

Oberösterreichische Heimatblätter

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

Jahrgang 3

Heft 2

April-Juni 1949

Inhalt

	Seite
Dr. Alfred Hoffmann: Aufgaben der geschichtlichen Landesforschung in Oberösterreich	97
Heinrich Decker: Die Alterswerke Meinrad Guggenbichlers. Zum 300. Geburtstag des Künstlers	109
Univ.-Prof. Dr. Alfred Drel: Anton Bruckners Nachlaß	116
J. Unfried: Franz Faver Müller	124
Dr. Hubert Razingger: Der Tragweiner Faust. Zur Uraufführung des Werkes im Puppenspieltheater Franz Böhrengers im Linzer Rathaus am 2. April 1949	141
Anton von Spaun: Lebendige Worte an die Heimat. Zusammenge stellt von Otto Jungmaier	145

Bausteine zur Heimatkunde

Dr. F. Juraschek: Das Wertmaß der karolingischen Martinskirche in Linz	155
Dr. F. Pfeffer: Die „Ochsenstraße“ bei Linz	162
Dipl. Rfm. Engelbert Eßlehbichler: Das einstige Ennstor in Steyr und sein Wappenschmuck	169
Dr. Gustav Brachmann: Trog-Dexler	173
Herbert Jandaurek: Der Mitterweg	176
F. Brosch: Flurkundliche Bemerkungen zu den Mitterwegen	177
F. Rosenauer: „Von Affn und Strauben“	178

Lebensbilder

Dr. Eduard Kriebbaum: Schuldirektor I. R. Josef Schaller	179
Schrifttum	183
Verzeichnis der oberösterreichischen Neuerscheinungen	186
Dr. Eduard Straßmahr: Heimatkundliches Schrifttum über Oberösterreich 1948	189

Jährlich 4 Hefte

- Zuschriften für die Schriftleitung (Beiträge, Besprechungsstücke) an Dr. Franz Pfeffer,
Linz a. D., Museumstraße 14
- Zuschriften für die Verwaltung (Bezug) an die Buchdruckerei des Amtes der o.-ö. Landes-
regierung, Linz a. D., Klosterstraße 7
- Verleger und Eigentümer: Verlag des Amtes der o.-ö. Landesregierung, Linz a. D., Klosterstr. 7
- Herausgeber und Schriftleiter: Dr. Franz Pfeffer, Linz a. D., Museumstraße 14
- Druckstöcke: Altschneeanstalt Franz Krammer, Linz a. D., Krammstraße 3
- Druck: Buchdruckerei des Amtes der o.-ö. Landesregierung, Linz a. D., Klosterstraße 7

Triangulatur. Ist das Zufall? Völlig ausgeschlossen ist es, daß der Nischenbaumeister Fußmaß wie Triangulatur an den Urkaden des Erstbaues beobachtet hätte und beides darum seinem Umbau auch zugrunde legt. Vielmehr werden wir zur Annahme gedrängt, daß der Erstbau und der Umbau zur Nischenkirche aus

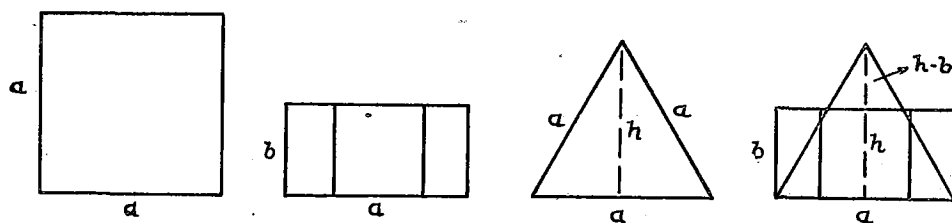


Abb. 5: Grundformen der Aufrißgestaltung

gleicher Werkstradition kommen. Das kann aber bei der historischen Lage nur die bajubarische sein, also das höfische Bauwesen der Agilolfinger. Das würde bedeuten, daß der Erstbau am ehesten der Zeit um 700, dem Zeitpunkt der Errichtung der Herzogsresidenz in Regensburg unter Herzog Theodo zuzuschreiben sei¹⁵⁾. Ebenso aber dürfte der Nischenbau nicht der karolingisch-fränkischen Baukunst, sondern vielmehr jener unter Tassilo zugerechnet werden, sei es nun, daß er tatsächlich vor seinem Sturz 788 ihn noch begonnen hat, sei es, daß der Bau im fränkischen Auftrag unmittelbar darnach von Werkleuten des Agilolfingischen Herzogshofes ausgeführt wurde. So scheint es, daß weder Ursicinus, noch Kerold für die beiden Bauphasen an der Martinskirche unmittelbar herangezogen werden dürfen; zur Zeit des römischen Grenzgenerals wurde der Vorgänger des heute stehenden Baues, das römische Wirtschaftsgebäude neu eingedeckt¹⁶⁾, der Grenzgraf Karls des Großen übernahm den eben vollendeten Kirchenbau. So mehrten sich die Argumente dafür, daß unser Gebäude sowohl in seiner Urform als Pfeiler-Bogenbau wie auch in seiner Umwandlung zur Nischenkirche dem Bauwesen der Agilolfingerzeit zugehöre.

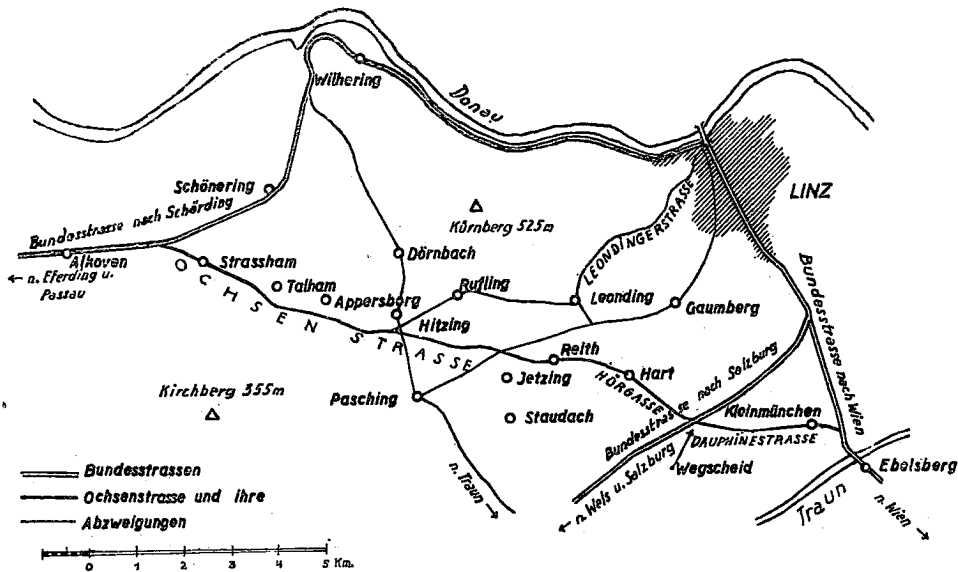
Dr. F. Juraschel (Linz)

Die „Dachsenstraße“ bei Linz

Mit dem Namen „Dachsenstraße“ wird heute die Straße bezeichnet, die zwischen Alkoben und Schönering von der Schärddinger Bundesstraße abzweigt und über Straßham südlich an den Dörfern Talheim und Appersberg vorüber nach Hising verläuft, das Tal des Krum(Füchfel-)baches überfließt und nördlich von Jeking in die Paschingener Straße (Gaumberg-Pasching) einmündet. Auch für die östlichen Fortsetzungen dieses Straßenzuges in der Richtung auf die Traun und nach Linz wird der Name „Dachsenstraße“ in früherer Zeit gelegentlich gebraucht, so für die Leondinger Straße (Linz - Leonding), für die Straßen Jeking-

¹⁵⁾ Vgl. Juraschel - Jenny, a. a. O. S. 46.

¹⁶⁾ Ebenda S. 58 oben.



Gaumberg und Jetzing - Reith - Hart¹⁾. Gielge schreibt in seiner 1814/15 erschienenen oberösterreichischen Topographie unter Alkoben (Band 1, S. 14): „Bemerkenswert ist außer Alkoben die sogenannte Ochsenstraße, welche von der Poststraße über das Dorf Strassham nach Linz, oder in gerader Richtung fort über Staudach und die Welfer Poststraße nach Kleinmünchen, oder über Pasching, untweit Neubau und über die Welfer Poststraße nach Traun führt“; ähnlich beschreibt er die Trasse bei Dörnbach (Band 1, S. 82): „Nicht weit davon ist die sogenannte Ochsenstraße, auf der man nach Alkofen, Linz, Kleinmünchen und Traun kommen kann“, und bei Leonding (Band 2, S. 117): „Auf der sogenannten Ochsenstraße braucht man 1 nach Pasching, und nach Neubau 2 Stunden zu gehen“. Diese Verzweigungen der Ochsenstraße über die Trauebene zeigt auch eine Karte des Hausrußviertels aus dem Ende des 18. Jahrhunderts (im o.-ö. Landesarchiv). Die oberösterreichische Straßenkarte von Heyß 1767 enthält den Straßenzug Strassham - Jetzing - Hart - Wegscheid - Kleinmünchen als „Ordinariestraße“, in den älteren Straßenkarten des 19. Jahrhunderts ist er als Hauptweg durch das „Traunfeld“, die Trauebene südlich von Linz, eingetragen. Heute dient die Straße Strassham - Jetzing, die bereits im Mittelalter, 1465, als „Landstraß unzt auf den Apprechsperrig“ (Appersberg), 1643 als „die Oren- oder Landstraß“, 1648 als „Ochsenstraße“ urkundlich erwähnt wird²⁾, als Landesstraße, die Straße Wegscheid - Kleinmünchen (1668 „Welfer Straß“, ab 1770 „Dauphinestraße“) war bis vor kurzem Bundesstraße, das Zwischenstück Jetzing -

¹⁾ F. Pfeffer, Heimatgeschichte in alten Straßennamen, Oberösterreichische Heimatblätter Jg 3 (1949) S. 48 f.

²⁾ J. Nößlböck, Oberösterreichische Weistümer, 1. Teil (1939) S. 660. J. Strnadt, Hausruß und Altkoben, Archiv für österreichische Geschichte Bd 99 (1908) 1. Hälfte S. 291 — 296.

Reith - Hart - Wegscheid, für das bei Hart der alte Straßennamen „Hörgasse“ vorkommt, ist heute zu einem örtlichen Verbindungsweg herabgesunken.

Ein Blick auf die beigegegebene Übersichtsflanze zeigt, daß der Straßenzug Ochsenstraße - Hörgasse - Dauphinestraße eine durchgängige Verbindung darstellt, die im östlichen Winkel des Eferdinger Beckens das Donautal verläßt, den Rürnberg und den Donaudurchbruch Wilhering - Linz südlich umfährt und über die Traunebene dem Traunbrückenkopf Kleinmünchen - Ebelsberg zustrebt; ein Seitenast führt über Pasching zum Traunbrückenkopf Traun. In der Tat haben wir in diesem verkehrsgeschichtlich sehr bemerkenswerten Straßenzug ein uraltes Teilstück des großen, der Donau folgenden West-Ost-Landweges vor uns, die alte Trassenführung der West-Ost-Straße im Linzer Becken, die hier, im Gegensatz zur heutigen Straßenführung, ursprünglich nicht im Stromtal selbst mit seinen Engstellen und Überschwemmungsgebieten verlief; diese Trassenführung landeinwärts über die Höhen oder durch Seitentäler ist ja auch sonst durchwegs anzutreffen, denken wir nur an die bis heute bestehende Führung der Fernstraße Passau - Wien über die Ausläufer des Saualdes, über die Strengberge, durch das Url - Nibbs - Tal bei Amstetten usw.

Das Alter dieser Durchfahrtsstraße durch das Linzer Becken dürfen wir sehr hoch ansetzen. Daß wir in ihrem Zuge bereits den Verlauf der römischen Donauuferstraße, der Limesstraße, zu suchen haben, wird allgemein angenommen und durch Funde glaubhaft gemacht; auch die zügige, zielstrebige Richtung dieses Straßenzuges, die sich fast genau mit der Geraden zwischen den römischen Festungslätzen Lorch und Eferding deckt, spricht dafür. Wir können in diesem Straßenzug auch eine der Heer- und Wanderstraßen der Völkerwanderungszeit, eine Leitlinie der bairischen Besiedlung unseres Landes erblicken. Frühgenannte Siedlungen, vor allem -ing- und -heim-Orte, reihen sich am alten West-Ost-Weg durchs Linzer Becken dicht aneinander: Eferding (1067 Ebirdingen), Raffelbing (1220 — 40 Raffoltingen), Emling (um 1075 Emmelding), Alkofen (777 Allichofa), Talham (um 1140 Taleheimen), Hizing (1155 — 61 Hicingen), Rusling (791 — 803 Hrodolfsingun), Pasching (1111 Paschingin), Jezing (13. Jahrhundert Uezing), Leonding (1013 — 45 Liutmuntinga). Ortsnamen wie Straß (1075 ad Strazza) und Straßham (um 1140 Strazheimin) beweisen die Benützung der Straße im frühen Mittelalter.

Der frühmittelalterliche West-Ost-Verkehr zu Land ist auf dieser Straße an Linz vorübergegangen, das ursprünglich nicht wie seine Nachbarstädte Eferding und Enns vom West-Ost-Landweg unmittelbar durchzogen wurde. Solange die West-Ost-Verkehrsrichtung die wichtigere war, sehen wir Linz verkehrsgеоgraphisch im Hintertreffen gegenüber Enns, das an beiden Hauptwegen nach dem Osten Anteil hatte. Es beherrschte den Landweg, den Übergang der West-Ost-Straße über die Enns, und war im Mittelalter zugleich auch Donauhafen und -umschlagplatz; in der Ennsfer Vorstadt Reintal landeten die Rauffahrer-schiffe der Regensburger und der rheinischen Kaufleute, über die Ennsbrücke rollten

die Kaufmannswagen ostwärts, bis nach Rußland. Im Raum von Linz aber lagen die für den West-Ost-Verkehr zu Lande wichtigen Traunbrückenköpfe abseits der Stadt, in Ebelsberg, dessen Brücke 1215 erwähnt wird, und in Traun-Ansfelden, dessen Traunübergang (transitus trunae) 1071 und 1111 genannt wird³⁾. Im mittelalterlichen Landverkehr finden wir daher nicht Linz, sondern die nahen Traunübergänge als verkehrswichtige Punkte der West-Ost-Straße genannt, so bei den Pilgerfahrten donauabwärts⁴⁾; Rastort für den mittelalterlichen Reiseverkehr war vielfach Stift St. Florian, wo schon zu Beginn des 12. Jahrhunderts ein Hospiz für Reisende eingerichtet wurde. Deutlich spiegelt sich dieses mittelalterliche Linzer Verkehrsbild u. a. im Nibelungenlied, dessen landeskundiger Schreiber, die Verkehrsverhältnisse des 12. Jahrhunderts festhaltend, bei der Schilderung der Reise Kriemhilds durch Oberösterreich Eferding, den Traunübergang (ohne bestimmte Ortsangabe) und Enns nennt. Der Name Nibelungenbrücke kommt also, verkehrsgeschichtlich gesehen, nicht der Linzer Donaubrücke, sondern eher den Traunbrücken von Ebelsberg oder Traun zu.

Die Einfahrt von der an Linz vorüberstreichenden West-Ost-Straße in die Stadt selbst vollzog sich von Osten her im Zuge der heutigen Wiener Reichsstraße und Landstraße. Den westlichen Zubringer haben wir im Straßenzug Leondinger Straße - Kapuzinerstraße - Klamstraße vor uns; der Verkehr in die Stadt zweigte von der „Ochsenstraße“ entweder beim Altstraßenknotenpunkt Hizing (1820 „Dörnbacher Kreuzstraße vulgo Hizingergattern“ genannt, Wilheringer Straßenakten) über Rusling, oder beim Altstraßenknotenpunkt nördlich Jeking über Leonding ab und ging von hier über den Freinberg nach Linz. Der von Leonding über den Michelsberg, den tiefen Hohlweg unterhalb des Binder in Rath (beim Neubau der Höhenstraße eingeebnet) und durch das Kapuzinertal verlaufende Straßenzug ist also die einstige westliche Ausfallstraße des mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Linz. Damit tritt für diese Zeit die für Linz so kennzeichnende nordsüdliche Verkehrsgliederung, nach der sich auch die fortschreitende Stadtverbauung richtete, noch schärfer als heute in Erscheinung: drei gleichlaufende Nord-Südachsen führen ursprünglich den gesamten Fernverkehr in den Linzer Altstadt kern: die Landstraße als östliche, die Herrenstraße (die alte Fernstraße nach Wels) als südliche, Kapuzinerstraße - Klamstraße als westliche Einfallsstraße. Gleich der Landstraße und der Herrenstraße hat auch die alte Fernstraße nach dem Westen durchs Kapuzinertal der Vorstadtentwicklung die Richtung gewiesen. An dieser Fernstraße ist vor der Stadt schon um 1260 ein Lehen „am Berg bei den Sichen“ erwähnt, 1535 wurde hier ein neues Sichenhaus errichtet⁵⁾. Sichenhäuser, besonders für die „Sonderfichen“ (mit ansteckenden Krankheiten Behafteten) hat man gerne an den

³⁾ D. O. Urkundenbuch Bd 2 Nr 390, 75, 97.

⁴⁾ J. Schickel, Eine unbeachtete Urkunde für die mittelalterliche Geschichte Oberösterreichs, Heimatgau Nr 4 (1923) S. 180 f.

⁵⁾ H. Kretzl, Linzer Häuserchronik Nr 692.

Fernstraßen in einiger Entfernung vor der Stadtmauer angelegt, so in Linz auch das Siedenhaus Straßfelden an der Wiener Straße (heute Schillerplatz). Im 17. Jahrhundert entstanden an der alten Passauer Fernstraße Kapuzinerkirche und Kloster und eine Reihe adeliger Wohnhäuser, die Klamstraße und innere Kapuzinerstraße neben der „unteren Herrengasse“ (Landstraße) und der „oberen Herrengasse“ (Herrenstraße) zu einer dritten „Herrengasse“ machten.

Bis ins 17. Jahrhundert diente der Straßenzug Kapuzinerstraße-Leondinger Straße - „Ochsenstraße“ als Haupt- und Poststraße von Linz nach dem Westen. Der Meilenweiser des Kaspar Ens, 1609 in Köln erschienen ⁶⁾, gibt noch diese alte Route der Poststraße Schärding - Linz an: Eferding - Alkoben - Pasching - Linz. 1620 rücken hier die Bayern ein, 1626 ziehen hier die Truppen Pappenheims zur Schlacht im Emlinger Holz. 1643 wird die Straße noch als „Oxen- oder Landstraß“ (= Hauptstraße), 1648 aber bei Leonding als „alte aber derzeit vom Postwesen nicht benützte Leondinger Straße“ und ihre Fortsetzung nur mehr als „Ochsenstraße“ bezeichnet.

Damals wurde die Poststraße in das Donautal verlegt. Hier hatten bis dahin an beiden Ufern nur schmale Ufersteige geführt, die an den steilen Felsriegeln, die unmittelbar aus dem Donautal aufragten, wie der Urlaubstein, das „Schloß“ bei der Einmündung des Hainzenbachgrabens, der Schröcking bei Dürnberg, landeintwärts über die Uferhöhen geführt wurden; ihr bekanntester ist der „Königsweg“ ⁷⁾. Nachrichten über den Ausbau der Straße Linz-Wilhering tauchen gegen Ende des 16. Jahrhunderts auf. Anlässlich einer Reise Kaiser Maximilians II. richtete 1570 Erzherzog Karl ein Schreiben an den Abt von Wilhering, daß „der Weeg von Wilhering nach der Thuenau herab biß gehn Lynß dermaßen zerrissen und ausgewaschen, das man nit woll mehr one gefär, den selbigen Reiten than, welches den durchreisenden Personen, auch sonst den Inwonern im Landt, zu beschwörung reichen thuet. Diweil wie dann bericht, das derselbe weeg von dem Gottshaus Wilhering jeder Zeit biß herab gehn Sandt margarethn gemacht worden, heten wir unns gleichwol genediglich versehen, du wurddest mit derselben Zuerichtung vor lenngst fůrgangen sein, unnd so lanng nit angestellt haben. Diweil es aber nit beschehen“, erteilt Erzherzog Karl den Befehl, die Wegbesserung sofort zu beginnen, damit der Weg zur Ankunft des Kaisers zugerichtet sei ⁸⁾. Für dieses eine Mal wurde Wilhering zur Beschleunigung und aus Gnaden 50 fl aus den Linzer Mautgefällen bewilligt. Infolge mehrerer großer Hochwässer wurde aber der Reit- und Fußsteig durchs Donautal immer wieder zerstört. Aus den wiederholten Aufträgen an Stift Wilhering, den Weg herzustellen, geht die zunehmende Benützung der Verbindung durchs Donautal hervor. 1575 — 1577 führte Wilhering umfangreiche Weg-

⁶⁾ Heimatgaue Jg 4 (1923) S. 361.

⁷⁾ J. Games, Der Königsweg, Oberösterreichische Tageszeitung 1925 Nr. 100; F. Brosch, Litzberg und Litzburg, Oberösterreichische Heimatblätter Jg 1 (1947) S. 301 f.

⁸⁾ Wilheringer Stiftsarchiv, Straßenakten über die „Ochsenstraße“.

besserungen durch. 1577 klagt Abt Johannes daß neben anderen Ausgaben das Stift nicht wenig beladen sei, nachdem der Weg von Linz bis Wilhering etliche Jahre durch Regentwasser und große Güsse zerrissen, „verflezt“ und verwüstet gewesen sei, daß fast kein Reiter und Fußgänger passieren konnte. „Noch alle Jahre soll man den Weg und Straße erhalten.“ 1591 führt die „Landstraße“ in Wilhering „für die zwei Urfar Fergen Wilheringischen Urfahrs hinauß“.

In diesen Jahrzehnten begann also der Umbau des Reitsteiges Linz — Wilhering in eine Landstraße, wozu vor allem die Sprengung der bedeutendsten Felshindernisse nötig war. Billwein vermutet, daß die Jahreszahl 1608 am „Ur-laubstein“ mit dem Straßenbau zusammenhänge, Selter nennt die Wilheringer Straße den „1608 ausgebrochenen Weg“⁹⁾. Die Linzer Ansichten Holzwurms (1629) und Merians (1649) zeigen im Gegensatz zu Waldenburgs Linzer Ansicht (1593) bereits die Wilheringer Straße und den zu einem Straßentor ausgebauten Wasserturm. 1630 — 38 werden Verhandlungen wegen der Verbesserung der Straße Linz — Wilhering geführt¹⁰⁾, die vielleicht bereits damals, sicher aber 1648 schon als Poststraße diente. Da die nordseitige Uferstraße Urfahr-Ottensheim erst 1712 gebaut wurde, ging auch ein Teil des Verkehrs aus dem oberen Mühlviertel nach Linz unter Benützung der Flußfähre Ottensheim - Wilhering über die neugebaute Straße.

Die alte Durchfahrtsstraße Kleinmünchen — Straßham wurde aber nach wie vor für den Viehtrieb benützt. Durch Oberösterreich wurden, wie aus den Mautregistern des 16. Jahrhunderts hervorgeht¹¹⁾, alljährlich viele Tausende von ungarischen Ochsen nach Westen getrieben. Ein Teil dieser Viehherden nahm seinen Weg über die Straße Wien — Linz — Passau — Regensburg, die nicht nur bei Linz, sondern auch zwischen Hartkirchen und Schlägen und zwischen Passau und Straubing „Ochsenstraße“ heißt. Für den Durchtrieb des Viehs bei Linz blieb die alte Straßentrasse, die die Stadt selbst nicht berührt, besser geeignet, als die neue Poststraße durchs Donautal.

Der Verkehr auf der neuen Straße über Wilhering, durch deren Bau Linz nun eine unmittelbar durch die Stadt ziehende West-Ost-Verkehrsachse erhalten hatte, wurde immer wieder durch Überschwemmungen, Eisstöße und Felsstürze behindert. Besonders gefährdet war die Straßentrasse beim „Schöneringer Anger“, wo die Straße knapp am „Ofenwasser“, einem einst schiffbaren Seitenarm der Donau, verlief. 1736 fanden Verhandlungen wegen der Wiederherstellung der durch Überschwemmung zerstörten Straße statt. 1786 sollte wegen der ständigen

⁹⁾ B. Billwein, Beschreibung der Provinzial-Hauptstadt Linz (1824) S. 81; F. Selter, Linz unter den Babenbergern, Tages-Post Unterhaltungsbeilage 1911 Nr 22 (Kartensfäße).

¹⁰⁾ F. X. Stauber, Historische Ephemeriden (1884), S. 229.

¹¹⁾ Über die „Ochsenstraßen“ in Oberösterreich siehe Anm. 1, ferner: Mößböck, Weistümer S. 413; L. Pröll, Das Obermühlviertler-Bauernhaus (1902), S. 63; L. Hirsch, Die Niedmarlstraße, Heimatgaue Jg 17 (1936) S. 140 f; H. Marschall, Der Handel der Stadt Wels im 16. Jahrhundert bis zum Bauernkrieg, Jahrbuch des städtischen Museums zu Wels 1935 S. 57 f; A. Fischer, Geschichte der Vieh- und Fleischbeschau von Linz und Oberösterreich (1936) S. 9 f.

Bedrohung durch Hochwässer und Eisstöße die Ottensheimer Straße landeinwärts über die Berge verlegt oder überhaupt aufgelassen und dafür in Wilhering eine fliegende Brücke errichtet werden. Wegen der hohen Kosten des Neubaus und der Ausschaltung Ottensheims vom Straßenverkehr wurde dieser Plan nicht ausgeführt. Auch die damals geplante Umlegung der Wilheringer Straße, die nicht anders als „über hohe Gebürge, durch Waldungen, über Hohlwege mit einem grossen Umweg“ und mit großen Kosten hätte durchgeführt werden können, wurde in Wien abgelehnt¹²⁾.

So kam zu Beginn des 19. Jahrhunderts die „Ochsenstraße“ wieder zu Ehren. Nach dem großen Hochwasser 1819 wurde ab 1820 der Straßenzug Linz — Leonding — „Ochsenstraße“ als Kommerzialstraße, als Ersatzstraße für die Wilheringer Straße, ausgebaut. 1823 forderte über Anregung der Wiener Hofkanzlei das Kreisamt Wels Gutachten von den Distriktskommissariaten, ob die Wilheringer Poststraße wegen der ständigen Zerstörungen durch die Hochwässer und wegen ihrer größeren Länge nicht überhaupt wieder aufgelassen und dafür die „Ochsenstraße“ wieder zur Poststraße erhoben werden sollte. Das Gutachten des Distriktskommissariates Wilhering vom 2. 6. 1823 sei hier auszugsweise wiedergegeben, weil es Einblick in die Straßenverhältnisse des vorigen Jahrhunderts gewährt. Wilhering berichtet, „daß es schon lang der allgemeine Wunsch sehe, es möge für die Reisenden der Straßenzug von Kleinmünchen über die Ochsenstraße eröffnet werden, weil von da über Eferding eine weit kürzere Strecke als über Linz nach Eferding führe daß man wenigstens auf dieser Route eine Stunde erspare. Ferner — und sollte der Leondinger Weg zu einer Poststraße erhoben werden — sind auf jener Straße wirklich weniger Elementarzufälle zu befürchten, als gleich auf der alten Poststraße besonders bei anschwellendem Donaustrom und bei Eisgüssen sich veröftern, wodurch wie es schon geschehen die Passage um 2 — auch 3 Tage gefährdet gewesen, und man — da noch die Ochsenstraße in den aller schlechtesten Zustande war — mit einem großen Umwege von Linz über Wels und Scharn nach Eferding zu reisen und selbst die Dilligenzen zu führen gezwungen war Der Augenschein wird erweisen, daß am sogenannten Schöneringeranger — wo ohnehin schon vor ungefähr 35 Jahren ein großer Theil dieser alten Poststraße von der Donau ruiniert worden und in die Grundstücke der Unterthannen hineingefahren werden mußte — in naher Zeit wieder eine Strecke neuen Landes mit großem Geldaufwand zur Poststraßen wird erkauft werden müssen.“ Wäre aber auch das Wasser nicht so verheerend, so sei die alte Poststraße an der sogenannten Wänd bis nach Wilhering täglich von Steinschlag bedroht. 1822 habe sich nächst Wilhering ein Koloß von einem Felsen gerade an den Augenblick „gehoben“, als die Wagen des englischen Gefandten einige Minuten vorüber waren. Endlich sei es, „was jedem Fremden auffallen muß, jedem Reisenden eine traurige Ansicht, wenn man hart an einen Pulverthurm wie es auf dieser alten Poststraße sich zeigt, vorbei muß, wo so oft und so viel mal Pulver

¹²⁾ D. S. Landesarchiv, Cameralakten über den Straßenbau.

Abb. 1: Das Ennstor in Steyr
1584. Ausschnitt aus dem Kupfer-
stich von Wolfgang Hauser

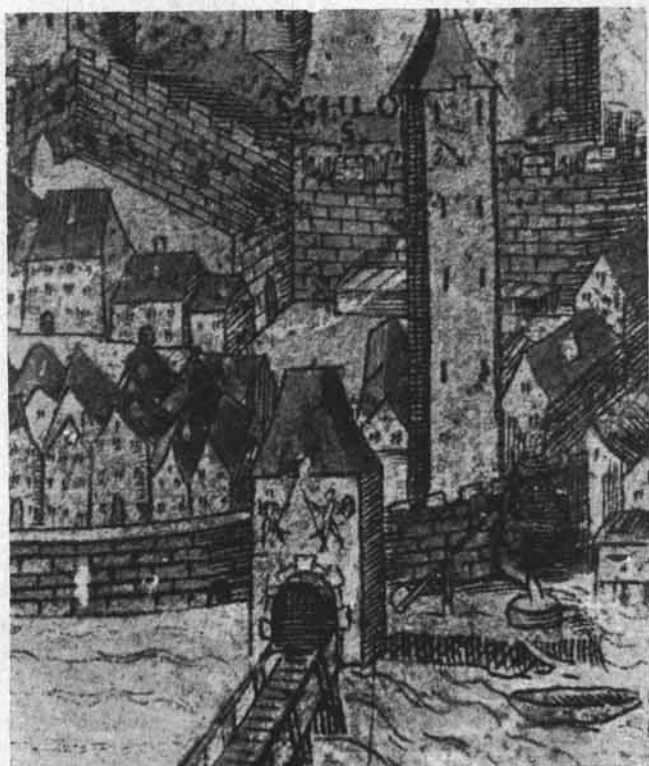


Abb. 2: Ennstor, von der Brücken-
mitte, zu Beginn des 19. Jahr-
hunderts. Nach einem Bild im
Heimathaus Steyr



Abb. 3: Entwurf des Maler-
meisters Hasenleithner für die Er-
neuerung des Wappenbildes am
Ennstor 1833. Aus dem Kosten-
voranschlag im Heimathaus Steyr



Abb. 4: Das Ennstor vor dem
Abbruch im Jahre 1864. Lichtbild
im Heimathaus Steyr
Lichtbilder Eßleßbichler

ein und ausgeladen wird, und so leicht Unglück entstehen kann, wodurch nicht allein das Leben einzelner in Gefahr ist, sondern auch der Staat durch den Verlust einer so kostbaren Kriegsnothdurft um viele tausende gebracht werden kann — inzwischen dieses alles auf der Ochsenstraße nicht zu befürchten wäre“.

Die neuerliche Erhebung der „Ochsenstraße“ zur Poststraße und damit die Wiederherstellung des alten West-Ost-Fernweges im Linzer Becken erfolgte jedoch nicht, wohl aber diente die „Ochsenstraße“ bis in die jüngste Zeit als Ersatzstraße bei Hochwasser. Zwischen Bergham und Strassham standen an der Schäringer Bundesstraße die „Wasserschranken“, die den Verkehr bei Donauüberschwemmungen auf die „Ochsenstraße“ umlenkten; ihre letzten Reste verschwanden erst 1936. Die Wilheringer Straße wurde weiter verbessert. 1856 wurden durch Stift Wilhering die gefährlichsten Felsen längs des „Wilheringer Gebirgszuges“ gesprengt. 1933 — 1936 wurde die Strecke Linz — Wilhering — Alkoven neuzeitlich ausgebaut: die Anschlußmauer der Linzer Lagerfestung wurde abgetragen, der Anschlußturm umgebaut, eine neue Ortsdurchfahrt durch Wilhering hergestellt und die Trasse über Schönering-Alkoven neu angelegt. Die Ochsenstraße ist zu einer Nebenstraße geworden, hingegen folgt der alten Linzer Westausfahrt heute eine Eisenbahnlinie, die Lokalbahn Linz — Eferding — Neumarkt.

Dr. F. Pfeffer (Linz)

Das einstige Ennstor in Steyr und sein Wappenschmuck

Wenn man auf dem Kupferstich von 1584 das „ware und eigentliche Contrabet der weit bekannten Stat Steyr im Erzhörzogtum Oesterreich ob der Enns mit iren Vorstötten und Gassen“, welches Bild, durch Wolfgangus Hauffer und seinen Son Jossop Hauffer in Grund gelögt und zu allererst in Druck gebracht“ wurde, betrachtet, so sieht man die Stadt mit starken Mauern umfassen und wehrhafte Tore verwahren den Zugang zum Stadttinneren, zu den stolzen und behäbigen Bürgerhäusern der einst so reichen Eisenstadt.

Als im 15. Jahrhundert das Pulbergeschütz in Gebrauch kam, wurde die ursprüngliche Befestigung der Stadt, die noch teilweise aus hölzernen Verhauen bestand und die durch Kriegshandlungen und natürlichen Verfall stark gelitten hatte, über kaiserlichen Befehl vom Jahre 1478 erneuert und sowohl die innere Stadt als auch die Vorstädte wurden neu mit Mauern, Türmen und Toren befestigt. Nach dem Bericht des Steyrer Chronisten Valentin Preuenhuber hatte die Stadt nach der Enns keine Ringmauer, sondern es stand dort allein ein „hülzerner vom Wasser zerrissener Schlag, den man in gefährlichen Läuften mit einer eisern Ketten zu verwahren pflegte“. Bei dem Neubau der Steyrer Wehranlagen wurden die Vorstädte Steyrdorf und Ennsdorf mit Mauern umgeben, das Wachthaus „Labor“, nach dem einstigen Lager der böhmischen Söldner des Georg von Stein so benannt, neu gebaut und das starke Tor an der Ennsbrücke errichtet. Zu diesen Befestigungsarbeiten wurden auf kaiserlichen Befehl die Untertanen der Herrschaft