücke . . . . .	
1	Reipersdorf . . . . .	48	8000	10		Thalsdorfer Brücke . . . . .	
$\frac{1}{4}$						St. Martin-Brücke . . . . .	
$\frac{1}{8}$						Pflentischer Brücke über den Gurkfluss mit 4 Mittel- jochen (besteht eine Privatmauth) . . . . .	
$\frac{1}{12}$						Brücke im Tomwald . . . . .	
II	Mündet unterhalb St. Johann am Brückl in die Freudenberg-Ebensteiner Strasse.					Brücke über den Görttschitzbach bei Brückl mit 4 Mitteljochen (besteht eine Privatmauth) . . . . .	
						Die Strasse ist an den meisten Stellen verengt.	
Die 2 Meilen lange Strasse durchzieht 1 Stadt und 4 Dörfer.						Zusammen . . . Gesamtlänge der Brücken in Klaftern . . . . .	
<b>L. 8. Osterwitzer</b>							
$\frac{0}{4}$	Beginnt in St. Donat an der Friesach-Wiener Reichsstrasse.				Schotteriger Boden.	Die Strasse ist an mehreren Stellen verengt.	
$\frac{0}{8}$			4000	10			



Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schuhen		
<b>L. 8. Osterwitzer</b>						
0	Nieder-Osterwitz . . .	110			Schotteriger Boden.	St. Sebastian-Brücke bei Hoch-Osterwitz . . . . .
$\frac{1}{12}$	Hoch-Osterwitz . . .	94				
I	Mündet in d. St. Veit-Völkermarkter Strasse					
Strasse durchzieht 3 Dörfer.			Die 1 Meile lange		Zusammen . . . Gesamtlänge der Brücken in Klaftern . . . . .	
<b>L. 9. Krapffeld-Schelm-</b>						
0	Beg. an d. St. Veit-Völkermarkter Str. 2000 <sup>0</sup> unterhalb Reipersdorf. Unter-Brückendorf . . .	89	11800	12	Thonartiger und schotteriger Boden.	Brücke über den Gurkfluss vor Gösseling mit 4 Mitteljochen . . . . .
$\frac{0}{4}$	Gösseling . . . . .	183				
$\frac{0}{8}$	Pölling . . . . .	66				
$\frac{0}{12}$	Passering . . . . .	77				
$\frac{1}{4}$	Lind . . . . .	24				
$\frac{1}{8}$	Kappel . . . . .	60				
$\frac{1}{12}$	Silbereck . . . . .	312				
II						
$\frac{II}{4}$	Guttaring . . . . .	595				
$\frac{II}{8}$	Mündet bei Mösl in d. Freudenberg-Ebensteiner Strasse.					
$\frac{II}{12} + 800^0$						
Strasse durchzieht 1 Marktflecken und 7 Dörfer.			Die 2 $\frac{3800}{1000}$ Meilen lange		Zusammen . . . Gesamtlänge der Brücken . . . . .	





**L. 10. Friesach-Althofner**

Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schühen		
0	Aestet unterhalb Hirt von d. Friesach-Wiener Reichsstrasse aus.				Thonartiger Boden.	Brücken kommen auf diesem Strassenzuge nicht vor.
$\frac{0}{4}$	Töscheldorf . . . . .	42	3000	12		
	Aich . . . . .	39				
$\frac{0}{8}$	Krumfelden . . . . .	12				
$\frac{0}{12}$	Endet in Althofen . . . . .	6131			Steigung von Althofen . . . . .	

Die  $\frac{3000}{4000}$  Meilen lange Strasse durchzieht 1 Marktflecken und 4 Dörfer.

Zusammen . . .

**L. 11. Silbereck-Althofner**

0	Beginnt in Silbereck an der Krapffeld-Schelmberger Str.		1400	10	Thonartiger Boden.	Brücken kommen auf diesem Strassenzuge nicht vor.
$\frac{0}{4}$	Unzdorf.					
$\frac{0}{4} + 400^0$	Mündet unweit Altenmarkt in die Friesach-Althofner Str.					

Die  $\frac{1400}{4000}$  Meilen lange Strasse durchzieht 1 Dorf.

Zusammen . . .

**L. 12. Krapffeld-Althofner**

0	Beginnt in Lind an der Krapffeld-Schelmberger Strasse, zieht sich über das Krapffeld und mündet unterhalb Unzdorf in die Silbereck-Althofner Strasse.		1500	10	Thonartiger und schotteriger Boden.	Brücken kommen auf diesem Strassenzuge nicht vor.
$\frac{0}{6}$						

Gesamtlänge von  $\frac{1500}{4000}$  Meilen.

Zusammen . . .



## L. 13. Althofner

Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	Mittlere Breite in Schritten		
0 $\frac{0}{2}$	Beginnt oberhalb Dürnfeld an der Friesach-Wiener-Reichsstrasse und mündet unterhalb Unzdorf in die Silbereck-Althofner Strasse.		2000	10	Schotteriger Boden.	Brücken kommen auf diesem Strassenzuge nicht vor.
Gesamtlänge von $\frac{2000}{4000}$ Meilen.					Zusammen . .	

## L. 14. Packer

0 $\frac{0}{4}$ $\frac{0}{8}$	Aestet im D:Z: $\frac{v}{4}$ aus der Lavanter Reichsstrasse. Twimberg . . . . .	275			Felsiger Grund.	Die Erhaltung der Strasse wird aus dem Landesfonde bestritten, von der Gewerkschaft Waldenstein und den Ortschaften Twimberg und Waldenstein hierzu Beiträge geleistet.  In der Strecke von Twimberg bis Waldenstein kommen mehrere durch vorstehende Felsen eingeeengte Strassenstellen vor . . . . . Grässbacher Brücke über den Grässbach . . . . .
$\frac{0}{12}$	Waldenstein . . . . .	160				Fuchswieser Brücke über den Auerlingbach . . . . . 1. Waldensteiner Brücke über den Waldsteinerbach mit 1 Mitteljoch . . . . . 2. Waldensteiner Brücke über den Waldsteinerbach mit 1 Mitteljoch . . . . .
1 $\frac{1}{4}$ $\frac{1}{8}$ $\frac{1}{12}$ $\frac{11}{0} +$ 134 <sup>0</sup>	Dorf Breitenneck . . . . .    Endet an der steirischen Landesgränze unweit Pack.	175	8134	10		Steigungen am Baumgartner, Waldensteiner und Breitennecker Hügl . . . . .  Brücke über das Kochhödenbachl . . . . .
Die 2 $\frac{134}{4000}$ Meilen lange Strasse durchzieht 3 Dörfer.						Zusammen . . Gesamtlänge der Brücken in Klaftern . . . . .



**L. 15. Kollnitzer**

Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schuhen		
0	Beginnt an der St. Pauler Reichsstrasse unweit Kollnitz		375	12	Schotteriger Boden.	Brücke über den Lavantfluss mit 9 Mitteljochen . .
$\frac{0}{0} + \frac{0}{375}$	und endet bei der Brücke über den Lavantfluss.					
Gesamtlänge von $\frac{375}{1000}$ Meilen.						Zusammen . .

**L. 16. Plestätten**

0	Beginnt an der St. Pauler Reichsstrasse unweit Lavamünd.	80	1200	10	Thonartiger und schotteriger Boden.	Strassenengen an mehreren Stellen von Plestätten und am steilen Hügel hinter Plestätten . . . . . Brücke über den Lavantfluss mit 4 Mitteljochen . .
$\frac{0}{4} + \frac{0}{2000}$	Endet am linksseitigen Lavantflusssufer.					
Die $\frac{1200}{4000}$ Meilen lange Strasse durchzieht 1 Dorf.						Zusammen . .

**L. 17. Verbindungsstrasse von**

0	Beginnt ausserhalb Unter-Drauburg an der Unter-Drauburger Reichsstrasse und führt bis zum Brückenkopf der Baron Kometter'schen Privatbrücke über die Drau an die steier.Landesgränze.	98	10	Schotteriger Boden.	Dieser Strassenzug dient als Verbindung zwischen Kärnten und Steiermark . . . . .  Bei Unter-Drauburg ist dieser Strassenzug sehr beengt und steil . . . . .	
0 + 98 <sup>0</sup>						
Gesamtlänge $\frac{98}{4000}$ Meilen.						Zusammen . .

## Strasse.

Schotter-Bezugsorte und Angabe der Verführungs-Distanz	Mittlere Zuführs-Distanz in Klaffern	Beträchtliche Steigungen u. Gefälle ausgedrückt in Verhältnisse der Höhe zur Basis wie 1 zu: auf die wirkliche Länge in Klaffern		Brücken						Ketten-Brücken		Länge der		Anzahl der Strecken mit Gefahr von				Länge der	
				gewölbt		mit gemauerten Pfeilern und holzerne Ueberbrückungen		gänzlich von Holz				geplasterten	bedeckten	Strassenengen	Ueberschwemmungen	Verschotterungen	Schneeverwehungen	geplasterten	beschotterten
				Länge in Klaffern	Breite in Schuhen	Länge in Klaffern	Breite in Schuhen	Länge in Klaffern	Breite in Schuhen										
												Brücken in Klaffern		Strassenstrecken in Klaffern					
.	.	.	.	.	.	.	.	36	12	.	.	.	.	.	.	.	.	375	
.	.	.	.	.	.	.	.	36	.	.	.	.	.	.	.	.	.	375	

## Strasse.

.	.	.	.	.	.	.	.	23	13	.	.	.	.	.	.	.	.	1200
.	.	.	.	.	.	.	.	23	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1200

## Unter-Drauburg gegen Windischgratz.

.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	98
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	98

## L. 18. Völkermarkt

Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schuhen		
0	Beginnt in <b>Völkermarkt</b> . . . . .	1413	7000	10	Thonartiger Boden.	Brücke über den Feichbach unterhalb St. Ruprecht
	St. Ruprecht . . . . .	148				
$\frac{0}{4}$	Nieder-Trixen . . . . .	70				
$\frac{0}{8}$	Mitter-Trixen . . . . .	80				
$\frac{0}{12}$						
1						
$\frac{1}{4}$	Waisenberg . . . . .	142				
$\frac{1}{8}$	Reineck . . . . .	—				
$\frac{1}{12}$	Führt über den Gurkfluss und mündet in die Freudenberger-Ebersteiner Strasse.					
Die $1\frac{3000}{4000}$ Meilen lange					Zusammen . . . . .	
Strasse durchzieht 1 Stadt und 5 Dörfer.					Gesamtlänge der Brücken in Klaftern . . . . .	

## L. 19. Völkermarkt

0	Beginnt in <b>Völkermarkt</b> in der Klagenfurter Vorstadt . . . . .	1413			Kalkschotteriger und felsiger Boden.	Steigung von Völkermarkt bis zur Drau-Brücke . . . . . Harter Brücke über den Seitenarm des Draufflusses . . . . . Völkermarkter Drau-Brücke mit 19 Mitteljochen (Brückenmauth der Stadtgemeinde Völkermarkt) . . . . . Wildensteinerbach-Brücke in Kühnsdorf (Schneeverwehungen) . . . . .
$\frac{0}{4}$	Kohldorf . . . . .	107				
$\frac{0}{8}$	Kühnsdorf . . . . .	188				
$\frac{0}{12}$	Buchalm . . . . .	53				
1						

## Trixner Strasse.

Schotter-Bezugsorte und Angabe der Verführungs-Distanz	Mittlere Zufuhrs-Distanz in Klaftern	Beträchtliche Steigungen u. Gefälle ausgedrückt im Verhältnis der Höhe zur Basis wie 1 zu: auf die wirkliche Länge in Klaftern		Brücken						Ketten-Brücken		Länge der		Anzahl der Strecken mit Gefahr von				Länge der			
				gewölbt		mit gemauerten Pfeilern und hölzernen Ueberbrückungen		gänzlich von Holz				geplasterten	bedielten	Strassenwegen	Ueberschwemmungen	Verschotterungen	Schneeverwehungen	geplasterten	beschotterten		
				Länge in Klaftern	Breite in Schuhen	Länge in Klaftern	Breite in Schuhen	Länge in Klaftern	Breite in Schuhen											Brücken in Klaftern	
.	.	.	.	3 $\frac{1}{6}$	14																
.	.	.	.			1 $\frac{3}{6}$	17 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{3}{6}$	16												4000
.	.	.	.	1	15 $\frac{1}{2}$	2	15														
.	.	.	.					20 $\frac{1}{6}$	13 $\frac{1}{2}$												3000
.	.	.	.	4	1			1													7000
.	.	.	.	7 $\frac{3}{6}$	1 $\frac{3}{6}$			20 $\frac{1}{6}$													

## Kappler Strasse.

.	.	.	.					2 $\frac{1}{6}$	12												
.	.	.	.					124	13 $\frac{1}{2}$												
.	.	.	.					2 $\frac{1}{6}$	13 $\frac{1}{2}$												4000



Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schuhen		
<b>L. 19. Völkermarkt</b>						
$\frac{1}{4}$	Eberndorf . . . .	397	8900	12	Kalkschotteriger und felsiger Boden.	Schneeverwehungen bei Eberndorf . . . . .
	Gösselsdorf . . . .	22				Seebach-Brücke . . . . .
$\frac{1}{8}$						Suchabach-Brücke in Gösselsdorf (Schneeverwehungen) . . . . .
$\frac{1}{12}$						Gosbach-Brücke . . . . .
II	Sittersdorf . . . .	203				Moosbach-Brücke bei Sittersdorf . . . . .
$\frac{II}{3} + 150^0$	Endet bei Miklautz, wo die Kappler-Kanker Reichsstrasse beginnt.					Strassenengen in der Durchfahrtsstrecke von Sittersdorf . . . . .
						Mühlbach-Brücke zu Miklautz . . . . .
Die $2\frac{900}{4000}$ Meilen lange						Zusammen . . . . .
Strasse durchzieht 1 Stadt und 6 Dörfer.						Gesamtlänge der Brücken in Klaftern . . . . .
<b>L. 20. Bleiburger</b>						
0	Beginnt an der Unter-Drauburger Reichsstrasse unweit Wabeldorf . . . . .	184			Thonartiger und schotteriger Boden.	Brücke zunächst dem Orte Hum . . . . .
$\frac{0}{4}$	Hum (Tainachfeld) . . . . .	45				
$\frac{0}{8}$	Packein . . . . .	120				
$\frac{0}{12}$	Piskertschach . . . .	48				Stelner Drau-Brücke über den Draufloss mit 18 Milteljochen (Privatmauth) . . . . .
I	St. Kanzian . . . . .	52				Brücke über den Seebach in St. Kanzian . . . . .
$\frac{1}{4}$	Klopein . . . . .	57				
$\frac{1}{8}$						
$\frac{1}{12}$	Kühnsdorf . . . . .	188				Brücke über den Suchabach in Kühnsdorf . . . . .
II						
$\frac{II}{4}$						
$\frac{II}{8}$						



Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung	
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schuhen			
<b>L. 20. Bleiburger</b>							
II 12 III			28770	12	Thonartiger und schotteriger Boden.		
III 4 III 8	Moos . . . . .	167					Brücke über den Libuschabach (Wegmauth in Bleiburg) . . . . .
III 12 IV	<b>Bleiburg</b> . . . . .	736		Lucker Brücke über das Kreuthbergerbach . . . . . Brücke über den Margarethenbach . . . . .			
IV 4				Lokowitzenbach-Brücke über den Lokowitzenbach . . . . .			
IV 8				Brücke über den Waldbach . . . . .			
IV 12 V	Pollain . . . . .	69		2 Brücken über den Lokowitzenbach jede 3 <sup>o</sup> lang Hemberg bedeutende Steigung . . . . . Pollain-Brückel über den Pollainbach . . . . . Lukawitzer Brücke über den Lukawitzerbach . . . . . Blümmel-Brücke über den Wiesenabach . . . . .			
V 4 V 8	Prevali . . . . .	383		Barbara-Brücke über den Missfluss . . . . .			
V 12 VI	Sagradi . . . . . Aichdorf . . . . . <b>Gutenstein</b> . . . . .	27 106 563		2 Brücken über den Leschgraben jede 2 <sup>o</sup> lang Gutensteiner Brücke über den Missfluss (Privatmauth) . . . . . Brücke über den Ristanggraben . . . . .			
VI 4 VI 8 VI 12				Brücke bei Valenti (Privatmauth) . . . . .			
VII VI 3 + 20	Unter-Klanz . . . . . Endet an der Gränze von Steiermark bei Miss.	64		Brücke über den Missbach an der steirischen Gränze . . . . .			
Die $7\frac{770}{4000}$ Meilen lange Strasse durchzieht 1 Stadt, 1 Marktflecken, 12 Dörfer.						Zusammen . . . . . Gesamtlänge der Brücken in Klaftern . . . . .	

Schotter-Bezugsorte und  
Angabe der Verführungs-  
DistanzMittlere Zufahrts-Distanz  
in KlafternBeträchtliche  
Steigungen u.  
Gefälleausgedrückt im Ver-  
hältnisse der Höhe  
zur Basis wie 1 zu:  
auf die wirkliche  
Länge in Klaftern

## Brücken

gewölbt

Länge  
in  
Klaf-  
ternBreite  
in  
Schu-  
henmit gemauer-  
ten Pfeilern  
und hölzer-  
nen Ueber-  
brückungengänzlich von  
HolzLänge  
in  
Klaf-  
ternBreite  
in  
Schu-  
henKetten-  
BrückenLänge  
in  
Klaf-  
ternBreite  
in  
Schu-  
hen

Länge der

geplasterten

bedeckten

Brücken in  
KlaffernAnzahl der  
Strecken mit

Gefahr von

Ueberschwemmungen

Versehrungen

Schneeverwehungen

geplasterten

Strassen-  
strecken in  
Klaffern

Länge der

geplasterten

beschotterten

Strassen-  
strecken in  
Klaffern

Strasse.

4000

4000

4000

4000

4770

28770

4

11

12

12

2

1

6

3

1

6

12

12

12

2

3

3

1

4

30

12

30

2

12

3

7

14

33

## L. 21. Bleiburg-Eberndorfer

Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schubem		
0	Beginnt in <b>Bleiburg</b> . . . . .	736	10800	10	Thonartiger Boden.	<b>I.</b> Feistritz-Brücke über den Feistritzbach bei Bleiburg . . . . . <b>2.</b> Feistritz-Brücke . . . . . <b>3.</b> „ „ bei der Martinikruse . . . . .  Brücke über den rechten Arm des Petzenbaches in St. Stefan . . . . . <b>1.</b> Brücke über den Petzenbach in St. Stefan . . . . . <b>2.</b> „ „ „ linken Arm des Petzenbaches . . . . .  Brücke über den Seebach . . . . .
	Ebersdorf . . . . .	76				
$\frac{0}{4}$						
$\frac{0}{8}$						
$\frac{0}{12}$	St. Michael . . . . .	89				
1						
$\frac{1}{4}$						
$\frac{1}{8}$	St. Stefan . . . . .	279				
$\frac{1}{12}$	Loibeck . . . . .	53				
II	Köking . . . . .	146				
$\frac{II}{4}$	Eberndorf . . . . .	397				
$\frac{II}{8}$						
$\frac{II}{11} + 50^0$	Buchbrunn . . . . .	102				
	Mündet vor Klopein in die Bleiburger Strasse.					
Die $2\frac{2800}{4000}$ Meilen lange Strasse durchzieht 1 Stadt und 7 Dörfer.						Zusammen . . . . . Gesamtlänge der Brücken in Klaftern . . . . .
<b>L. 22. Klagenfurt-Kappler</b>						
0	Beginnt im D: Z: $\frac{1}{3}$ der Unter-Drauburger Reichsstrasse bei Rain . . . . .	116			Kalkschotteriger Boden.	
$\frac{0}{4}$	Pürk . . . . .	115				

## Strasse.

Schotter-Bezugsorte und Angabe der Verfuhrungs-Distanz	Mittlere Zufuhrs-Distanz in Klaffern	Beträchtliche Steigungen u. Gefälle		Brücken						Ketten-Brücken		Länge der		Anzahl der Strecken mit Gefahr von			Länge der		
				gewölbt		mit gemauerten Pfeilern und hölzernen Ueberbrückungen		gänzlich von Holz				geplasterten	bedeelten	Ueberschwemmungen	Verschöterungen	Schneeüberwägungen	geplasterter	bedeelter	
		ausgedrückt im Verhältnisse der Höhe zur Basis wie 1 zu :	auf die wirkliche Länge in Klaffern	Länge in Klaffern	Breite in Schuhen	Länge in Klaffern	Breite in Schuhen	Länge in Klaffern	Breite in Schuhen	Brücken in Klaffern	Strassengen	Strassenstrecken in Klaffern	Strassenstrecken in Klaffern				Strassenstrecken in Klaffern		
				Länge in Klaffern	Breite in Schuhen	Länge in Klaffern	Breite in Schuhen	Länge in Klaffern	Breite in Schuhen										
.	.	.	.	.	.	.	.	4	13										
.	.	.	.	.	.	.	.	3	11 $\frac{1}{2}$										
.	.	.	.	.	.	.	.	3	13 $\frac{1}{2}$										4000
.	.	.	.	.	.	.	.			2	.								
.	.	.	.	.	.	.	.			3 $\frac{1}{2}$	.								
.	.	.	.	.	.	.	.			3	.								4000
.	.	.	.	.	.	.	.	4	12										4000
.	.	.	.	.	.	.	.	2	5										10800
.	.	.	.	.	.	.	.	7	15 $\frac{1}{2}$										

## Strasse.

Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schuben		
<b>L. 22. Klagenfurt-Kappler</b>						
$\frac{0}{8}$	Grafenstein . . . . .	296	10.865	10	Kalkschotteriger Boden.	Ueberschwemmungen bei Hochständen des Gurkflusses zwischen Grafenstein und Sand . . . . .
$\frac{0}{12}$	Sand . . . . .	—				Grosse Gurk-Brücke über den Gurkfluss mit 5 Mitteljochen . . . . .
1						Mühlbach-Brücke . . . . .
						Houng-Brücke über den Seitenarm des Gurkflusses . . . . .
$\frac{1}{4}$						Strassenengen und Steigungen an mehreren Stellen zwischen der Gurk- und Anna-Brücke . . . . .
$\frac{1}{8}$						Hraboung-Brücke zunächst der Gunitsch-Mühle . . . . .
$\frac{1}{12}$	Galizien . . . . .	36	Hauser-Brücke . . . . .			
II	Wildenstein . . . . .	72	St. Anna-Brücke über den Drauffluss mit 1 gemauerten und 1 hölzernen Brückenkopf und 9 Mitteljochen (Privatmauth) . . . . .			
$\frac{II}{4}$	Jeritschach . . . . .	50	Jessernitza-Brücke über den Jessernitzabach . . . . .			
$\frac{II}{8}$			Wildensteiner Brücke über den Wildensteiner Hauptbach . . . . .			
$\frac{II}{11} + 115$	Mündet am Reehberge in die Kappler-Kanker Reichsstrasse.		Namora-Brücke über den Wildensteiner Seitenbach . . . . .			
Strasse durchzieht 7 Dörfer.			Die $2\frac{2865}{4000}$ Meilen lange		Zusammen . . . . . Gesammlänge der Brücken in Klaftern . . . . .	
<b>L. 23. Unter-Rosenthaler</b>						
0	Beginnt an der Loibler Reichsstrasse in Kirschentheur . . . . .	233			Kalkschotteriger und thonartiger Boden.	Brücke über den Teklacher Griesbach (bei Hochwasser die Passage gesperrt) . . . . .
$\frac{0}{4}$	Görttschach . . . . .	67				Just-Brücke über den Mühlbach . . . . .
	Dobrava . . . . .	129				1. Florianschütz-Brücke . . . . .
						2. " " . . . . .





Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgaugs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	Mittlere Breite in Schuhen		
<b>L. 23. Unter-Rosenthaler</b>						
$\frac{0}{8}$	Ober-Ferlach . . . .	730	9419	10	Kalkschotteriger und thonartiger Boden.	Kirchbauer-Brücke über den Mühlbach . . . . .
$\frac{0}{12}$	Unter-Ferlach . . . .	356				Strassenenge in Ober-Terlach . . . . .
I	Glainach . . . . .	111				Hofmühl-Brücke . . . . .
$\frac{1}{4}$	Saidolach . . . . .	131				Stiefler-Brücke über den Mühlbach . . . . .
$\frac{1}{8}$	Gotschuchen . . . .	205				1. Brücke über den Weidischer Wildbach (Strassenenge in Unter-Terlach) . . . . .
$\frac{1}{12}$						2. Brücke über den Weidischer Wildbach . . . . .
II	St. Margarethen . . .	193				3. " " " " " " . . . . .
$\frac{II}{4}$	Nieder-Dörfl . . . .	138	Saidolacher Brücke über den Saidolacher Wildbach			
$\frac{II}{5} + 169$	Endet am Freibach.		Steigung am Saidolacher Berg . . . . .			
			Brücke über den Inzebach . . . . .			
			Steigung von Gotschuchner Berg . . . . .			
			Brücke über den Wildbach . . . . .			
			Ueberfluthungen im Gotschuchner Graben, bei Hochwasser die Passage gesperrt . . . . .			
			Brücke über den Thatschopfbach . . . . .			
			Steigung am Margarether Berg . . . . .			
			Steigung am Nieder-Dörfler Berg . . . . .			
			Suri-Brücke . . . . .			
			Freibach-Brücke über den Freibach . . . . .			
Die $2\frac{1419}{4000}$ Meilen lange					Zusammen . . . . .	Gesamtlänge der Brücken in Klaftern . . . . .
Strasse durchzieht 10 Dörfer.						
<b>L. 24. Ober-Rosenthaler</b>						
0	Beginnt in Villach	3040			Schotteriger Boden.	Die Strasse wird an mehreren Stellen von den Hochwässern des Draufflusses und vom Gansdorfer, Gratschnitza und Hundsdorfer Wildbach überfluthet . . . . .
$\frac{0}{4}$	Perau . . . . .	246				1. Gailfluss-Brücke über den Gailfluss mit 12 Mitteljochen
$\frac{0}{8}$	Maria Gail . . . . .	86				2. " " " " " " " " . . . . .
$\frac{0}{12}$	Persowitsch . . . .	112				
I	Sattel . . . . .	37				Brücke über den Rastingerbach . . . . .



Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schuhen		
<b>L. 24. Ober-Rosenthaler</b>						
$\frac{1}{4}$	Drau . . . . .	115	23500	10	Schotteriger Boden.	Brücke über den Ariehgraben . . . . .
$\frac{1}{8}$						" " " St. Martiner Bach . . . . .
$\frac{1}{12}$	St. Martin . . . . .	184				Wurabach-Brücke . . . . .
II	St. Michael . . . . .	227				Perbonabach-Brücke . . . . .
$\frac{II}{4}$						Rackonitza-Brücke . . . . .
$\frac{II}{8}$	Mühlbach . . . . .	221				1. Mühlbacher Brücke . . . . .
$\frac{II}{12}$	Strajach . . . . .	104				2. " " . . . . .
	St. Peter . . . . .	99				Oonitzabach-Brücke . . . . .
III	St. Jakob . . . . .	238				1. Feistritzbach-Brücke . . . . .
$\frac{III}{4}$						2. " " . . . . .
$\frac{III}{8}$	Maria Elend . . . . .	290				1. Oreinbach-Brücke . . . . .
$\frac{III}{12}$	St. Oswald . . . . .	70				2. " " . . . . .
IV			Moosfluss-Brücke . . . . .			
$\frac{IV}{4}$	Krajach . . . . .	—	Moostritzer Brücke . . . . .			
$\frac{IV}{8}$	Swetschach . . . . .	568	1. Swetschacher Brücke . . . . .			
$\frac{IV}{12}$	Windisch-Feistritz . . . . .	485	2. " " . . . . .			
V	Hundsdorf . . . . .	261	Gratschitzer Wildbach-Brücke . . . . .			
$\frac{V}{4}$	Gansdorf . . . . .	181	1. Feistritz " " . . . . .			
$\frac{V}{8}$	Weitzelsdorf . . . . .	293	2. " " (Strassenenge in der Durchfahrtsstrecke von Feistritz) . . . . .			
$\frac{V}{12}$			1. Hundsdorfer Brücke . . . . .			
			2. " " . . . . .			
			1. Gansdorfbach-Brücke . . . . .			
			2. " " . . . . .			
			Weitzelsdorferbach-Brücke . . . . .			

Schotter-Bezugsorte und Angabe der Verführungs- Distanz	Mittlere Zufahrs - Distanz in Klaftern	Beträchtliche Steigungen u. Gefälle		Brücken						Ketten- Brücken		Länge der		Anzahl der Strecken mit				Länge der						
				gewöhnl.		mit gemauerten Pfeilern und hölzernen Ueberbrückungen		gänzlich von Holz		Länge in Klaf- tern	Breite in Schu- hen	geplaster- ten	bediel- ten	Gefahr von				geplaster- ten	beschot- terten					
				Länge in Klaf- tern	Breite in Schu- hen	Länge in Klaf- tern	Breite in Schu- hen	Länge in Klaf- tern	Breite in Schu- hen					Strassenengen	Ueberschwemmungen	Verschotterungen	Schneeüberwägungen			Strassen- strecken in Klaftern				
.	.	.	.	.	.	.	.	$2\frac{3}{4}$	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		
.	.	.	.	.	.	.	.	$2\frac{3}{8}$	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		
.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4000	
.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		
.	.	.	.	.	.	.	.	$4\frac{3}{8}$	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		
.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		
.	.	.	.	.	.	.	.	$2\frac{3}{8}$	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		
.	.	.	.	.	.	.	.	$2\frac{1}{8}$	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		
.	.	.	.	.	.	.	.	$2\frac{5}{8}$	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4000	
.	.	.	.	.	.	.	.	$2\frac{5}{8}$	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		
.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		
.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		
.	.	.	.	.	.	.	.	$2\frac{3}{8}$	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		
.	.	.	.	.	.	.	.	$2\frac{3}{4}$	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		
.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		
.	.	.	.	.	.	5	13	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	4000	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		
.	.	.	.	.	.	.	.	1	21	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		
.	.	.	.	.	.	.	.	2	13	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.		
.	.	.	.	.	.	.	.	4	12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4000	
.	.	.	.	.	.	.	.	1	20	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		
.	.	.	.	.	.	.	.	5	$13\frac{1}{2}$	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.		

Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schuhen		
<b>L. 24. Ober-Rosenthaler</b>						
$\frac{V}{14}$	Endet im Orte Strau im D: Z: $\frac{1}{9}$ der Loibler Reichsstrasse.	143			Schotteriger Boden.	Kapplerbach-Brücke . . . . . Da über den Suchawildbach keine Brücke besteht, so ist bei Hochwässern die Passage an dieser Stelle gesperrt.
Strasse durchzieht 1 Stadt und 20 Dörfer. Die $\frac{3500}{4000}$ Meilen lange					Zusammen . . . . . Gesamtlänge der Brücken in Klaftern . . . . .	
<b>L. 25. Keutschacher</b>						
0	Beginnt im D: Z: $\frac{0}{7}$ der Loibler Reichsstrasse im Orte Schmelzhütten . . . Stein . . . . .	70 101			Moosiger, an einigen Stellen felsiger Boden.	Brücke über den Kehrbach . . . . . " " " Viktringer Bach (Strassenenge in Viktring) . . . . . Steigung bei Viktring . . . . . Brücke über den Seebach . . . . . " " " Höfleinbach (Strassenenge in Höflein) . . . . . Steigung bei Höflein . . . . . Brücke über den Plaschitzenbach . . . . . " " " (Strassenenge in Plaschitzen) . . . . . Strassenenge in Plescherken . . . . . Brücke zunächst Roda . . . . .
$\frac{0}{4}$	Viktring . . . . .	353				
$\frac{0}{8}$	Windschach . . . . .	42				
$\frac{0}{12}$	Seebach . . . . . Höflein . . . . .	21 59				
I	St. Nicolai . . . . .	29				
$\frac{1}{4}$	Keutschach . . . . .	79	13866	10		
$\frac{1}{8}$	Plaschitzen . . . . .	90				
$\frac{1}{12}$	Plescherken . . . . .	174				
II	Rade . . . . . Albersdorf . . . . . Schieffling . . . . .	52 60 60				Albersdorfer Brücke . . . . . Strassenenge und Steigung in Schieffling . . . . .
$\frac{II}{4}$						
$\frac{II}{8}$						
$\frac{II}{12}$						
III	Augsdorf . . . . .	198				

Schotter-Bezugsorte und Angabe der Verführungsdistanz	Mittlere Zufuhr-Distanz in Klaffern	Beträchtliche Steigungen u. Gefälle		Brücken						Ketten-Brücken		Länge der		Anzahl der Strecken mit Gefahr von			Länge der		
		ausgedrückt im Verhältnis der Höhe zur Basis wie 1 zu:	auf die wirkliche Länge in Klaffern	gewölbt		mit gemauerten Pfeilern und hölzernen Ueberbrückungen		gänzlich von Holz		Länge in Klaffern	Breite in Schuhen	gepflasterten	bedielten	Strassenengen	Ueberschreitungen	Verschotterungen	Schneeüberwägungen	gepflasterten	beschotterten
				Länge in Klaffern	Breite in Schuhen	Länge in Klaffern	Breite in Schuhen	Länge in Klaffern	Breite in Schuhen										
		Brücken in Klaffern																	
<b>Strasse.</b>																			
				5 $\frac{1}{6}$	12														3500
				2				26					1	4					23500
				10 $\frac{1}{6}$				174 $\frac{1}{6}$											
<b>Strasse.</b>																			
				3	14														
				6	14								1						
								2 $\frac{1}{6}$	12										
				3	13								1						4000
				3	14														
				3	12														
				3	12								1						4000
				3	12														
				3	12								1						4000

Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schühen		
<b>L. 25. Keutschacher</b>						
III 4 III 8 116 <sup>o</sup>	Mündet in die Veldner Strasse in Unter-Jeserz . . . . .	26			Moosiger, an einigen Stellen felsiger Boden.	
Die 3 $\frac{1866}{4000}$ Meilen lange Strasse durchzieht 15 Dörfer.					Zusammen . . . . .	Gesamtlänge der Brücken in Klaftern . . . . .
<b>L. 26. Latschacher</b>						
0	Beginnt an der Italiäner Reichsstrasse vor Hart . . . . .	117			Schotteriger Boden.	Moosbach-Brücke . . . . .
$\frac{0}{4}$	Rain . . . . .	90				1. Frettenbach-Brücke . . . . .
$\frac{0}{8}$	Firnitz . . . . .	211				2. „ . . . . .
$\frac{0}{12}$	Mallestig . . . . .	431				1. Moosbach-Brücke . . . . .
I						2. „ . . . . .
$\frac{1}{4}$						1. Felstritzbach-Brücke . . . . .
$\frac{1}{8}$	Latschach . . . . .	77	11000	10		2. „ . . . . .
$\frac{1}{12}$	Woroutz . . . . .	—				Brücke über den Mallestigbach . . . . .
II						Rauschenbach-Brücke . . . . .
$\frac{II}{4}$						Roschitzabach-Brücke . . . . .
$\frac{II}{8}$						Woroutzerbach-Brücke mit 2 Mitteljochen . . . . .
$\frac{II}{12}$	Mündet in die Ober-Rosenthaler Strasse in St. Peter . . . . .	99				Brücke über den Mühlbacherbach . . . . .
						„ „ „ . . . . .

Schotter-Bezugsorte und Angabe der Verfahrungs-Distanz	Mittlere Zufuhrs-Distanz in Klaftern	Beträchtliche Steigungen u. Gefälle		Brücken						Ketten-Brücken		Länge der		Anzahl der Strecken mit				Länge der	
				gewölbt		mit gemauerten Pfeilern und hölzernen Ueberbrückungen		gänzlich von Holz				geplasterten	bedielten	Gefahr von				geplasterten	beschotterten
		Länge in Klaftern	Breite in Schuhen	Länge in Klaftern	Breite in Schuhen	Länge in Klaftern	Breite in Schuhen	Länge in Klaftern	Breite in Schuhen	Länge in Klaftern	Breite in Schuhen	Brücken in Klaftern	bedielten	Strassenengen	Ueberschwemmungen	Verhatterungen	Schneeverwehungen	Strassenstrecken in Klaftern	beschotterten
<b>Strasse.</b>																			
																		1866	
		3°		7				1						4				13866	
				24				2 $\frac{3}{8}$											
<b>Strasse.</b>																			
								2											
								1 $\frac{3}{8}$											
				1															
				1															
										3									
										3									
										2									
																		4000	
								3											
								1 $\frac{3}{8}$											
								13											
																		4000	
								2											
								2											
																		3000	



Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schuhen		
<b>L. 26. Latschacher</b>						
0 + 400 <sup>o</sup>	Hierzu gehört die Verbindungsstrasse von Federaun nach Rain.		400	10	Schotteriger Boden.	Verbindungsstrasse von Federaun nach Rain.
Die $2\frac{3400}{4000}$ Meilen lange					Zusammen . . .	Gesamtlänge der Brücken in Klaftern . . . . .
Strasse durchzieht 7 Dörfer.						
<b>L. 27. Lindner</b>						
0	Beginnt an der Italiäner Reichsstrasse in Lind . . . . .	122	1500	10	Schotteriger Boden.	Rosecker Brücke über den Drauffluss, bei Roseck mit 20 Mitteljochen (besteht eine Privatmauth zur Erhaltung der Brücke) . . . . .
$\frac{0}{4}$	Selpritsch . . . . .	122				
$\frac{0}{4}$ + 500 <sup>o</sup>	Mündet in die Oberrosenthaler Strasse in Roseck . . . . .	24				
Die $\frac{4500}{4000}$ Meilen lange					Zusammen . . .	
Strasse durchzieht 3 Dörfer.						
<b>L. 28. Veldner</b>						
0	Beginnt an der Italiäner Reichsstrasse in Velden . . . . .	354	1000	10	Schotteriger Boden.	Brücken kommen auf diesem Strassenzuge nicht vor.
$\frac{0}{4}$	Unter-Jeserz . . . . .	26				
	Mündet in die Lindner Strasse in Selpritsch	122				
Die $\frac{1000}{4000}$ Meilen lange					Zusammen . . .	
Strasse durchzieht 3 Dörfer.						
<b>L. 29. Latschach-Ober-Rosenthaler</b>						
0	Beginnt an der Latschacher Strasse in Woroutz . . . . .	—	2500	10	Schotteriger Boden.	



Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaffern	mittlere Breite in Schuhen		
<b>L. 29. Latschach-Ober-Rosenthaler</b>						
$\frac{0}{8} + 500^0$	Mündet in die Ober-Rosenthaler Strasse in St. Martin . . . .	184			Schotteriger Boden.	Brücke über den St. Martinsbach . . . . .
Die $\frac{2500}{4000}$ Meilen lange Strasse durchzieht 2 Dörfer.					Zusammen . . . . .	
<b>L. 30. Weissenfelder</b>						
0	Beginnt in Ober-Tarvis an der Italiäner Reichsstrasse und wird in Unter-Tarvis auf eine kurze Strecke von der Görzer Reichsstrasse unterbrochen. Zieht über Kreuth . . . . .	449	2900	11	Schotteriger Boden.	Groltsch-Brücke . . . . . Marktbach-Brücke . . . . . Schlitzza-Brücke . . . . . Mühlbach-Brücke . . . . . Auen-Brücke . . . . . Weissenbach-Brücke (wird gemeinschaftlich von Krain-ten und Krain erhalten) . . . . .
$\frac{0}{4}$ $\frac{0}{8} + 900^0$	Endet an der Gränze von Krain bei Weissenfels . . . . .	—				
Die $\frac{2900}{4000}$ Meilen lange Strasse durchzieht 1 Marktflecken, 1 Dorf.					Zusammen . . . . .	
<b>L. 31. Gailthaler</b>						
0	Beginnt an der Italiäner Reichsstrasse in Gailitz . . . . .	221			Schotteriger, an vielen Stellen thonartiger und moosiger Boden.	Dieser Strassenzug wird im Gailthale an sehr vielen Stellen durch die Hochwässer des Gailflusses und der zahlreichen Wildbäche unter Wasser gesetzt und theilweise zerstört . . . . . Sarepperbach-Brücke . . . . . Steinerne Brücke über die Wasserleitung . . . . . " " " " das Steinbachl . . . . . Wratzbach-Brücke . . . . . Wiesen-Brücke . . . . . Draschitzer Brücke . . . . . Koabinbach-Brücke . . . . .
$\frac{0}{4}$	Hohenthurm . . . . .	312				
$\frac{0}{8}$	Dreulach . . . . .	233				
$\frac{0}{12}$						
1	Feistritz . . . . .	762				Goriach-Brücke . . . . . Achonitzer Brücke . . . . . Feistritzer Brücke über den Gailfluss . . . . .

Schotter-Bezugsorte und Angabe der Verführungs- Distanz	Mittlere Zufuhrs-Distanz in Klaffern	Beträchtliche Steigungen u. Gefälle		Brücken						Ketten- Brücken		Länge der		Anzahl der Strecken mit			Länge der		
		ausgedrückt im Ver- hältnis der Höhe zur Basis wie 1 zu 1	auf die wirkliche Länge in Klaffern	gewölbt		mit gemau- erten Pfeilern und hölz- ernen Ueber- brückungen		gänzlich von Holz		Ketten- Brücken		geflasterten	bedielten	Strassen- geflasterten	Ueberschwemmungen	Vorschotterungen	Schneeverwehungen	geflasterten	beschotterten
				Länge in Klaf- tern	Breite in Schu- hen	Länge in Klaf- tern	Breite in Schu- hen	Länge in Klaf- tern	Breite in Schu- hen	Länge in Klaf- tern	Breite in Schu- hen	Länge in Klaf- tern	Breite in Schu- hen					Brücken in Klaffern	Strassen- strecken in Klaffern
				.	.	.	.	.	.	.	.	.	.					.	.
<b>Verbindungsstrasse.</b>																			
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2 $\frac{3}{6}$	.	.	.	.	.	.	.	2500	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2 $\frac{1}{6}$	.	.	.	.	.	.	.	2500	
<b>Strasse.</b>																			
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2 $\frac{3}{6}$	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	16	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2 $\frac{1}{6}$	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6 $\frac{5}{6}$	.	.	.	.	.	.	.	2900	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	2900	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	35 $\frac{5}{6}$	.	.	.	.	.	.	.	.	
<b>Strasse.</b>																			
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3 $\frac{3}{6}$	18	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10 $\frac{3}{6}$	18	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	21	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	12	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	18	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	15	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	12	.	.	.	.	.	.	4000	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2 $\frac{3}{6}$	15	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	40	19	.	.	.	.	.	.	.	

Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schritten		
<b>L. 31. Gailthaler</b>						
$\frac{1}{4}$	Nötsch . . . . .	309			Schotteriger, an vielen Stellen thonartiger und moosiger Boden.	Brücke unterm Wasenmeister . . . . .
$\frac{1}{8}$						Mühlbach-Brücke . . . . .
$\frac{4}{12}$	Emmersdorf . . . . .	118				1. Emmersdorferbach-Brücke . . . . .
II						2. Brücke über den Plattnerbach . . . . .
$\frac{II}{4}$	St. Paul . . . . .	218				„ „ „ Mrslikbach . . . . .
$\frac{II}{8}$	Bach . . . . .	109				„ „ „ Dobernigbach . . . . .
$\frac{II}{12}$	St. Stefan . . . . .	206				„ in Bach . . . . .
	Köstendorf . . . . .	278				„ bei St. Stefan . . . . .
	Ferolach . . . . .	205				„ in Köstendorf . . . . .
III						Schürzenbach-Brücke . . . . .
$\frac{III}{4}$						
$\frac{III}{8}$						
$\frac{III}{12}$	Unter-Vellach . . . . .	183				1. Unter-Vellacher Brücke . . . . .
IV						2. „ „ . . . . .
$\frac{IV}{4}$	Hermagor . . . . .	603			Kapellenbach-Brücke bei Hermagor . . . . .	
$\frac{IV}{8}$					Mühlbach-Brücke . . . . .	
$\frac{IV}{12}$	Mitschig . . . . .	52			Markt-Brücke über den Gössernigbach in Hermagor	
V					Zitterbach-Brücke . . . . .	
$\frac{V}{4}$	Watschig . . . . .	112	40180	10	Grabenbach-Brücke zu Mitschig . . . . .	
$\frac{V}{8}$	Tröpelach . . . . .	317			Dorf-Brücke zu Kühweg . . . . .	
					Land-Brücke über den Gaillfluss bei Watschig . . . . .	
					Lauenfluss-Brücke . . . . .	
					Brücke über einen Arm des Osselitzer Baches . . . . .	
					Zerain-Brücke . . . . .	

Schotter-Bezugsorte und Angabe der Verfühungs-Distanz	Mittlere Zufuhrs-Distanz in Klaftern	Beträchtliche Steigungen u. Gefälle		Brücken						Ketten-Brücken		Länge der		Anzahl der Strecken mit Gefahr von		Länge der		
				gewöhnlt		mit gemauerten Pfeilern und hölzernen Ueberbrückungen		gänzlich von Holz				gepflasterten	bedielten	Strassenengen	Ueberschwemmungen	Verschotterungen	Schneeverwüchungen	gepflasterten
		ausgedrückt im Verhältnisse der Höhe zur Basis wie 1 zu :	auf die wirkliche Länge in Klaftern	Länge in Klaftern	Breite in Schuhen	Länge in Klaftern	Breite in Schuhen	Länge in Klaftern	Breite in Schuhen	Länge in Klaftern	Breite in Schuhen	Brücken in Klaftern				Strassenstrecken in Klaftern		
•	•	•	•	•	•	•	•	$2\frac{3}{6}$	12									
•	•	•	•	•	•	•	•	$1\frac{3}{6}$	12									
•	•	•	•	•	•	•	•	2	18									
•	•	•	•	•	•	•	•	2	15									
•	•	•	•	•	•	•	•	1	12									4000
•	•	•	•	•	•	•	•	$1\frac{3}{6}$	12									
•	•	•	•	•	•	•	•	2	15									
•	•	•	•	•	•	•	•	$8\frac{3}{6}$	12									
•	•	•	•	•	•	•	•	$2\frac{3}{6}$	12									
•	•	•	•	•	•	•	•	$2\frac{3}{6}$	12									
•	•	•	•	•	•	•	•	4	12									4000
•	•	•	•	•	•	•	•											
•	•	•	•	•	•	•	•											
•	•	•	•	•	•	•	•	$3\frac{3}{6}$	12									
•	•	•	•	•	•	•	•	4	12									
•	•	•	•	•	•	•	•											
•	•	•	•	•	•	•	•											
•	•	•	•	•	•	•	•	1	12									
•	•	•	•	•	•	•	•	1	12									
•	•	•	•	•	•	•	•	$8\frac{3}{6}$	15									
•	•	•	•	•	•	•	•	$3\frac{3}{6}$	12									
•	•	•	•	•	•	•	•	4	12									
•	•	•	•	•	•	•	•	3	12									
•	•	•	•	•	•	•	•	20	12									
•	•	•	•	•	•	•	•											
•	•	•	•	•	•	•	•											
•	•	•	•	•	•	•	•	11	12									4000
•	•	•	•	•	•	•	•	$3\frac{3}{6}$	28									
•	•	•	•	•	•	•	•	4	10									

**Strasse.**

Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schuhlen		
<b>L. 31. Gailthaler</b>						
$\frac{V}{12}$ VI	Rattendorf . . . . .	418			Schotteriger, an vielen Stellen thonartiger und moosiger Boden.	Rattendorfer Brücke über den Gaillfluss . . . . .
$\frac{VI}{4}$ $\frac{VI}{8}$ $\frac{VI}{12}$	Weideck . . . . .	171				Weidecker Brücke . . . . .
VII	Kirehbaeh . . . . .	254				Brücke zu Kirehbaeh . . . . .
	Reissach . . . . .	381				Dorf-Brücke in Reissach . . . . .
$\frac{VII}{4}$ $\frac{VII}{8}$ $\frac{VII}{12}$	Grafendorf . . . . .	249				Brücke oberhalb Gundersheim . . . . .
VIII	Dellaeh . . . . .	467				Dorf-Brücke in Dellaeh . . . . .
	St. Daniel . . . . .	116				„ in St. Daniel . . . . .
$\frac{VIII}{4}$ $\frac{VIII}{8}$ $\frac{VIII}{12}$	Köttschaeh . . . . .	617				Höllingerbach-Brücke . . . . .
IX	Laas . . . . .	184				Brücke über das Manddorfer Angerbachl . . . . .
						Manddorfer Brücke . . . . .
$\frac{IX}{4}$ $\frac{IX}{8}$	Bleihaus . . . . .	—			Eggenbach-Brücke . . . . .	
					Lammerbach-Brücke . . . . .	
$\frac{IX}{12}$ X					Laaserbach-Brücke . . . . .	
					Simoner Brücke . . . . .	
					Schelm-Brücke . . . . .	
					Bleihaus-Brücke . . . . .	
					Seebach-Brücke am Gailberg . . . . .	
					Die Strassenstrecke über den Gailberg ist sehr steil und hat an mehreren Stellen grelle Wendungen.	
					Brücke über einen Gebirgseinschnitt . . . . .	





Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schuhen		
<b>L. 31. Gailthaler</b>						
$\frac{x}{4}$ 1800	Endet an der Tiroler Reichsstrasse in Ober-Drauburg . . . . .	527				Brücke über den Drauffluss bei Ober-Drauburg mit 5 Mitteljochen . . . . .
Die 10 $\frac{180}{4000}$ Meilen lange Strasse durchzieht 2 Marktflecken und 25 Dörfer.					Zusammen . . . . . Gesamtlänge der Brücken in Klaftern . . . . .	
<b>L. 32. Hohenthurmer</b>						
0	Beginnt an der Italiäner Reichsstrasse in Maglern . . . . .	200			Thonartiger Boden.	Die Strasse dient als Verbindung des Canalthals mit dem Gailthale.
$\frac{0}{4}$	Endet an der Gailthaler Strasse in Hohenthurm . . . . .	312	1000	10		
Die $\frac{1000}{4000}$ Meilen lange Strasse durchzieht 2 Dörfer.					Zusammen . . . . .	
<b>L. 33. Bleiberger</b>						
0	Beginnt an der Tiroler Reichsstrasse bei St. Martin . . . . .	265			Thonartiger und schotteriger Boden.	An der Strassenstrecke von Ober-Vellach bis gegen Kerschbach kommen 12 kleinere Brücken vor, welche über den Weissenbach, Nötschbach u. Wildbach führen.
$\frac{0}{4}$	Ober-Vellach . . . . .	424				
$\frac{0}{8}$						
$\frac{0}{12}$						
1						
$\frac{1}{4}$	Bleiberg . . . . .	1007	12000	18		Der ganze Strassenzug trägt den Charakter einer Gebirgs-Strasse und hat bedeutende Steigungen aufzuweisen.
$\frac{1}{8}$						
1						
$\frac{1}{12}$						
II	Kreuth . . . . .	2084				



Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaßern	Mittlere Breite in Schühen		
<b>L. 33. Bleiberger</b>						
II 4						
II 8						
II 12						
III	Labientschach . .	144			Thonartiger und schotteriger Boden.	
III 4	St. Georg . . . .	83				
III 8	Kerschdorf . . . .	198	4000	12		Brücke über den Tiebelbach bei Kerschbach.
III 12	Tratten . . . . .	182				Bach-Brücke . . . . .
IV	Mündet in die Gailthaler Strasse vor Bach . . . . .	109				Brücke über den Semmeringbach . . . . . " bei Hadersdorf . . . . . " bei Tratten . . . . . " hinter Tratten . . . . .
0	Hierzu gehört die Verbindungsstrasse von Labientschach.					Summe . .
0 3 + 150 <sup>9</sup>	Endet an der Gailthaler Strasse in Nötsch	309	900	10		Verbindungs-Strasse von Labientschach nach Nötsch als zweite Ausmündung in die Gailthaler Strasse . .
Die $4\frac{900}{4000}$ Meilen lange Strasse durchzieht 8 Dörfer.						Zusammen . . Gesamtlänge der Brücken in Klaßern . . . . .
<b>L. 34. Weissenbacher</b>						
0	Beginnt an der Tiroler Reichsstrasse in Weissenbach . . .	25			Sandartiger Boden.	
0 4 + 200	Mündet im D; Z: $\frac{0}{8}$ in die Bleiberger Strasse.		1200	10		Verbindungsstrasse zwischen der Tiroler Reichsstrasse und der Bleiberger Strasse.
Gesamtlänge $\frac{1200}{4000}$ Meilen.						Zusammen . .



Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1849	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schuhen		
0	Beginnt an der Tiroler Reichsstrasse in Nikolsdorf . . . . . Tragin (Eisenhammer) . . . . .	154	10000	9	Schotteriger, an einigen Stellen thonartiger Boden.	Traginer Brücke über den Stockenboier Bach mit einem steinernen Mittelpfeiler . . . . .
$\frac{0}{4}$		46				
$\frac{0}{8}$						
$\frac{0}{12}$						
I	St. Veit . . . . .	—				
$\frac{I}{4}$	Kreuzen . . . . .	481				1. Gratschienitzer Brücke über den Gratschienitzbach
$\frac{I}{8}$					2. Gratschienitzer Brücke „ „ „	
$\frac{I}{12}$					3. „ „ „ „ „	
II		St. Anton . . . . .	—			
$\frac{II}{4}$	Matschiedl . . . . .	183				Bräuer-Brücke über den Schmidbach . . . . .
$\frac{II}{8}$	Pörtsehach . . . . .	86				Neuwirth-Brücke über den Gailwalderbach . . . . .
$\frac{II}{8}$	Endet an der Bleiberger Strasse vor Bach.	109				
Strasse durchzieht 6 Dörfer.		Die $2\frac{2000}{4000}$ Meilen lange				Zusammen . . . . . Gesamtlänge der Brücken in Klaftern . . . . .
<b>L. 36. Stockenboier</b>						
0	Beginnt vor Tragin an der Kreuzner Strasse.				Schotteriger Boden.	Die auf diesem Strassenzuge vorkommenden, über den Stockenboier- und Weissenbach führenden Brücken sind grösstentheils hölzerne Nothbrücken.
$\frac{0}{4}$	Scharnützen . . . . .	30				
$\frac{0}{8}$	Alberden . . . . .	23				

## Strasse.

Schotter-Bezugsorte und Angabe der Verführungsdistanz	Mittlere Zufuhrs-Distanz in Klaftern	Beträchtliche Steigungen u. Gefälle		Brücken						Ketten-Brücken		Länge der		Anzahl der Strecken mit Gefahr von				Länge der	
				gewölbt		mit gemauerten Pfeilern und hölzernen Ueberbrückungen		gänzlich von Holz				gepflasterten	bedeckten	Strassenengen	Ueberschwemmungen	Verhölterungen	Schneeerhöhungen	gepflasterten	beschotterten
				Länge in Klaftern	Breite in Schuhen	Länge in Klaftern	Breite in Schuhen	Länge in Klaftern	Breite in Schuhen			Brücken in Klaftern						Strassenstrecken in Klaftern	
				ausgedrückt im Verhältnisse der Höhe zur Basis wie 1 zu:	auf die wirkliche Länge in Klaftern														
.	.	.	.	.	.	12 $\frac{1}{6}$	12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4000
.	.	.	.	.	.	.	.	4	12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4000
.	.	.	.	.	.	.	.	5		.	.	.	.	.	.	.	.	.	4000
.	.	.	.	.	.	.	.	4 $\frac{3}{6}$		.	.	.	.	.	.	.	.	.	4000
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2000
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2000
.	.	.	.	.	.	1	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10000
.	.	.	.	.	.	12 $\frac{1}{6}$	25 $\frac{1}{6}$	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10000

## Strasse.

Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schalen		
<b>L. 36. Stockenboier</b>						
0   12 I	Unterberg . . . . .	95	10000	10	Schotteriger Boden.	Die Strassenstrecke von Unterberg gegen Weissenbach ist durch die Hochwässer des Stockenboier und Weissen-Bachs häufigen Ueberflutungen und Verschotterungen ausgesetzt.
1   4   1   8	Gassen . . . . .	263				
1   12 II	Stockenboi . . . . .	356				
11   4   11   8	Endet in Weissenbach . . . . .	25				
Die 2 <sup>2000</sup> / <sub>4000</sub> Meilen lange Strasse durchzieht 6 Dörfer.					Zusammen . .	
<b>L. 37. Gitschthaler</b>						
0   4	Beginnt an der Tiroler Reichsstrasse in Greifenburg . . . .	620	13930	10	Schotterartiger, an einigen Stellen felsiger und thonartiger Boden.	Brücke bei Brueken über den Drauffluss mit 8 Mitteljochen . . . . .
0   8   0   12 I	Brueken . . . . .	103				
	Weissach . . . . .	102				
1   4   1   8   1   12 II	Weissbriach . . . .	608				Gössernig-Brücke über den Göstringbach bei Weissbriach . . . . . Renzerbach-Brücke . . . . . Schwarzenbach-Brücke . . . . .

Schotter-Bezugsorte und Angabe der Verfahrungs-Distanz	Mittlere Zufahrts-Distanz in Klaffern	Beträchtliche Steigungen u. Gefälle		Brücken								Länge der		Anzahl der Strecken mit				Länge der						
				gewölbt				mit gemauerten Pfeilern und hölzernen Ueberbrückungen						gänzlich von Holz						Ketten-Brücken	gepflasterten	bedielten	Gefahr von	
				Länge in Klaffern	Breite in Schuhen	Länge in Klaffern	Breite in Schuhen	Länge in Klaffern	Breite in Schuhen	Länge in Klaffern	Breite in Schuhen			Länge in Klaffern	Breite in Schuhen	Strasseneugen	Ueberschreitungen						Verschönerungen	Schneeerhöhungen
												gepflasterten	bescottierten											
															Strassenstrecken in Klaffern									

**Strasse.**

															10000
															10000

**Strasse.**

															4000
															4000
															4000



Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schuhen		

**L. 37. Gitschthaler**

II 4	Lassendorf . . . . .	113			Schotterartiger, an einigen Stellen felsiger und thonartiger Boden.	Golznigbach-Brücke . . . . .
II 8						Leditzbach-Brücke . . . . .
II 12						Golzer-Brücke . . . . .
III	Möschach . . . . .	112				Schachtenbach-Brücke . . . . .
III 4						1. Moosbach-Brücke . . . . .
III 4	Mündet in die Gailthaler Strasse in Hermagor . . . . .	603				2. „ „ „ . . . . .
III 7						Brücke über den Holzfriedgraben . . . . .
180°						Wutzen-Brücke . . . . .
						Bludnig-Brücke . . . . .
						Lalergraben-Brücke . . . . .
						Steinerstiegen-Brücke . . . . .
						Brücke über den Bruderschaftsgraben . . . . .
						Brücke über den Lieschgraben . . . . .
						Steinerne Brücke am Liesnig . . . . .
						„ „ „ Lieschbach . . . . .
						Brücke zu Ober-Möschach . . . . .
						„ „ Unter-Möschach . . . . .
Die 3 $\frac{1930}{1000}$ Meilen lange Strasse durchzieht 2 Marktflecken und 5 Dörfer.						Zusammen . . . . .
						Gesamtlänge der Brücken in Klaftern . . . . .

**L. 38. Möllthaler**

0	Beginnt an der Tiroler Reichsstrasse zu Möllbrücken . . . . .	191			Grösstentheils schotterartiger Boden.		
0 4	Pattendorf . . . . .	85					
0 8	Mühdorf . . . . .	334				Brücke bei Mühdorf über den Mühdorfer Bach . . . . .	
0 12	Kollmitz . . . . .	113					Sag-Brücke über den Sagbach . . . . .
I							Brücke über den Mühdorfer Graben . . . . .
						„ bei Kollmitz über den Rückenbach . . . . .	



Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung	
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schuhen			
<b>L. 38. Möllthaler</b>							
$\frac{1}{4}$	Naplach . . . . .	143			Grösstentheils schotteriger Boden.	Brücke bei Kollnitz über den Möllfluss mit 2 Mittelj. Auen-Brücke über das Auenbach . . . . . Bären-Brücke über den Bärenbach . . . . .	
$\frac{1}{8}$	Benk . . . . .	172				Brücke über den Teichlerbach . . . . . " " " Möllfluss bei Benk, mit 2 Mittelj. " " " Zwangberger Bach bei Gratschach " " " Gratschacher Bach bei Gratschach	
$\frac{1}{12}$	Unter-Gratschach . . . . .	48					
II							
$\frac{II}{4}$	Stallhofen . . . . .	104					Mühlecker Brücke über den Mühlbach zu Ober-Vellach
$\frac{II}{8}$	Ober-Vellach . . . . .	559					Brücke über den Kapponigbach in Ober-Vellach . . . . . " " " Mallnitzbach bei Raufen . . . . .
$\frac{II}{12}$	Raufen . . . . .	46					
III							
$\frac{III}{4}$	Flattach . . . . .	177					Brücke über den Flattacher Bach in Flattach . . . . . " " " Kleindorfer Bach . . . . . " " " Radschitzenbach . . . . . " " " Fraganter Bach in Fragent . . . . .
$\frac{III}{8}$							
$\frac{III}{12}$	Fragant . . . . .	279					
IV							
$\frac{IV}{4}$			38360	10			Brücke über den Gössnitzbach . . . . . Möllstein-Brücke über den Möllfluss, mit 2 Mittelj. Brücke über den Wöllabach bei Wöllatratten . . . . . " " " Möllfluss bei Pestratten, mit 1 Mittelj. Brücke über den Staller Wildbach in Stall . . . . .
$\frac{IV}{8}$							
$\frac{IV}{12}$	Stall . . . . .	273					
V							
$\frac{V}{4}$	Tressdorf . . . . .	236				Brücke über den Tressdorfer Wildbach bei Tressdorf	
$\frac{V}{8}$	Rangersdorf . . . . .	150				" " " Rangersdorfer Mühlbach . . . . . " " " Möllfluss mit 2 Mitteljochen . . . . .	
$\frac{V}{12}$							



Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schuhen		
<b>L. 38. Möllthaler</b>						
VI	Lainach . . . . .	212				Auen-Brücke über den Möllfluss-Arm . . . . . Brücke über den Lainacher Bach . . . . . Lainacher Mühlbach-Brücke . . . . .
$\frac{VI}{4}$	Reinthal . . . . .	84				Auen-Brücke über den Auenbach . . . . . Brücke über den Diebsbach . . . . .
$\frac{VI}{8}$						
$\frac{VI}{12}$	Winklern . . . . .	239				Brücke über den Möllfluss zunächst Winklern . . . . .
VII						
$\frac{VII}{4}$	Mörtschach . . . . .	124			Grösstentheils schotteriger Boden.	" " " Gallenitzenbach . . . . . Saag-Brücke . . . . . Brücke über das Ledererbachl . . . . .
$\frac{VII}{8}$						
$\frac{VII}{12}$			" " " den Asten-Wildbach in Mörtschach . . . . . " " " " ausser Mörtschach . . . . . " " " Möllfluss bei Stampfer . . . . . " " " Wagonitzer Bach mit 1 Mitteljoeh . . . . .			
VIII						
$\frac{VIII}{4}$	Döllach . . . . .	318				Sagritzer Brücke über den Möllfluss . . . . . Galler Brücke über den Donnerbach . . . . . Brücke über den Zirknitzbach in Döllach . . . . .
$\frac{VIII}{8}$						
$\frac{VIII}{12}$			" " " Möllfluss bei Putschall . . . . .			
IX	Putschall . . . . .	121				Juden-Brücke über den Möllfluss . . . . . Brücke über den Apriacher Bach . . . . . " " " Fleissbach bei Pockhorn . . . . .
$\frac{IX}{4}$	Poekhorn . . . . .	87				
$\frac{IX}{8}$						
$\frac{IX}{9} + 110^0$	Endet in Winkel-Heiligenblut . . . . .	177				Hafner Brücke über den Heiligenbluter Bach . . . . .
Die $9 \frac{2360}{4000}$ Meilen lange Strasse durchzieht 2 Marktflecken und 21 Dörfer.						Zusammen . . . . . Gesamtlänge der Brücken in Klaftern . . . . .



## L. 39. Lendorfer

Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schuhen		
0	Beginnt an der Tiroler Reichsstrasse vor Lendorf . . . . .	375	2500	10	Schotteriger Boden.	Die Strasse dient als Verbindung der Tiroler mit der Salzburger Reichsstrasse.
$\frac{0}{8} + 500^0$	Mündet in die Salzburger Reichsstrasse vor Lieserhofen . . .	237				
Gesamtlänge $\frac{2500}{4000}$ Meilen.					Zusammen . .	

## L. 40. Millstätter

0	Beginnt an der Salzburger Reichsstrasse vor Lieserhofen . . . . .	237	19068	10	Thonartiger und stellenweise schotteriger Boden.	Brücke über die Lieser bei Liesereck, mit 3 Mitteljochen . . . . . Fliegel-Brücke . . . . . Brücke über den Gritschacher Bach bei Gritschach  „ „ „ Millstätter Bach in Millstatt . . . . . Pesentheiner Brücke über den Pesentheiner Bach Brücke über den Dellacher Bach in Dellach . . . . . Thomas-Brücke . . . . . Bühlbauer-Brücke . . . . . Schinter-Brücke . . . . .
$\frac{0}{4}$	Liesereck . . . . .	12				
$\frac{0}{8}$	Seebach . . . . .	21				
$\frac{0}{12}$	Gritschach . . . . .	80				
I						
$\frac{1}{4}$	Millstatt . . . . .	481				
$\frac{1}{8}$						
$\frac{1}{12}$	Dellach . . . . .	72				
II						
$\frac{II}{4}$						
$\frac{II}{8}$	Döbriach . . . . .	172				
III						





Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaßern	mittlere Breite in Schuhen		
<b>L. 40. Millstätter</b>						
III 4	Radenthein . . . .	132			Thonartiger und stellenweise schotteriger Boden.	Brücke über den Kaninger Bach in Radenthein . . .
III 8	St. Peter . . . . .	93				1. Brücke über den Kirchheimer Bach beim Grabenschmied . . . . . 2. Brücke über den Kirchheimer Bach . . . . .
III 12						Brücke über den Oswalder Bach . . . . .
IV	Ober-Aigen . . . .	63				Mauerwirths-Brücke bei Klein-Kirchheim . . . . . Brücke über den Zirkitzenbach . . . . .
IV 4	Klein-Kirchheim . .	154			" " " Gurkfluss bei Widweg . . . . .	
IV 8	Zirkitzen . . . . .	164				
IV 12 + 68 <sup>o</sup>	Mündet i. d. Feldkirchner Strasse in Widweg	46				
Die $4 \frac{3086}{1000}$ Meilen lange Strasse durchzieht 1 Marktflecken und 12 Dörfer.						Zusammen . .
<b>L. 41. Weissensteiner</b>						
0	Beginnt in <b>Villach</b>	3040			Schotteriger, an einigen Stellen moosiger Boden.	Gumererbach-Brücke . . . . .
0 4	Wollanig . . . . .	331				Pucher Brücke über den Zauchenbach . . . . .
0 8						
0 12						
I	Gumern . . . . .	77				Lauen-Brücke über den Weissensteiner Bach . . . Pressnig-Brücke über den Pressnigbach . . . . .
I 4	Puch . . . . .	202				Flatnitz-Brücke über den Flatnitzbach . . . . .
I 8	Weissenstein . . .	266				
I 12			14500	10		
II						



Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schublen		
<b>L. 41. Weissensteiner</b>						
II 4	Tscheiritsch . . . . .	119			Schotteriger, an einigen Stellen moosiger Boden.	Lausacher Brücke über den Lausacherbach . . . . .
	Stuben . . . . .	32				Tscheiritschbach-Brücke . . . . .
II 8	Lang . . . . .	27				Tresacher Brücke über den Schlaferbach . . . . .
II 12						
III	Ferndorf . . . . .	102				
III 4 + 500 <sup>a</sup>	Mündet in die Tiroler Reichsstrasse zu Ollsach . . . . .	87				
Die $3\frac{2500}{4000}$ Meilen lange						Zusammen . . . . .
Strasse durchzieht 1 Stadt und 9 Dörfer.						Gesamtlänge der Brücken in Klaftern . . . . .
<b>L. 42. Paternioner</b>						
0	Beginnt an der Tiroler Reichsstrasse in Paternion . . . . .	455	1000	9	Thonartiger Boden.	Paternioner Drau-Brücke über den Draufloss mit 10 Mitteljochen (besteht eine Brückenmauth, zu deren Bezug die Gemeinde Paternion berechtigt ist) . . . . .
0 4	Patendorf . . . . .	41				
	Mündet in die Weissensteiner Strasse in Lang	27				
Die $\frac{1000}{4000}$ Meilen lange						Zusammen . . . . .
Strasse durchzieht 1 Marktflecken und 2 Dörfer.						
<b>L. 43. Afritzer</b>						
0	Beginnt in Villach	3040			Sandiger und steiger Boden.	
0 4 0 8	St. Ruprecht . . . . .	77				



Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	Mittlere Breite in Schuhen		
<b>L. 43. Afritzer</b>						
0 12 I	Töbring . . . . .	205			Sandiger und steiniger Boden.	Steinhauer Brücke über den Treffner Bach bei Töbring
1 4 1 8	Treffen . . . . . Köttwein . . . . .	378 122				Treffner Brücke über den Treffner Bach . . . . .
1 12	Winklern . . . . .	203				Winkler-Brücke über den Winkler Bach . . . . .
	Aeusserer Einöd . . . . .	101				Falken-Brücke über den Falkenbach . . . . .
II	Innere Einöd . . . . .	46				Blattner Brücke über den Afritzer Bach . . . . .
						Kreuzen-Brücke über den Kreuzenbach . . . . .
						Konfinbach-Brücke . . . . .
						Rader-Brücke . . . . .
II 4						Klausenschmied-Brücke über den Afritzer Bach . . . . .
II 8	Afritz . . . . .	179	17000	10		Konrad-Brücke über den Afritzer Bach . . . . .
II 12	Gassen . . . . .	90				Wein-Brücke über den Afritzer Seebach . . . . .
III	Untersee . . . . .	46				Triebenbach-Brücke . . . . .
						Sand-Brücke über den Seebach . . . . .
						Sag-Brücke über den Seebach . . . . .
III 4	Irrlach . . . . .	42				Back-Kramer Brücke über den Afritzer Bach . . . . .
III 8	Obersee . . . . .	90			Peirer-Brücke über den Seebach . . . . .	
III 12	Unter-Tweng . . . . .	125			Baderhaus-Brücke über den Seebach . . . . .	
IV	Töplitz . . . . .	42			Presser-Brücke über den Seebach . . . . .	
IV 4	Mündet in die Millstätter Strasse in Radenthein . . . . .	132			Rautner Brücke über den Rautenbach . . . . .	
					Tischler-Brücke über das Krambachl . . . . .	
					Trattnerbacher Brücke . . . . .	
Zusammen . . . . .						
Die $4 \frac{1000}{3000}$ Meilen lange						Gesamtlänge der Brücken in Klaftern . . . . .
Strasse durchzieht 1 Stadt und 15 Dörfer.						

Schotter-Bezugsorte und Angabe der Verfahrungs-Distanz	Mittlere Zufuhrs-Distanz in Klaftern	Beträchtliche Steigungen u. Gefälle		Brücken						Ketten-Brücken		Länge der		Anzahl der Strecken mit Gefahr von				Länge der	
				gewöhnlich		mit gemauerten Pfeilern und hölzernen Ueberbrückungen		gänzlich von Holz				gepflasterten	bedeckten	Strassenengen	Ueberschwemmungen	Verachotterungen	Schneeverwehungen	gepflasterten	beschotterten
				Länge in Klaftern	Breite in Schuhen	Länge in Klaftern	Breite in Schuhen	Länge in Klaftern	Breite in Schuhen			Brücken in Klaftern	Strassenstrecken in Klaftern						
				auf die wirkliche Länge in Klaftern		ausgedrückt im Verhältnis der Höhe zur Basis wie 1 zu:													
.	.	.	.	.	.	.	.	8 $\frac{1}{8}$	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4000	
.	.	.	.	.	.	.	.	3 $\frac{1}{8}$	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4000	
.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4000	
.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.		
.	.	.	.	.	.	.	.	7	.	.	.	.	.	.	.	.	.		
.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.		
.	.	.	.	.	.	.	.	3 $\frac{1}{8}$	.	.	.	.	.	.	.	.	.		
.	.	.	.	.	.	.	.	1 $\frac{1}{8}$	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4000	
.	.	.	.	.	.	.	.	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4000	
.	.	.	.	.	.	.	.	7	.	.	.	.	.	.	.	.	.		
.	.	.	.	.	.	.	.	4 $\frac{1}{8}$	.	.	.	.	.	.	.	.	.		
.	.	.	.	.	.	.	.	2 $\frac{1}{8}$	.	.	.	.	.	.	.	.	.		
.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.		
.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4000	
.	.	.	.	.	.	.	.	4 $\frac{1}{8}$	.	.	.	.	.	.	.	.	.		
.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.		
.	.	.	.	.	.	.	.	1 $\frac{1}{8}$	.	.	.	.	.	.	.	.	.		
.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4000	
.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.		
.	.	.	.	.	.	.	.	2 $\frac{1}{8}$	.	.	.	.	.	.	.	.	.		
.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4000	
.	.	.	.	.	.	.	.		.	.	.	.	.	.	.	.	.	1000	
.	.	.	.	.	.	.	.	21	.	.	.	.	.	.	.	.	.	17000	
.	.	.	.	.	.	.	.	90 $\frac{1}{8}$	.	.	.	.	.	.	.	.	.		

## L. 44. Ariacher

Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schüben		
0	Beginnt an der Afritzer Strasse bei der Innern Einöd . . .	46			Schotterartiger Boden.	Gränz-Klam-Brücke über den Afritzer Bach . . . . . 1. Dreihofnergarten-Klam-Brücke über den Landstädter Bach . . . . . 2. Dreihofnergarten-Klam-Brücke über den Landstädter Bach . . . . . 3. Dreihofnergarten-Klam-Brücke über den Landstädter Bach . . . . . Dreihoferbach-Brücke . . . . . Brünn-Brücke über den Dreihofbach . . . . . " " " " " Judwaldbach . . . . . Landstädterbach-Brücke . . . . . Strassenmühl-Brücke über den Ariacher Bach . . . . . Schmied-Brücke " " " " " . . . . . Trenk-Brücke über das Trinkerbachl. . . . . Artersag-Brücke über das Tauchnerbachl . . . . .
$\frac{0}{4}$						
$\frac{0}{8}$	Ariach . . . . .	187	4000	9		
$\frac{0}{12}$						
1	Endet an der Gränze des Bezirks Feldkirchen bei Klösterl	—				Kohlbaren-Brücke über den Sauerwaldbach . . . . . Hubermühl-Brücke " " " " " . . . . . Huber-Brücke über den Tauchenbach . . . . . Niedereggenbach-Brücke . . . . .
Zusammen . . .						
Gesamtlänge 1 Meile.			Gesamtlänge der Brücken in Klaftern . . . . .			

## L. 45. Villach-Feldkirchner

Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schüben		
0	Beginnt in Feldkirchen . . . . .	1263			Schotterartiger und moosiger Boden.	In Feldkirchen besteht eine städtische Pflastermauth
$\frac{0}{4}$						
$\frac{0}{8}$	Tiefen . . . . .	149				Tiefenbacher Brücke in Tiefen (Strassenenge in Tiefen) . . . . .
$\frac{0}{12}$	Piehl . . . . .	29				Haslerbach-Brücke (Strassenenge in Piehl) . . . . .
1	Steindorf . . . . .	176				Steindorfer Brücke . . . . .
$\frac{1}{4}$	Stiegel . . . . .	51				Kollitsch-Brücke . . . . . Piehler Brücke . . . . .





Meilen-Distanz-Zeichen	Durchgangs-Orte	Bevölkerung im J. 1846	Strassen-		Natürliche Beschaffenheit des Bodens	Strassen-Detail-Beschreibung
			Länge in Klaftern	mittlere Breite in Schüben		
<b>L. 45. Villach-Feldkirchner</b>						
$\frac{1}{2}$ $\frac{1}{12}$ II			13152	10	Schotterartiger und moosiger Boden.	Dornbacher Brücke . . . . .
$\frac{II}{4}$ $\frac{II}{8}$ $\frac{II}{12}$	Sottendorf . . . . .	180				Strassenrad-Brücke . . . . .
	St. Urban . . . . .	—				Fretschger-Brücke . . . . .
III	St. Andrä . . . . .	54				Rabenbach-Brücke . . . . .
$\frac{III}{4} +$ 152 <sup>0</sup>	Endet an der Italiä- ner Reichsstrasse in Seebach . . . . .	380				Mühlbauer-Brücke . . . . .
					Brücke über den Fristenbach . . . . .	
					„ „ das Bartlbauerbachl . . . . .	
					„ „ „ Dellacherbachl . . . . .	
					„ „ „ Sprungbachl . . . . .	
					„ „ „ den Trassegger Donnacherbach . . . . .	
					Ossiacher See-Brücke mit 2 Mitteljochen . . . . .	
					Zusammen . .	
	Die $3 \frac{1152}{4000}$ Meilen lange					
	Strasse durchzieht 4 Marktflecken und 8 Dörfer.					
<b>L. 46. Ossiacher</b>						
0	Beginnt an der Vil- lach - Feldkirchner Strasse bei St. Andrä	54	2500	9	Thonartiger Boden.	Die Fortsetzung dieses Strassenzugs führt über Heiligenstadt, Ossiach, Buchscheiden und verbindet die Villach-Feldkirchner mit der Feldkirchner Strasse. Wichtige Objecte kommen auf dieser Strassen- strecke nicht vor.
$\frac{0}{8} +$ 500 <sup>0</sup>	Endet an der Gränze des Bezirks Feld- kirchen.					
	Gesamtlänge $\frac{2500}{4000}$ Meilen.					Zusammen . .



## über den Stand der wichtigsten Landesstrassen

Nr. des Strassenzuges	Benennung der Strasse	Gepflastert in der Breite				Beschottert in der Breite				Gesamtlänge der Durchfahrtsstrassen		
		über 30'	v. 24'—30'	v. 16'—24'	unter 16'	mit Grundlage		ohne Grundlage				
						über 30'	v. 24'—30'	v. 16'—24'	unter 16'			
Länge in Klaftern												
1.	Feldkirchner Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	8.500	23.564	.
2.	Glanthaler Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	12.734	.
3.	Gurkthaler Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	28.500	.
4.	Metnitzer Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	9.000	.
5.	St. Lambrecht Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2.000	.
6.	Freudenberg-Ebensteiner Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	33.160	.
7.	St. Veit-Völkermarkter Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8.000	.
8.	Osterwitzer Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4.000	.
9.	Krapfeld-Schelmberger Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	11.800	.
10.	Friesach-Althofner Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3.000	.
11.	Silberek-Althofner Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1.400	.
12.	Krapfeld-Althofner Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1.500	.
13.	Althofner Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2.000	.
14.	Packer Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8.134	.
15.	Kollnitzer Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	375	.
16.	Plestätten-Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1.200	.
17.	Verbindungsstrasse von Unter-Drauburg gegen Windischgratz . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	98	.
18.	Völkermarkt-Trixner Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	7.000	.
19.	Völkermarkt-Kappler Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8.900	.
20.	Bleiburger Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	28.770	.
21.	Bleiburg-Eberndorfer Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10.800	.
22.	Klagenfurt-Kappler Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10.865	.
23.	Unter-Rosenthaler Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	9.419	.
24.	Ober-Rosenthaler Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	23.500	.
25.	Keutschacher Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	13.866	.
26.	Latschacher Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	11.400	.
27.	Lindner Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1.500	.
28.	Veldner Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1.000	.
29.	Latschach-Ober-Rosenthaler Verbindungsstrasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2.500	.

## Uebersicht

in Kärnten im Jahre 1855.

Anzahl der Schotter- Bezugsorte	Anzahl der beträchtlichen		Brücken						Ketten- Brücken		Länge der		Anzahl der Strecken mit				Länge der		Gesamtlänge der Strassen in Meilen
			gewölbt		mit gemauerten Pfeilern und hölzernen Ueberbrückungen		gänzlich von Holz				gepflasterten	bedielten	Gefahr von				gepflasterten	beschotterten	
	Steigungen	Gefälle	Anzahl	Länge in Klaftern	Anzahl	Länge in Klaftern	Anzahl	Länge in Klaftern	Anzahl	Länge in Klaftern	Brücken in Klaffern	Strassenengen	Ueberschwemmungen	Verschotterungen	Schauererhöhungen	Strassenstrecken in Klaffern	gepflasterten	beschotterten	
.	8	.	13	40	1	4	35	130 $\frac{1}{2}$	.	.	.	.	4	.	1	.	32.064	8 $\frac{64}{1000}$	
.	1	.	3	4 $\frac{3}{8}$	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	12.734	3 $\frac{734}{1000}$	
.	4	.	5	19 $\frac{1}{2}$	7	29	10	31 $\frac{3}{8}$	.	.	.	.	3	1	.	.	28.500	7 $\frac{500}{1000}$	
.	.	.	1	2	2	6	6	19 $\frac{3}{8}$	.	.	.	.	.	.	.	.	9.000	2 $\frac{000}{1000}$	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2.000	$\frac{2000}{1000}$	
.	.	.	1	2	8	30	20	47	.	.	.	.	4	.	.	.	33.160	8 $\frac{160}{1000}$	
.	.	.	1	1	5	5 $\frac{1}{8}$	2	29	.	.	.	.	.	.	.	.	8.000	2	
.	.	.	.	.	.	.	1	1 $\frac{1}{8}$	.	.	.	.	.	.	.	.	4.000	1	
.	1	.	.	.	3	25 $\frac{1}{8}$	1	2	.	.	.	.	.	.	.	.	11.800	2 $\frac{800}{1000}$	
.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3.000	$\frac{3000}{1000}$	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1.400	$\frac{1400}{1000}$	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1.500	$\frac{1500}{1000}$	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2.000	$\frac{2000}{1000}$	
.	.	.	1	2 $\frac{1}{8}$	1	2 $\frac{1}{8}$	3	30 $\frac{3}{8}$	.	.	.	.	1	.	.	.	8.134	2 $\frac{134}{1000}$	
.	.	.	.	.	.	.	1	36	.	.	.	.	.	.	.	.	375	$\frac{375}{1000}$	
.	.	.	.	.	.	.	1	23	.	.	.	.	.	.	.	.	1.200	$\frac{1200}{1000}$	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	98	$\frac{98}{1000}$	
.	1	.	4	7 $\frac{1}{8}$	1	1 $\frac{2}{8}$	1	20 $\frac{1}{8}$	.	.	.	.	.	.	.	.	7.000	1 $\frac{000}{1000}$	
.	1	.	2	3 $\frac{3}{8}$	1	2 $\frac{1}{8}$	5	130 $\frac{3}{8}$	.	.	.	.	1	3	.	.	8.900	2 $\frac{900}{1000}$	
.	1	.	14	33 $\frac{3}{8}$	.	.	7	.	.	.	.	.	1	.	.	.	28.770	7 $\frac{770}{1000}$	
.	.	.	.	.	2	7	5	15 $\frac{3}{8}$	.	.	.	.	.	.	.	.	10.800	2 $\frac{800}{1000}$	
.	1	.	.	.	1	80	8	.	.	.	.	.	.	1	.	.	10.865	2 $\frac{865}{1000}$	
.	4	.	1	2 $\frac{3}{8}$	.	.	15	54 $\frac{3}{8}$	.	.	.	.	2	2	.	.	9.419	2 $\frac{419}{1000}$	
.	.	.	2	10 $\frac{3}{8}$	.	.	26	174 $\frac{1}{8}$	.	.	.	.	1	4	.	.	23.500	5 $\frac{500}{1000}$	
.	3	.	7	24	.	.	1	2 $\frac{3}{8}$	.	.	.	.	4	.	.	.	13.866	3 $\frac{866}{1000}$	
.	.	.	2	2	.	.	11	34	.	.	.	.	.	.	.	.	11.400	2 $\frac{400}{1000}$	
.	.	.	.	.	.	.	1	60	.	.	.	.	.	.	.	.	1.500	$\frac{1500}{1000}$	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1.000	$\frac{1000}{1000}$	
.	.	.	.	.	.	.	1	2 $\frac{1}{8}$	.	.	.	.	.	.	.	.	2.500	$\frac{2500}{1000}$	

Nr. des Strassenzuges	Benennung der Strasse	Gepflastert in der Breite				Beschottert in der Breite								Gesamtlänge der Durchfahrtsstrassen			
		über 30'	v. 24'—30'	v. 16'—24'	unter 16'	mit Grundlage				ohne Grundlage							
						über 30'	v. 24'—30'	v. 16'—24'	unter 16'	über 30'	v. 24'—30'	v. 16'—24'	unter 16'				
		Länge in Klaftern															
30.	Weissenfelder Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2.900	.
31.	Gailthaler Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	40.180	.
32.	Hohenthurmer Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1.000	.
33.	Bleiberger Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	12.000	.	.	4.900	.
34.	Weissenbacher Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1.200	.
35.	Kreuzner Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10.000	.
36.	Stockenboier Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10.000	.
37.	Gitschthaler Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	13.930	.
38.	Möllthaler Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	38.360	.
39.	Lendorfer Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2.500	.
40.	Millstätter Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	19.068	.
41.	Weissensteiner Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	14.500	.
42.	Paternioner Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1.000	.
43.	Afritzer Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	17.000	.
44.	Ariacher Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4.000	.
45.	Villach-Feldkirchner Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	13.152	.
46.	Ossiacher Strasse . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2.500	.
	<b>Summe . . . . .</b>	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	20.500	476.175	.	°	

Anmerkung. Von den mit einem ° bezeichneten Columnen konnte keine Summe gebildet werden, da ausser den spe-

Anzahl der Schotter- Bezugsorte	Anzahl der beträchtlichen		Brücken						Ketten- Brücken		Länge der		Anzahl der Strecken mit				Länge der		Gesamtlänge der Strassen in Meilen
			gewöhnlt		mit gemauerten Pfeilern und hölzernen Ueberbrückungen		gänzlich von Holz				gepflasterten	bedeckten	Strassenengen	Ueberrückungen	Gefahr von		gepflasterten	beschotterten	
	Steigungen	Gefälle	Anzahl	Länge in Klaftern	Anzahl	Länge in Klaftern	Anzahl	Länge in Klaftern	Anzahl	Länge in Klaftern	Brücken in Klaftern	Verschotterungen			Schneeverwehungen	Strassenstrecken in Klaftern			
													Strassenengen	Ueberrückungen		Verschotterungen	Schneeverwehungen		
.	.	.	.	.	.	.	6	35 $\frac{5}{6}$	.	.	.	.	.	.	.	2.900	2900		
.	1	.	2	15 $\frac{3}{6}$	1	30	49	250 $\frac{3}{6}$	.	.	.	.	.	.	.	40.180	40180		
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1.000	1000		
.	.	.	.	.	.	.	5	15 $\frac{3}{6}$	.	.	.	.	.	.	.	16.900	16900		
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1.200	1200		
.	.	.	.	.	1	12 $\frac{4}{6}$	5	25 $\frac{1}{6}$	.	.	.	.	.	.	.	10.000	25000		
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10.000	25000		
.	.	.	3	9 $\frac{3}{6}$	.	.	18	121 $\frac{1}{6}$	.	.	.	.	.	.	.	13.930	31930		
.	.	.	.	.	7	42	40	233 $\frac{3}{6}$	.	.	.	.	.	.	.	38.360	92360		
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2.500	2500		
.	.	.	2	.	2	.	12	.	.	.	.	.	.	.	.	19.068	43086		
.	.	.	.	.	.	.	9	14	.	.	.	.	.	.	.	14.500	32500		
.	.	.	.	.	.	.	1	40	.	.	.	.	.	.	.	1.000	1000		
.	.	.	.	.	.	.	21	90 $\frac{1}{6}$	.	.	.	.	.	.	.	17.000	41000		
.	.	.	.	.	.	.	16	84 $\frac{3}{6}$	.	.	.	.	.	.	.	4.000	1		
.	.	.	1	.	3	.	12	.	.	.	.	2	.	.	.	13.152	31152		
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2.500	2500		
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	496.675	124675		

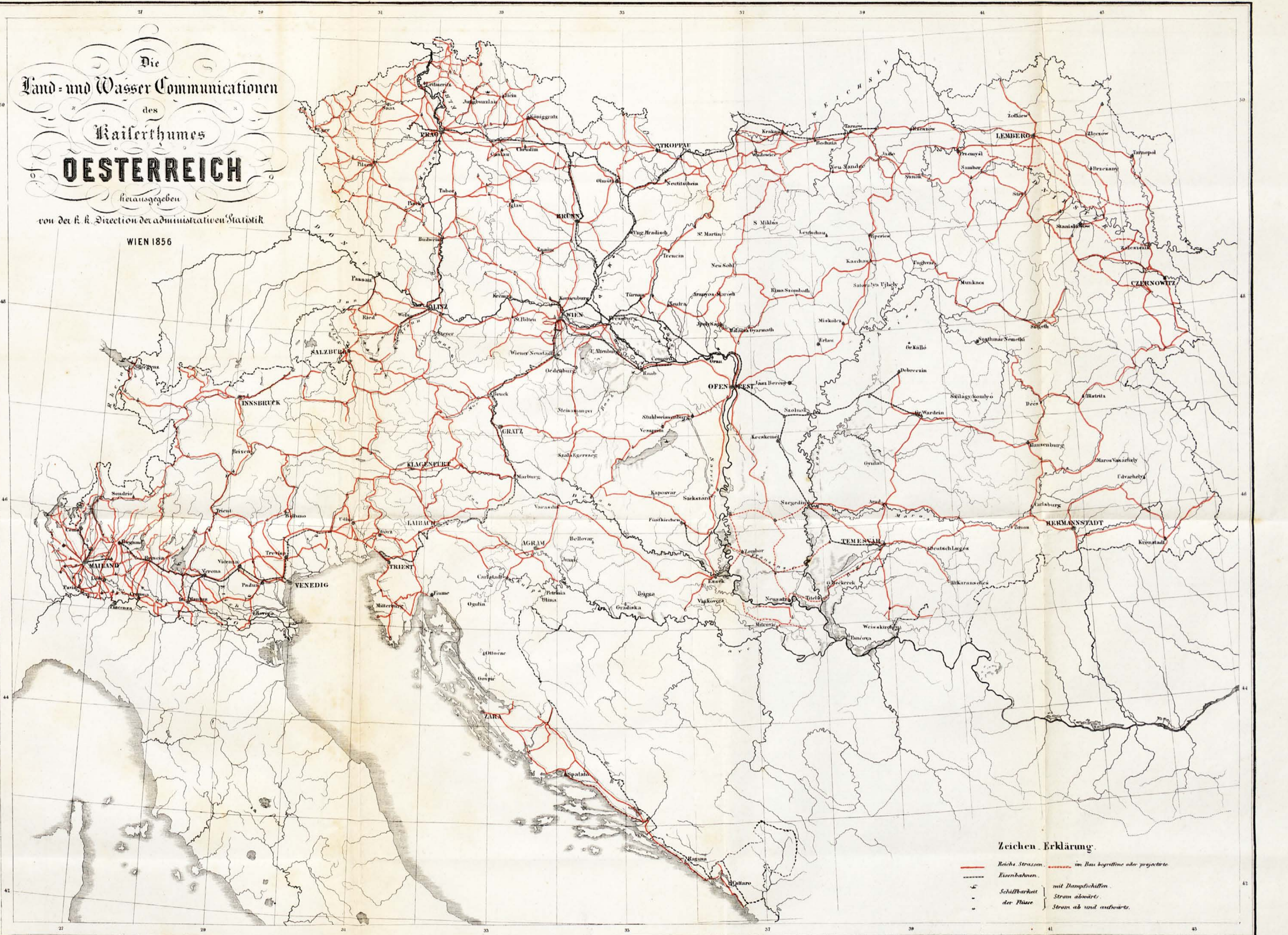
ciell angeführten ziffermässigen Nachweisungen die Angaben theils unvollständig sind, theils aber gänzlich fehlen.



Die  
Land- und Wasser Communicationen  
des  
Kaiserthumes  
**OESTERREICH**

herausgegeben  
von der k. k. Direction der administrativen Statistik

WIEN 1856



**Zeichen Erklärung.**

- Reichs-Strassen
- - - Eisenbahnen
- - - - - im Bau begriffene oder projectirte
- - - - - mit Dampfschiffen
- - - - - Strom abwärts
- - - - - der Flüsse
- - - - - Strom ab und aufwärts

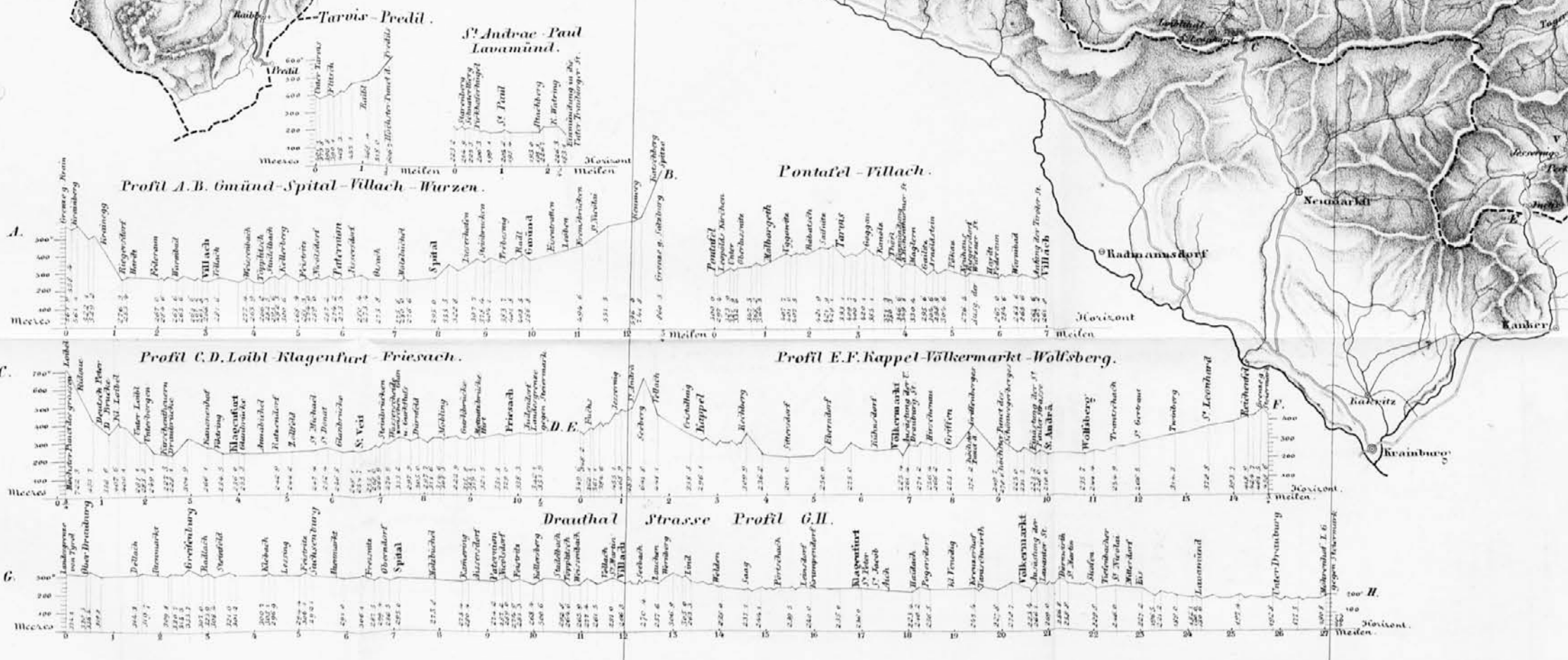






Die  
Land- und Wasser Communicationen  
des  
**HERZOGTHUMES KÄRNTEN**

Herausgegeben von der k. k.  
**DIRECTION**  
der administrativen Statistik  
Wien 1857.



### Zeichen - Erklärung.

Staaten		landartig	30' und darüber breit.
mit Grundbau	ohne Grundbau	-----	24' bis 30'
		-----	18' bis 24'
		-----	8' bis 18'

Anmerkung: Diese Berechnungen beziehen sich nur auf die Constructionen der Straßen. In deren Ausführung über Straßen sehen jetzt die Seitenberechnung der römischen Ziffern gelten für die Reichstrassen die arabischen für die Landes-Bezirke- und Privat-Straßen.  
Die Berechnungen sind alle von Hagenfurt aus gegen die Kronlandsgrenze gerechnet.

Art der Schiffbarkeit.		Sonstige Bezeichnungen.	
mit Flößen	abwärts	0 bis 1000 Einwohner	Schlösser
abwärts	ab- und aufwärts	1000 bis 2000 Einwohner	Burgen
Baumflößen		2000 bis 3000 Einwohner	Heilquellen
Bäfen		3000 bis 4000 Einwohner	Reiche
Landungsplätze		4000 bis 5000 Einwohner	Kronländer
Jahreszeiten		5000 bis 6000 Einwohner	Bezirke
Schleusen		6000 bis 7000 Einwohner	
Wägen		7000 bis 8000 Einwohner	
Schiffahrts-Büchsen		8000 bis 9000 Einwohner	
Schiffahrts-Tonale		9000 bis 10000 Einwohner	

