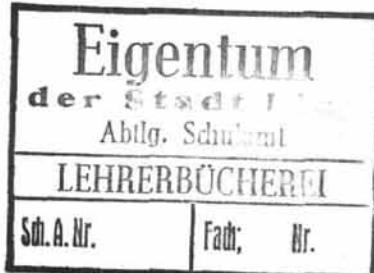
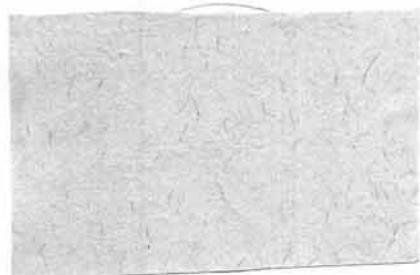


285  
E 22

# Jahrbuch der Stadt Linz 1936



Linz 1937

---

Herausgegeben von der Stadtgemeinde Linz

## Inhalt.

	Seite
Aus dem Leben und Schaffen der Landeshauptstadt Linz	5
August Zöhrer:	
Die Bevölkerung von Linz und ihr Wohnraum . . . . .	55
Gerhard Salomon:	
Familien geschichte und die Linzer Matrikeln . . . . .	73
Eduard Straßmayer:	
Alt-Linzer Höfe . . . . .	82
Alfred Hoffmann:	
Linzer Bürgerreichtum im 17. Jahrhundert . . . . .	99
Wolfram Buchner:	
Kaspar Mödler, Glied einer großen bayrischen Stukkaturenfamilie und Stukkator in Linz . . . . .	117
Franz Berger:	
Enrica von Handel-Mazzetti und Linz . . . . .	128
Edmund Guggenberger:	
Dr. Alexander Brenner † . . . . .	147
Hans Oberleitner:	
Alt-Linzer Gelegenheits- und Gebrauchsgraphik . . . . .	150
Josef Sames:	
Der Linzer Verkehr im Wandel der Zeiten . . . . .	167
Ernst Neweklowsky:	
Linz und die Donauschiffahrt . . . . .	178

## Der Linzer Verkehr im Wandel der Zeiten.

Bon

Josef Samess.

Auf dem Linzer Freinberge haben sich als Spuren einer vorgeschichtlichen Besiedlung alte Ringwälle erhalten, in denen auch Reste einstiger Gebrauchsgegenstände gefunden wurden ähnlich denen in den Gräbern des Hallstätter Salzberges. Damit haben wir wohl einen Hinweis auf einen Verkehr in vorgeschichtlicher Zeit; denn die Messer aus Feuerstein, der Schmuck aus Bernstein und die Bronzegefäße etruskischer Herkunft, die das Landesmuseum in Linz in seiner Hallstätter Sammlung birgt, deuten auf einen Verkehr quer durch das heutige Oberösterreich hin, an dem das Gebiet der Stadt Linz größeren Anteil hatte.

Dieser urzeitliche Verkehrsweg ist trotz allen Umwälzungen, die sich im Laufe des Weltgeschehens vollzogen, aufrecht geblieben und in den verschiedenartigsten Formen bis zum heutigen Tage noch vorhanden. Er ist geographisch und wirtschaftlich bedingt und hier auf Linzer Boden, wo mehrere solcher Verkehrswege, meist Talwege, zusammentrafen, waren dann die Bedingungen für eine menschliche Siedlung gegeben.

Beim Übergang aus dem Dämmerlichte der Vorgeschichte in das volle Tageslicht der Geschichte hausen hier bereits die Römer, die oben auf dem heutigen Schloßberg eine Militärstation und unten in der Ebene eine Zivilsiedlung geschaffen haben. Über deren Ausdehnung geben die Funde Aufschluß, die an verschiedenen Stellen der Stadt, ganz besonders auf den Gründen der heutigen Kreuzschwesternschule gemacht wurden.

Hier gab es also wieder Verkehr. Die vortrefflichen römischen Straßen, von denen drei Hauptlinien die Gebiete des heutigen Oberösterreich durchquerten, vermittelten diesen Verkehr, der zwar in erster Linie militärischen und staatlichen Postzwecken diente. Mit dem Abzuge der Römer, die ihre Stellungen an der Donau räumen mußten, beginnt der Verfall ihrer Verkehrseinrichtungen.

Im Mittelalter wird sich der Verkehr auf den Straßen in bescheidenen Grenzen gehalten haben. Die prächtigen Römerstraßen waren ja verfallen, elende Saum- und schlechte Fahrwege waren an ihre Stelle getreten. Dafür begann nun ein anderer Verkehrsweg an Bedeutung zu gewinnen, der an der mittelalterlichen Stadt Linz vorbeiführte, die Donau, die von Natur geschaffene uralte Völkerstraße von Westen nach Osten.

Für die Stadt Linz hat die Donau eine doppelte Bedeutung: sie ist ein Verkehrsweg für die Richtung West-Ost und sie ist ein Verkehrshindernis für den Verkehr Süd-Nord. In Linz waren die Bedingungen gegeben, die die Überwindung dieses Stromhindernisses ermöglichten, indem die Bodengestaltung hier zur Entstehung eines Brückenkopfes Anlaß gab. Ein solcher war gerade in Linz dringend notwendig, denn es ließen Verkehrswege aus Osten, Süden und Westen zusammen, auf denen Salz und Eisen aus den Alpen, die Feldfrüchte aus den gesegneten Gebieten des Flachlandes und die in den Alpentälern handwerksmäßig erzeugten Waren herangebracht wurden.

Es ist ein Beweis für die schon damals große Bedeutung des Verkehrs durch Linz und über die Donau, daß die Errichtung der ersten Brücke große Streitigkeiten auslöste. Mit dem wichtigen Brückenbrief vom Jahre 1497 hatte Kaiser Maximilian den Linzern die Erlaubnis zum Bau einer Brücke erteilt. Dadurch fühlten sich aber die Bewohner des Dorfes Urfahr geschädigt, denn für sie bildete das Überfuhrgeschäft eine ihrer wichtigsten Einnahmsquellen. Der durch die Brücke erleichterte und vermehrte Verkehr kam aber schließlich auch den Bewohnern von Urfahr zugute.

Dieser Brückenverkehr ist das eigentliche Wahrzeichen der Stadt Linz. Die Anlage und Ausgestaltung des Linzer Straßennetzes weist auf ihn hin. Nicht unmittelbar am Donauufer hat sich die Stadt entwickelt, sie entstand vormiegend beiderseits der senkrecht zur Donau führenden Verkehrswege; entlang der Landstraße und des Hauptplatzes entwickelte sich die wachsende Stadt, längs der Donau aber entstand nur die Reihe ärmlicher Häuschen an der Oberen Donaulände. Ein Blick auf die alten Pläne und Bilder der Stadt Linz läßt diese eigenartige Entwicklung deutlich erkennen.

So ist die Verkehrsgeschichte der Stadt Linz in vieler Hinsicht eine Geschichte ihres Landverkehrs. Dieser Landverkehr, der in die Straßen und Gassen von Linz mündete, fand hier ebensowenig gepflegte Geh- und Fahrwege als draußen auf dem Lande. Vor den

Toren der Stadt Linz begann schon das Elend der Straßen, wie dies aus zahlreichen Akten und Urkunden der oberösterreichischen Stände hervorgeht, so wenn Kaiser Matthias diese Stände ersuchen mußte, „die vermöge ihrer gefährlichen Unebenheiten und Gruben unfahrbare Straße von Linz nach Ebelsberg in brauchbaren Stand herzustellen.“<sup>1)</sup> Daß es aber auch um die Straßenpflege in der Stadt Linz selbst nicht am besten bestellt gewesen sein muß, geht aus dem Umstände hervor, daß Kaiser Maximilian im Jahre 1501 der Stadt den Auftrag gab, die Gassen von den Säuen und Misthaufen frei zu halten.<sup>2)</sup>

Wie bescheiden und wie schleppend die Vorkehrungen gegen das Straßenelend waren, zeigen die Verhandlungen, die wegen der Straße von Linz nach Ebelsberg in den Jahren 1630 bis 1638 gepflogen wurden und das Ergebnis hatten, daß die Herhaltung dieser Straße einem Tagwerker übertragen wurde, der von jedem Wagen mit Ausnahme jener der drei oberen Stände zwei Kreuzer als Wegmaut erheben durfte.<sup>3)</sup> Im 18. Jahrhundert wurde die Straßenerhaltung verbessert, indem eine eigene Wegekommission errichtet wurde, in der der Landeshauptmann den Vorsitz führte; an ihre Stelle trat aber bald ein von der Landeshauptmannschaft abhängiger Wegdirektor. Als erster Wegdirektor in Linz erscheint Leopold Graf von Clam.

Trotz allen Straßenelendes wuchs der Personen- und Warenverkehr immer mehr an, der durch Fußboten, zu Pferde und durch Fuhrwerke aller Art besorgt wurde. Neben dem sich allmählich entwickelnden Linzer Handel waren es auch insbesondere die oberösterreichischen Stände, die einen schnellen und ununterbrochenen Verkehr mit den obersten Behörden in Wien sowie mit den Ständen der Nachbarländer aufrecht erhalten mußten. Sie haben daher vielfach verkehrsschöpfend gewirkt, das Botenwesen organisiert und das beginnende Postwesen gefördert.

Schon 1531 erscheint ein Postmeister Taxis als Besitzer eines Hauses in Linz; ebenso ist Moriz von Paar um 1550 als Postmeister von Linz nachgewiesen.<sup>4)</sup> Aber erst zu Anfang des 19. Jahrhunderts (1807) begann eine tägliche Briefpostverbindung zwischen Wien und Linz, während Poststücke nur jeden Donnerstag nach Wien befördert

<sup>1)</sup> A. Spaun, Die Verkehrsmittel unserer Gegenden in früheren Jahrhunderten. Linzer Musealbericht Bd. 10 (1848) S. 6.

<sup>2)</sup> E. Straßmaier, Die Linzer Stadtvertretung von ihren Anfängen bis zur Gegenwart. Jahrbuch der Stadt Linz (1935) S. 80.

<sup>3)</sup> Franz Stauber, Ephemeriden (Linz 1884) S. 229.

<sup>4)</sup> H. Hausleitner, Geschichte des Postamtes Linz. Heimatgaue Jahrg. 10 (1929) S. 38.

werden konnten. Reisende, die nicht über eigene Fuhrwerke verfügten, durften in den Postwagen mitgenommen werden. Doch war nach solchen Plätzen eine so große Nachfrage, daß es schwer war, einen zu bekommen. Der bedeutendste Fortschritt jener Zeit war die im Jahre 1825 erfolgte Einführung der *Eilpostfahrten* zwischen Linz und Wien, die wöchentlich einmal stattfanden; die Fahrt dauer auf dieser Strecke betrug 24 Stunden, wobei die Postpferde dreizehnmal gewechselt wurden.

In Linz hielten diese Postwagen beim f. k. Oberpostamte und der f. k. Postwagen-Expedition im Bürgerhofe Nr. 411 (heute Winklerhaus, Landstraße Nr. 15) an. Die von der langen Fahrt zermürbten Reisenden konnten sich dann, wenn sie nicht in Linz selbst zu Hause waren, in dem dem Postgebäude gegenüber liegenden Gasthofe „zum goldenen Stud“ (heute „Kanone“) erholen. Die Anspruchslosigkeit der damaligen Reisenden wird von einem diplomatischen Beamten jener Zeit, Dr. Peter Rößmann, bezeugt, der 1830 mehrmals zwischen Wien und München reiste und feststellt, daß die Fahrt Wien—Linz mit „rasender Eile“ in 20 Stunden zurückgelegt wurde.<sup>5)</sup>

Das Linzer Verkehrsbild hatte sich im Laufe der Zeit wesentlich verändert. Auf einem im Stiegenhause des Landesmuseums hängenden Ölbilde des Linzer Stadtplatzes aus dem Jahre 1770 kann man einen lebhaften Verkehr beobachten: vornehme Kaleschen und einfache Bauernfuhrwerke, Schubkarren und lasttragende Menschen, insbesonders viele Kopsträgerinnen geben das Bild eines geschäftigen Treibens. Auch der bekannte Reiseschriftsteller J. A. Schultes<sup>6)</sup> hat im Jahre 1827 solche Eindrücke in Linz gehabt; er spricht von einem Gewühl von Wagen, Kutschen und Menschen, die er auf dem großen Platz gesehen hat; er findet die Stadt reinlich, lobt die schöne, breite, aber noch nicht gepflasterte Landstraße und die guten Posteinrichtungen.

Um diese Zeit beginnen die *Fiake*r als Verkehrsmittel Bedeutung zu gewinnen. Während Pillwein im Jahre 1824 noch berichtet, daß die Fiake, nicht wie in anderen Städten, auf öffentlichen Straßen halten, sondern erst über Verlangen einspannen, stehen sie im Jahre 1830 schon unter Aufsicht und Leitung der f. k. Polizeidirektion; sie haben bestimmte Auftstellplätze, ihre Wagen sind mit Nummern versehen, bei Feuersbrünsten müssen sie Wagen und Pferde der Polizei zur Verfügung stellen.<sup>7)</sup>

<sup>5)</sup> „Das literarische Deutschösterreich“ Jahrg. 3 (Wien) Heft 7—9.

<sup>6)</sup> *Donaufahrten* (Stuttgart 1827) S. 83 ff.

<sup>7)</sup> B. Pillwein, *Neuester Wegweiser durch Linz* (1837) S. 162.

Ein billigeres und volkstümlicheres Verkehrsmittel entstand aber um diese Zeit in den *Stellwagen*. Wieder ist es ein Reisefriffststeller aus dem Norden, der hierüber anerkennend berichtet. J. G. Kohl schreibt in „Hundert Tage auf Reisen“: „In Linz sind die Stellwagen erst seit zehn Jahren (das wäre etwa 1830) eingeführt und jetzt schon fährt man mit ihnen in allen Richtungen zu den Toren der Stadt hinaus. Wenn man vor zehn Jahren von Linz nach Steyr fahren wollte und etwas Eile hatte, so mußte man fünf Gulden zahlen und noch obendrein viele gute Worte geben. Jetzt tun's zwei Zwanziger auch und man hat noch dazu täglich zweimal bestimmte Gelegenheit.“

Um diese Zeit waren die *Tragseßel* noch ein beliebtes Beförderungsmittel, das im Gegensatz zur herrschaftlichen Sänfte mehr bürgerlicher Art war. Der Standplatz dieser Tragseßel war vor dem Landhause und am oberen Wassertore beim Gradhause, heute Durchhaus Obere Donaulände Nr. 5, und auch vor den Spitälern.

Das Verkehrsbedürfnis der Stadt Linz war in der Zeit des beginnenden 19. Jahrhunderts in stetem Steigen begriffen. Immer lebhafter gestaltete die Linzer Kaufmannschaft die Handelsbeziehungen bis weit hinein in die benachbarten Kronländer, die in Entwicklung befindliche Industrie verlangte nach Verbesserung der Verkehrsmittel. Sie begann schon Ende des 17. Jahrhunderts mit der Gründung der Wollzeugfabrik an der unteren Donaulände, aus der dann die bedeutende Teppichfabrik (heute Fabrikkaserne) wurde, die schon Niederlagen in Leipzig, Pest, Mailand und anderen Orten hatte. Auch die alljährlichen großen Linzer Messen, der Oster- und der Bartholomä-Markt, trugen zur Steigerung des Linzer Verkehrs viel bei. Dazu kam das allmählich erwachende Bedürfnis nach Vergnügungsreisen, das dem vorangegangenen Zeitalter noch ziemlich fremd war.

Linz liegt an der Donau, also an einem natürlichen Verkehrswege, der ja auch seit alten Zeiten als solcher ausgenutzt wurde. Seit 1696 gab es eine wöchentliche Fahrgelegenheit von Regensburg nach Wien mit dem *Ordinari-Schiff*, das eigentlich in erster Linie dem Güterverkehr diente, für Reisende daher sehr unbequem war und zudem eine Fahrtzeit von 6 bis 7 Tagen beanspruchte.<sup>8)</sup> Wenn sich mehrere Reisende vereinigten, nahmen sie lieber ein *Egtrachiß*, mit dem sie um vierzig Gulden von Linz nach Wien fahren konnten. Trotz aller Unbequemlichkeit sind die unter dem Namen Ulmer

<sup>8)</sup> E. Reweklowsky, über den einstigen Personenverkehr auf der Donau. Linzer Tages-Post, Unterhaltungsbeilage 1910 Nr. 25.

Schachtel noch heute bekannten personenführenden Schiffe noch immer mit einem zur Nachahmung reizenden fröhlichen Schein umgeben, sie paßten so schön in die Biedermeierzeit hinein. Ein ähnliches Fahrzeug, das nahezu bis in die Gegenwart sich erhalten hat, war die sogenannte *F lie s t e i n*, die zwischen Linz und Wilhering verkehrte. Ihr An denken wird durch ein im Landesmuseum aufgestelltes Modell erhalten.

Sehr lebhaft war der *G ü t e r v e r k e h r*, der sich am Linzer Donauufer abspielte. Beweis hierfür sind, weil ja statistische Daten darüber fehlen, viele Bilder von Alt-Linz, auf denen das geschäftige Treiben am Flußufer dargestellt ist. Auch die alten, verschwundenen Lokalbezeichnungen am Donauufer, die auf alten Plänen noch eingetragen sind, so *Weinlände*, *Holzlände*, erinnern daran.

Ein neues Bild im Linzer Verkehrsleben entstand mit der *E i n f ü h r u n g d e r D a m p f s c h i f f e*, durch die, lange vor den Dampfbahnen, ein durch Dampf bewegtes Verkehrsmittel sich den erstaunten Blicken der Linzer Bevölkerung zeigte. Das erste derartige Schiff aus Wien traf 1837 in Linz ein, das erste aus Regensburg 1838. Die Wiener Schiffe hatten ihren Landungsplatz unterhalb der alten Holzbrücke, von oben kommende bayrische Schiffe landeten in der Nähe des Gasthofes „zum roten Krebs“. Der Fahrpreis von 5 Gulden 20 Kreuzern für die Reise von Linz nach Wien stellte nummehr neben der erhöhten Bequemlichkeit und Raschheit auch noch eine Verbilligung der bisherigen Fahrtkosten dar.

Kein Wunder, daß dieser Verkehrsfortschritt auch eine neue Note in den beginnenden Linzer Fremdenverkehr brachte. Der bereits erwähnte Reiseschriftsteller J. G. Kohl schreibt darüber: „Durch die Dampfschiffahrt haben viele Leute Füße bekommen, die sonst keine hatten, andere haben Siebenmeilenstiefel erhalten, die sonst nur gewöhnliches Schuhwerk trugen, die Geldbeutel sind voller geworden und die Tage länger.“

Wie aber aus den Berichten jener Zeit hervorgeht, war der Wert dieses neuen Verkehrsmittels auch nur ein beschränkter; bei Eintritt des Frostes mußte die Schiffahrt auf längere Zeit eingestellt werden. Im Sommer gab es dann öfter Hochwässer, die zu gleichen Störungen Anlaß gaben. Der Landverkehr aber war in steter Zunahme und drängte nunmehr auf Verbesserung der von ihm benützten Straßen. Die Stadt Linz nahm an diesem Verkehre nicht bloß mit ihren eigenen Gütern teil, sie war auch Durchzugsgebiet für einen bedeutenden Massenartikel, das Salz, das aus dem Salzkammergut nach dem salz-

armen Böhmen verfrachtet wurde. Es gab hiefür wohl einen von Natur geschaffenen Verkehrsweg, die Traun, der aber mit deren Einmündung in die Donau zu Ende war. Die Weiterbeförderung durch das Mühlviertel mußte dann auf Fuhrwerken erfolgen.<sup>9)</sup>

Zuerst wurde der schon alte Gedanke eines Kanalbaues durch die Mühlviertler Berge aufgegriffen. Der geniale Professor der Wiener Technik Franz Anton von Gerstner aber arbeitete ein Eisenbahnprojekt aus, für das er im Jahre 1824 ein kaiserliches Privilegium erhielt. Ursprünglich sollte diese Bahn von Mauthausen nach Budweis führen, der Linzer Verkehr wäre dabei unberücksichtigt geblieben. Noch während des Baues der Bahn gelang es, durch eingehende statistische Erhebungen beim Linzer Hauptzollamt und bei den Linzer Speditionsfirmen den Nachweis zu erbringen, daß die bedeutende Frachtenbewegung auf der Freistädter Straße neben dem Salze auf die nach und von Linz versendeten Handelsgüter zurückzuführen sei. Gerstner wählte daher späterhin als Ausgangspunkt der Bahn Linz statt Mauthausen. Das hatte auch den Vorteil, daß die Bahn, die in der Richtung nach Böhmen vorwiegend das Salz zu befördern hatte, in der Gegenrichtung durch die nach Linz bestimmten Frachtgüter erfolgreich ausgenützt werden konnte.<sup>10)</sup>

Mit der im Jahre 1832 erfolgten Eröffnung dieser mit Pferden betriebenen Bahn von Linz nach Budweis änderte sich zunächst wenig im Linzer Verkehrsbilde. Die Bahn endete in Urfahr. Wer sie zu einer Reise benützte, mußte schon in früher Morgenstunde über die alte Holzbrücke hinüber zum Bahnhof in Urfahr, von wo der „Eisenbahn-Stellwagen“ um 5 Uhr früh abging. Anders wurde es aber in Linz, als im Jahre 1835 die Pferdebahn von Linz nach Gmunden eröffnet wurde. Damit entstand nun auch der erste Bahnhof der Stadt Linz, der Bahnhof „zur eisernen Hand“, später Südbahnhof genannt, der aber nur dem Güterverkehr diente, während für die Reisenden nach Gmunden näher an der Stadt eine Haltestelle, der „Auffitzplatz“ im Basdargarten, heute Garten des Landesmuseums, errichtet wurde. Die Bahnhöfe von Linz und Urfahr waren durch eine die Stadt im Osten umfahrende Bahnstrecke verbunden, auf der aber nur die Umstellung der von Gmunden kommenden Salzwagen auf die Budweiser Linie erfolgte.

<sup>9)</sup> C. Schraml und J. Sames, Alte Salzwege vom Salzkammergut nach Böhmen. Blätter für Geschichte der Technik (Wien 1932) Heft 1 S. 158 ff.

<sup>10)</sup> J. Scheidl, Die Linz-Budweiser Bahn. 5. Jahresbericht der Handelsakademie in Linz (1887) S. 29. — J. Sames, Budweis-Linz-Gmunden (Linz 1924) S. 8 ff.

Wie sich dieses neue Verkehrsmittel im Linzer Stadtbilde ausnahm, ist aus vielen Bildern aus der Biedermeierzeit zu ersehen. Der Verkehr auf den beiden der „K. k. priv. ersten Eisenbahngesellschaft“ gehörenden Linien gestaltete sich sehr günstig. Die gedruckt vorliegenden Generalversammlungsberichte<sup>11)</sup> jener Zeit lassen dies erkennen; so wurden im Jahre 1838 auf der Strecke Linz—Gmunden 90.000 Personen, 541.000 Zentner Salz und 141.000 Zentner andere Waren befördert. Auf der Budweiser Strecke kam als neuer Transportgegenstand Steinkohle dazu, die von Böhmen kam und in Linz an die österreichischen und bayrischen Dampfschiffe abgegeben wurde.

Der Linzer Verkehr wurde durch die Eisenbahnerrichtung neu belebt, sie steigerte auch die vorhandenen ersten Ansätze zu einem lebhafteren *Fr e m d e n v e r f e h r*. Der Verwaltungsrat der Bahn, Freiherr von Gymüller, sprach das auf der Aktionär-Versammlung im Jahre 1837 mit folgenden Worten aus: „Linz, welches so günstig an der Straße liegt, die aus Böhmen nach Ischl, Salzburg, Tirol und Südbayern führt und die sich mit jener von Wien, Regensburg und Nürnberg kreuzt, wird der Hauptpunkt eines lebhaften Verkehrs werden. Es wird demnach unsere vorzügliche Sorge sein, den Reisenden alles zu bieten, was unsre Bahn an Bequemlichkeit und Schnelligkeit vermögen wird, um ihnen die Reise zwischen Budweis, Linz, Lambach und Gmunden zur angenehmen Spazierfahrt zu machen.“

Trotz dieser schönen Worte wurden die Verkehrsverhältnisse von Linz immer schwieriger. Der Verkehr mit der Reichshauptstadt Wien war vorwiegend auf den Straßenverkehr angewiesen. Die Postverbindung dahin war um die Mitte des 19. Jahrhunderts wohl etwas beschleunigt worden durch die Einführung einer täglichen *K u r i e r p o s t*, die die Fahrt Linz—Wien in 17 Stunden zurücklegte, bei der aber außer der Briefpost nur drei Personen mitbefördert wurden; sonst war man noch auf die Mallepost angewiesen, die von Linz bis Wien 22 Stunden brauchte. Der Linzer Verkehr mit den anderen Gebieten Oberösterreichs wurde zumeist durch das in voller Blüte stehende *B o t e n w e s e n* besorgt. Die zahlreichen Botenfuhrwerke gaben der Stadt das Gepräge eines lebhaften Handelsplatzes; in den Straßen und Gassen nächst der Donau und in der Nähe des Hauptplatzes gab es zahlreiche Einkehrgasthäuser, wo die auswärtigen Boten ihre Fuhr-

<sup>11)</sup> Landesarchiv Linz, Bergauer-Sammlung, Schuber 5. Diese Sammlung enthält umfangreiches schriftliches Material über Bau und Betrieb dieser ersten österreichischen Eisenbahn.

werke einstellten und den Warenaustausch durchführten. Das führte sogar öfter zu Beschwerden, weil vor den besuchtesten dieser Gasthöfe sich ganze Wagenburgen ansammelten, die den übrigen Verkehr hemmten.

Die beiden von Linz ausgehenden kleinen Bahnen waren nach Jahrzehnten ihres Bestehens aber nicht das, was die neue Zeit verlangte, sie waren kein Mittel für den internationalen Verkehr. Daher begann man es in Linz immer mehr zu spüren, daß die Stadt abseits des großen Verkehrs gelegen war, seitdem von Wien aus große Bahnen nach dem Norden und Süden der Monarchie entstanden waren, die zu einer Umgehung von Oberösterreich führten. Die Linzer Handelskammer verwies in ihren Berichten an die Wiener Regierung darauf, daß mangels einer Hauptbahn zwischen Wien, Linz und dem Westen Reisende von Wien den Bahnweg über Prag—Dresden nach dem Westen Europas bevorzugten. Ebenso mußte auch der Güterverkehr solche Umwege auffinden, um den elenden Straßenverkehr zu vermeiden. Die Linzer Handelskammer schickte z. B. Ausstellungsgegenstände zur Münchener Industrie-Ausstellung nach Wien, von wo sie mit Bahn über Prag—Dresden leichter nach München kamen, als auf der schlechten Reichsstraße Linz—München.<sup>12)</sup> Diese Ausschaltung von Linz aus dem Ost-Westverkehr hatte auch einen bedeutenden Rückgang des Verkehrs auf der Budweis—Linz—Gmundener Bahn zur Folge.

Als die Linzer Vorstellungen immer dringlicher wurden, griff endlich die Regierung ein, sie erteilte einer Privatgesellschaft die Konzession für eine Hauptbahn von Wien über Linz nach Salzburg im Anschluße an die im Bau begriffene bayrische Bahn. Im Jahre 1858 konnte die erste Teilstrecke von Wien bis Linz eröffnet werden: mit diesem Zeitpunkte erhielt Linz auch einen neuen, großen Bahnhof, der, zum Teil umgestaltet und erweitert, bis zum heutigen Tage in Betrieb steht. Im Jahre 1860 war die ganze Linie der Kaiserin-Elisabeth-Bahn bis Salzburg fertig. Die Freude über diesen Wandel der Dinge wurde nur durch einen Umstand getrübt, die Abzweigung von dieser Hauptstrecke nach Passau erfolgte in Wels, das also früher als Linz ein bedeutender Eisenbahnnodenpunkt wurde.

Die neue Bahn brachte nunmehr auch eine bedeutende Kürzung der Fahrtzeit von Linz nach Wien. Es verkehrte allerdings im ersten

<sup>12)</sup> Jahresbericht der Handels- und Gewerbeleammer Linz, 1854. — A. Wurmb, Straßenwesen, Linz 1865.

Jahre nur ein Zug täglich dahin: er brauchte aber nur mehr  $7\frac{1}{2}$  Stunden und im Jahre 1860, als der erste Schnellzug von Linz nach Wien abging, konnte diese Strecke bereits in 4 Stunden 45 Minuten durchfahren werden.

Der neue Bahnhof brachte auch Veränderungen im Linzer Straßenverkehr mit sich. Der Personenverkehr zwischen der Stadt und dem neuen Bahnhofe wurde durch Omnibusse vermittelt, der Frachtenverkehr aber unterlag mehrfach einem Wechsel, weil die Frachtdienstanslage im Jahre 1872 vom Westbahnhof auf den Südbahnhof, von hier aber im Jahre 1882 auf den nächst der Weingartshofstraße neu errichteten Frachtenbahnhof übertragen wurde. So brachte dieses Auflassen und Eröffnen von Bahnhöfen auch einen öfteren Wechsel im Linzer Straßenverkehr mit sich. Während einzelne Straßen durch den Bahnhofverkehr neu belastet wurden, trat auf anderen wieder eine Verringerung des Fuhrwerksverkehrs ein.

Die stete Zunahme der Bevölkerung trug das ihre dazu bei, daß der Fußgänger- und Fuhrwerksverkehr in den Hauptverkehrsstraßen immer größer wurde und nach einem in anderen Städten schon bestehenden Verkehrsmittel verlangte, nach einer Straße bahn. Im Jahre 1879 beschloß der Gemeinderat, der Errichtung einer Tramway grundsätzlich zuzustimmen; sie sollte von einer Privatgesellschaft ohne Belastung des Gemeindevermögens ausgeführt werden. Das geschah denn bald, und am 1. Juli 1880 konnte diese von Pferden betriebene Straßenbahn in der Strecke Westbahnhof—Urfahr eröffnet werden.

Es gab aber bald Schwierigkeiten wegen des Verkehrs über die Brücke. Die Straßenbahnverwaltung mußte, weil damals noch die Verzehrungssteuer bestand und am rechten Brückenkopfe ein Posten zur Einhebung dieser Steuer bestand, an den Pächter dieses Mautgefäßes eine bedeutende Abgabe leisten. Um das zu umgehen, wollte die Straßenbahn den Verkehr über die Brücke gänzlich einstellen, was dann nur dank der Mithilfe der Statthalterei und des Finanzministeriums vermieden werden konnte.<sup>13)</sup> Durch die Umwandlung des Pferdebetriebes in elektrischen Betrieb im Jahre 1897 erhielt das Linzer Straßenverkehrsbild eine neue Note, die schon auf die beginnende Großstadt hinwies. Dazu kam noch der stetig zunehmende Radfahrerverkehr, der durch eine Radfahrerordnung vom Jahre 1894 noch sehr gedrosselt war, im Jahre 1898 aber durch Freigabe aller Straßen eine ungehemmte Entwicklung nehmen konnte.

<sup>13)</sup> Rechenschaftsbericht des Gemeinderates für 1883, Linz 1884.

Die größte Umwälzung im Linzer Verkehr aber hat in verhältnismäßig kurzer Zeit der Verkehr der **K r a f t r ä d e r** und **K r a f t w a g e n** mit sich gebracht. Die Pferdefuhrwerke wurden immer seltener, die Kraftwagen immer mehr; den Außenverkehr der Stadt, der noch vorher fast gänzlich durch die Eisenbahn und ihre allmählich entstandenen neuen Linien besorgt wurde, übernahmen zum Teil die Kraftwagen, die auch den schon im Rückgange befindlichen Botenverkehr wieder neu belebten.

Bevor noch dieser Wettbewerb einsetzte, war eine Reihe von Verkehrseinrichtungen geschaffen worden, die durch die Zunahme des Linzer Verkehrs bedingt waren. Durch die Errichtung des Umschlagplatzes waren die Wechselwirkungen zwischen Donau- und Landverkehr verbessert worden. Mit der im Jahre 1900 eröffneten **z w e i t e n D o n a u b r ü c k e** wurde die Mühlkreisbahn an das Linzer Eisenbahnnetz angeschlossen. Die elektrische Straßenbahn erfuhr eine Ausgestaltung durch die Errichtung einer **B e r g b a h n** auf den **P ö s t l i n g b e r g** (1898) und die Verlängerung der Straßenbahn nach **Kleinmünchen—Ebelsberg** (1902) sowie später durch die Querlinie **Weißenwolffstraße—Waldeggstraße** (1914). Die **L o k a l b a h n** nach **E f e r d i n g—Waizenkirchen—Peuerbach** (1912) verbesserte die Verkehrsmöglichkeiten nach dem westlichen Oberösterreich.

An oberster Stelle in der Liste der Linzer Verkehrsmittel steht aber noch immer der 1858 eröffnete **H a u p t b a h n h o f**, dessen längst notwendige Umgestaltung und Erweiterung im Jahre 1912 begonnen wurde; der für die Reisenden zumeist in Betracht kommende Teil des Personenbahnhofes, die neuerbaute Halle, konnte am 25. Oktober 1936 in feierlicher Weise der Benützung übergeben werden. Bürgermeister Dr. Bock hat mit Recht diesen Tag als einen Festtag der Stadt Linz bezeichnet. Möge sich auch sein Wunsch erfüllen, daß dieses hervorragendste Wahrzeichen des Linzer Verkehrs bald seine Krönung finde durch die Vollendung des Umbaus! Damit würde einer der wichtigsten Abschnitte der Linzer Verkehrsgeschichte einen erfreulichen Abschluß finden.

