

HISTORISCHES
JAHRBUCH
DER
STADT LINZ

1 9 5 8

LINZ 1958

Herausgegeben von der Stadt Linz / Stadtarchiv

INHALT

	Seite
Abkürzungen	7
Verzeichnis der Mitarbeiter	8
Vorwort des Bürgermeisters	9
A U F S Ä T Z E :	
Helmuth Feigl (Wien): Die Linzer Mautner im 13. und 14. Jahrhundert	11
Arnold Huttmann (Kronstadt): Ein flandrischer Arzt des 16. Jahrhunderts in Siebenbürgen und Österreich (Tafeln I, II und Faltplan)	47
Helmut Slaby (Wien): Magister Georg Calaminus und sein Freundeskreis (Tafeln III—VI)	73
Hans Commenda (Linz): Adelige Lustbarkeiten in Linz vom 16. bis zum 18. Jahrhundert	141
Hertha Awecker (Linz): Das Bergschlößl (Tafeln VII, VIII)	181
Karl Gutkas (St. Pölten): Stadtansichten auf Handwerksattestaten des 18. Jahrhunderts (Tafeln IX—XVIII)	227
Heinrich Koller (Wien): Joseph Valentin Eybel als Historiker	249
Maria Habacher (Wien): P. Bernhard Wagner OSB, Professor für Kirchengeschichte am Lyzeum in Linz	265
Walter Goldinger (Wien): Die Linzer Universitätskanonikate	299
Wilhelm Rausch (Linz): Josef Urbański (Tafeln XIX—XXII)	331
Erich M. Meixner (Linz): Abriß der Linzer Wirtschaftsgeschichte	359

KLEINE MITTEILUNGEN:

Harry Kühnel (Krems):	
Magister Peter Muerbuczel von Linz	377
Franz Gall (Wien):	
Linzer Studenten vom 15. bis zum 18. Jahrhundert	382
Georg Grüll (Linz):	
Der erste Elefant in Linz (Tafeln XXIII, XXIV)	386
Fritz Eheim (Wien):	
Zwei Linzer Freihausprozesse	391
P. Ildephons Mühlbacher OCarm (Wien):	
Vor der Schlacht am Weißen Berg (Tafel XXV)	407
Robert Schindler (Linz):	
Linzer und Wiener Mandl-Kalender (Tafeln XXVI—XXIX)	415

MISZELLEN:

1. Literaturhinweise	
Der Schriftentausch des Stadtarchivs (Gerold Maar, Linz)	425
Otto Benesch und Erwin M. Auer, Die Historia Friderici et Maximiliani (Wilhelm Rausch, Linz, Tafeln XXX, XXXI)	434
2. Quellenberichte (Wilhelm Rausch, Linz)	436
3. Linzbezogene Funde	
Eine Linzer Archivtruhe aus dem Jahr 1654 (Wilhelm Rausch, Linz, Tafel XXXII)	436
Hausschilder des Bürgermeisteramtes Linz (Georg Wacha, Linz, Tafel XXXIII)	438
Fragmente eines Schiedsspruches vom Linzer Fürstentag des Jahres 1298 (Wilhelm Rausch, Linz)	439
4. Stadtarchiv, laufende Arbeiten	
Die Linzer Personenstandskartei (Georg Grüll, Linz)	440
Vorarbeiten für eine Bibliographie zur Geschichte der Stadt Linz (Fritz Eheim, Wien)	441
5. Wissenschaftliche Arbeiten	
Volkskunde der Stadt Linz (Hans Commenda, Linz)	442

ERICH M. MEIXNER:

ABRISS DER LINZER WIRTSCHAFTSGESCHICHTE

Die Stadt Linz, mit 187.500 Einwohnern ihres Gemeindegebietes von 9609 Hektar, einer an Arbeitstagen im Stadtgebiet anwesenden Bevölkerung von 219.400 und den 30.000 Einwohnern der wirtschaftlich eng verbundenen Randgemeinden, ist seit 1950 das zweitgrößte Industriezentrum Österreichs.

Vor nicht allzulanger Zeit wußte man jenseits der Landesgrenzen von der Geschichte und den Traditionen von Linz an der Donau nur wenig. Die Reiseschriftsteller der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts rühmten die Schönheit der Frauen in dieser stets mit dem Nibelungenstrom in einem Atem genannten Stadt. Sie rühmten die gute Küche und die „Linzer Torten“, die einst bis nach Übersee in luftdichten Verpackungen zu festlichen Anlässen versandt wurden. Goethe bezeichnete den alten Linzer Hauptplatz als einen der schönsten der Welt, ohne zu erwähnen, daß hier, lange vor Leipzig, Osthandelsmärkte abgehalten wurden. Die Historiker vermerken, daß Kaiser und Könige auf ihren Donaufahrten in Linz im „Goldenen Löwen“ nächtigten, aber auch, daß diese Stadt einst unter Kaiser Friedrich III. im 15. Jahrhundert, von 1489 bis 1493, kurze Zeit kaiserliche Residenzstadt gewesen ist. Uns bedeutet es heute mehr, daß Meister der Tonkunst — wie Franz Schubert und vor allem Anton Bruckner hier so manches Jahr gewirkt haben, daß der Dichter Adalbert Stifter hier viele seiner Werke geschaffen hat und viele Gelehrte, Forscher und sonstige bedeutende Männer diese Stadt ihre Heimat nannten. Aber über die Geschichte der Wirtschaft dieser Stadt gibt es nur wenige Publikationen, so daß in der Folge versucht werden soll, hier Versäumtes kurz zusammenfassend nachzuholen.

So hatte Linz, nach Jahren des Wechsels von Aufstieg und Niedergang, um etwa 1750 erst 4500 Einwohner. 100 Jahre später, 1857, waren es 27.628, und 1937, kurz vor Beginn einer der letzten Industrialisierungsperioden, bereits 110.000. Und doch ist dieses Linz keine junge Industriestadt wie so viele andere, sondern auch in wirtschaftlicher Hinsicht eine Stadt mit jahr-

hundertealten Traditionen im Rahmen des europäischen Raumes. Ihr wirtschaftliches Wachstum ist im Laufe der Jahrhunderte bis in die jüngste Gegenwart immer wieder von gewissen Voraussetzungen begünstigt worden, welche sich aus ihrer Verkehrslage ergaben. Das Erkennen dieser lagebedingten Voraussetzungen und Entwicklungstendenzen der Wirtschaft führt zum Verständnis der wachstumsmäßigen Zusammenhänge.

Die Stadt Linz hat ihren Standort genau am Kreuzungspunkt zweier wichtiger Verkehrswege. Es sind dies der Donauweg und eine die Nordsee mit den Mittelmeerländern verbindende Nord-Süd-Transversale. Im Hinblick auf die Bedeutung dieser beiden Verkehrswege für die Entwicklung der Stadt erscheint es zum Verständnis der hier wirksamen „Traditionen“ zweckmäßig, einige in diesem Zusammenhang besonders bedeutsame Phasen der Wirtschaftsgeschichte näher zu betrachten.

Die Siedlung „Lentia“ war schon zur Zeit des römischen Imperators Marcus Aurelius im zweiten Jahrhundert nach Christus der Standort von Unterabteilungen römischer Legionen. Der Verkehr durch die Wälder auf dem Nord-Süd-Wege, welcher sich auf dem „Bernsteinweg“ der Frühzeit abspielte, war zur Römerzeit, zufolge der Grenzziehung längs der Donau, abgesperrt. Nur zeitweise kam ein Tauschverkehr, vor allem mit Salz gegen Vieh und andere Produkte, in Gang.

Immerhin begannen sich schon zur Römerzeit wirtschaftliche Schweregewichtsbeziehungen zwischen Wels (Ovilaba), Linz (Lentia) und Lorch (Lauriacum) abzuzeichnen, welche erste Anfänge der Bildung eines Wirtschaftsraumes erkennen lassen.

Beginnend mit dem Jahre 487 n. Chr. sind die römischen Legionen wieder aus ihrer Provinz Ufernoricum nach Süden abgezogen worden. Manche römische Handwerker, Kaufleute und Landwirte blieben jedoch trotz der Eroberung dieser Provinzen durch die Völkerwanderungstämme im Lande. In der Folge haben auch Bajuwaren und Slawen an der Besiedlung teilgenommen. Dann folgten bis 791 die Stürme der Awaren über die damals zum größten Teil noch wenig bewohnten Gebiete.

Jedoch schon aus dem Jahre 885 bezeugt der „Mauthbrief von Tabersheim“, einer Mautstelle an einer Donau-Überfuhr bei Linz, daß dem Kreuzungspunkt der beiden vorerwähnten Verkehrswege um diese Zeit wieder Bedeutung zukam. Wie bedeutsam diese Mautstelle sowohl für die Transporte auf dem Donauwege als auch für die Nord-Süd-Transversale damals war, ersieht man aus der wohl in die Jahre 903/05 zu datierenden Raffelstetter Zollordnung, die durch die Interessenten des Osthandels auf Grund von Beschwerden über die „ungerechten Zölle“ ausgelöst wurde.

Linzer war in dieser Zeit ein zwar relativ kleiner, aber wegen seiner Lage weithin bekannter Handelsort, der sich in den folgenden Jahrhunderten zu einer Kaufmannsstadt und Wechselzentrale des Geld- und Warenverkehrs entwickelte. Seit der uns bekannten ersten deutschsprachigen Erwähnung aus dem Jahre 799 kann ein wirtschaftlicher Aufstieg angenommen werden.

Die von allen Seiten kommenden Fernhandelskaufleute wurden schon im neunten Jahrhundert dazu verhalten, hier einen Teil ihrer Waren zum Kauf anzubieten. Vor allem brachten Händler aus Polen und Rußland über Linz Rinder, Lebensmittel, Wachs, Honig, Pferde und Sklaven auf dem Donauwege ins Land. Erst später begann sich der Warenverkehr mit Böhmen und Mähren längs der Nord-Süd-Linie, stark behindert durch die Unwegsamkeit des Geländes nördlich der Donau im Mühlviertel, etwas zu beleben.

Dieser Fernhandel war so rege, daß er auch nach den alles Wirtschaftsleben lahmlegenden Einbrüchen der Ungarn (907 bis 955 n. Chr.) wieder in Gang kam, so daß das elfte und zwölfte Jahrhundert sich im Raume Linz, und hier vor allem in Enns, als erste Blütezeit des Fernhandels dokumentierte. Stromaufwärts wurden immer größere Mengen von Agrarprodukten verfrachtet, stromabwärts brachten Kaufleute aus Maastricht, Köln, Ulm und anderen Zentren des europäischen Handels Tuche, Pfeffer und Heringe über Linz auf die Märkte des Landes. Im Osthandel nahm Kiew als Handelsmetropole bis zum Mongolensturm des Jahres 1240 und auch später wieder einen besonderen Rang ein, so daß Linzer und Enns' Kaufleute Geschäftsreisen in die Ukraine unternahmen. Der ständige Wettbewerb von Linz und Enns wirkte sich für beide Handelsplätze belebend aus. Die Linzer Fernhandelsmärkte standen den Enns' Messen nicht nach und ab 1390 setzte ein erbitterter Konkurrenzkampf gegen Passau ein, jene Stadt, deren mächtige Herren alle Gewalt einsetzten, um die beiden oberösterreichischen Märkte am Strom aus dem Fernhandel auszuschalten.

Schon aus der Abwehrstellung gegen Passau im Rahmen des immer schärfer werdenden Donauhandels resultierte für die Wirtschaftstreibenden in Linz die Notwendigkeit des intensiven Ausbaues ihrer Position nicht nur in handelsmäßiger, sondern auch in städtebaulicher Hinsicht. In diese Zeit fiel die erste Entwicklung der so wichtigen Zubringerstraße von Süden her — der heutigen „Landstraße“ —, welche als Hauptlinie des wirtschaftlichen Verkehrs im Laufe der Jahrhunderte von entscheidender Bedeutung für die räumliche und städtebauliche Gestaltung dieser Stadt werden sollte. Beinahe wäre es Passau im 15. Jahrhundert gelungen, Linz

und Enns im Fernhandel niederzuringen. Aber Passau war wohl am Strom günstig gelegen, jedoch ausschließlich west-östlich orientiert, ohne eine Nord-Süd-Linie am gleichen Standort.

Eigenartigerweise brachte nun das Vorhandensein einer Nord-Süd-Verbindung für Linz in diesem Wettbewerb die Entscheidung: — die lange Zeit stark verminderte Salzproduktion im Salzkammergut stieg, staatlich mit allen Mitteln gefördert, sprunghaft wieder an. Dies allein hatte schon eine Belebung des Salzhandels über Linz nach Norden zur Folge. Außerdem mußte zufolge der kriegerischen Auseinandersetzungen mit Ungarn der gesamte West-Ost-Handel längere Zeit auf die Strecke Passau—Linz—Budweis und dann über Böhmen, Mähren, Krakau, Polen usw. umgeleitet werden, was Linz wesentliche Gewinne und marktregelnde Vereinbarungen mit Passau und anderen westlichen Konkurrenten brachte.

1497 erhielt Linz endlich die kaiserliche Erlaubnis, eine Brücke über die Donau zu schlagen, was seither die Grundlagen für die städtebauliche Entwicklung des heutigen Stadtteiles Urfahr ergab. Im 16. Jahrhundert stammte ein Drittel der Linzer Tuchhändler aus Böhmen, ein weiteres Drittel aus Nürnberg, rund ein Zehntel aus Salzburg und nur etwa ein Fünftel aus Linz bzw. aus Oberösterreich. Die starke Bevorzugung von Linz durch zugereiste Kaufleute wurde typisch für die weitere Entwicklung bis in die jüngste Gegenwart.

Im 16. Jahrhundert gewann erstmalig der Handelsweg Salzburg—Vöcklabruck—Linz an Bedeutung, da die Salzburger Kaufleute, die sonst den Weg Salzach—Inn zur Donau bevorzugten, aus handelspolitischen Gründen Passau ausweichen wollten und lieber Linz als Handelshafen und Umschlagplatz in Anspruch nahmen. Auch sie kamen auf der Zubringerstrecke „Landstraße“ in die Stadt zum Markt am Hauptplatz nächst dem Brückenkopf. Die Zeit von 1400 bis 1581, also fast zwei Jahrhunderte lang, war auch eine Blütezeit des Fernhandels mit Eisenwaren, was das Entstehen zahlreicher Magazine an der unteren Linzer Donaulände zur Folge hatte, während die Handelskontore mehr am Hauptplatz und in den engen Gassen der Altstadt eingerichtet wurden. Die Waren kamen vor allem aus Steyr, wurden eingelagert, angeboten und nach England, Spanien und über die Weltmeere zum Versand gebracht. Agenten aus England, Spanien und Übersee bestellten in Linz in erster Linie Stahl und Halbfabrikate, während die Händler aus Polen, Rußland, Böhmen und Mähren vor allem große Mengen an Fertigwaren aus Stahl — Sensen, Sicheln, Strohmesser — und außerdem noch immer bedeutende Posten Salz einkauften. Über Wien gelangten aus Linz beachtliche Lieferungen von Leinwand aus dem Mühl-

viertel nach Ungarn und dem Südosten, desgleichen Messerwaren. In jener Zeit begann Oberösterreich und hier vor allem das Innviertel, sich in immer größer werdendem Umfange an der Versorgung der Stadt Wien mit Agrarprodukten zu beteiligen — ein Vorgang, der heute noch anhält. Diese Richtungsänderung der Transporte von Agrarprodukten auf der Donau erscheint deshalb bedeutsam, weil bis zum 16. Jahrhundert landwirtschaftliche Erzeugnisse fast ausschließlich stromaufwärts verfrachtet worden waren und die Eigenproduktion des Landes sich erst von dieser Zeit an so stark entwickelte, daß laufend bedeutende Mengen, die zeitweise ein Mehrfaches des Eigenkonsums ausmachten, über Linz nach Wien verschifft werden konnten. Linz hat seither nicht nur im Fernhandel, sondern auch im Binnenhandel eine starke Position erlangt.

In das 16. Jahrhundert bis in die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts fiel eine etwas stärkere Inanspruchnahme der an sich verkehrsmäßig recht schwierig zu bewältigenden Wege von Linz nach Süden, wobei über Venedig Schmiedewaren in die Levante und über Mailand im Tauschverkehr mit Seidenwaren, Leinwand aus dem oö. Mühlviertel nach Italien per Achse verfrachtet wurde. Große Gütermengen konnten mit Hilfe der Wagenkolonnen jedoch nicht über die Alpen transportiert werden, so daß der Leinwandhandel des Mühlviertels mengenmäßig weitaus stärker den Donauweg nach Südosten in Anspruch nahm. Der Umschlag von Salz, das auf der Traun aus dem Salzkammergut kam, dann in Gmunden zwischengelagert und handelsmäßig adjustiert wurde, war in Linz drei Jahrhunderte lang mit ausschlaggebend für den Handelsverkehr. Noch stärker als durch den Salzhandel sind die privaten Magazine an der Donaulände durch die Produkte der Papiermühlen beansprucht worden. In der Folge verlagerten sich einige wichtige, bisher dem Mittelmeerraum vorbehaltene Welthandelswege — nach der Entdeckung Amerikas und im Zuge des vermehrten Handelsverkehrs nach Indien — nach Westen, was einen starken Aufschwung der Atlantik-, der Nordsee- und auch der Ostseehäfen zur Folge hatte. Dies brachte dem Donauhandel, dem zu diesen Häfen günstige Verbindungswege zur Verfügung standen, neue Auftriebe.

Noch immer konnten in Linz jährlich zwei Märkte, die den Charakter internationaler Handelsmessen trugen, mit bestem Erfolg abgehalten werden, wobei Umsätze von mehreren Millionen Gulden — also sehr hohe Summen nach damaligen Maßstäben — erzielt werden konnten. Der 1586 in einem Sensenwerk des Voralpengebietes in Scharnstein erstmalig angewandte, durch ein Wasserrad angetriebene Schmiedehammer hatte eine technische Revolution in der europäischen Kleineisenwaren-Fertigung zur

Folge. So war es den Schmiedehämmern, die ihre Produkte fast ausschließlich in Linz verhandelten, möglich, noch geraume Zeit mit der Weltkonjunktur in der Eisenbranche Schritt zu halten. Linz blieb mehr als drei Jahrhunderte lang der weltgrößte Umschlagplatz für Sensen und Sicheln, die zeitweise mit barem Gold bezahlt wurden und zur landwirtschaftlichen Erschließung weiter Gebiete im Osten und in Übersee beitrugen.

Unterdessen hatte von Linz aus der Kampf um eine freie Donau immer schärfere Formen angenommen. Die Zolltarife des Jahres 1676 führten sogar zeitweise zu einem Zollstreik bei fast völliger Stillegung des Schiffsverkehrs und Umleitung der Transporte auf weite, aber trotzdem billigere Umwege über Böhmen, Schlesien usw., bis sich der Handel doch wieder so stark durchsetzte, daß demselben von staatlicher Seite immer weniger Hindernisse in den Weg gelegt wurden. Von Interesse ist, daß einige Jahrzehnte später der Donau-Transithandel, welcher Linz passierte, so bedeutend war, daß nur etwas mehr als ein Prozent der auf dem Schiffswege verfrachteten Ware, dem Wert nach berechnet, im Lande verblieb. Das den gesamten Binnen- und Außenhandel der Monarchie stark behindernde komplizierte Zollsysteem ist erst im 19. Jahrhundert durch ein einfacheres ersetzt worden. Jedenfalls war schon vor Jahrhunderten der Handelsverkehr im ständig größer werdenden Linzer Hafen entscheidend für die Entwicklung der Wirtschaft dieser Stadt, wobei allerdings bis in die jüngste Gegenwart eine wesentliche Einschränkung zu beachten ist.

Diese Einschränkung ergab sich, trotz des Vorteils der Lage, immer wieder durch die verheerenden Hochwässer, die im Hafengelände stromabwärts der Brücke schwere Schäden verursachten. Die Hochwässer waren die eigentliche Ursache, daß sich Linz, im Gegensatz zu anderen europäischen Städten an verkehrsreichen Wasserwegen, städtebaulich bisher noch nicht recht zur „Stadt am Strom“ entwickeln konnte.

Als der Transitverkehr auf der Donau in den Jahren vor dem ersten Weltkrieg sein Maximum erreicht hatte, konnte Linz aus dieser wirtschaftlichen Gegebenheit vorerst wenig Nutzen ziehen. Der Warenstrom zog auf dem Wasserwege an der Stadt vorüber. Es gab hier zwar bereits eine recht leistungsfähige Industrie, deren Gründungszeit teils in die erste, teils in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts zurückreicht. Aber der Handel hatte zumeist nur mehr lokale Funktionen im Güteraustausch von Stadt und Land. Abgesehen von Agrarprodukten, die auf dem Wasser- und Landwege auch weiterhin nach Wien zum Versand gelangten, war die Warenbewegung im Linzer Hafen bis 1938 verhältnismäßig gering. Die Wirtschaft befand sich gegen Ende des 19. Jahrhunderts und in den ersten folgenden

Jahrzehnten gleichsam zum Teil noch immer in einem verkehrsmäßigen Leerraum, in den sie Jahrzehnte vorher auf eigenartige Weise geraten war.

Dieser Leerraum entstand noch in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Gewiß war die Errichtung der Schienenbahn Linz—Budweis samt Anschlußstrecke Linz—Gmunden — im Hinblick auf die geländebedingten außerordentlichen Hemmnisse im Mühlviertel — als beachtliche technische Leistung zu werten. Gewiß war die Errichtung dieser Bahnstrecke auch wirtschaftlich von Bedeutung, da auf ihr Salz nach Böhmen und Kohle aus Böhmen verfrachtet werden konnte und zeitweise für damalige Verhältnisse wesentliche Mengen transportiert wurden. Aber für Linz und das gesamte Land Oberösterreich resultierte aus der Existenz dieser Verbindung eine empfindliche Verzögerung des Anschlusses an das gesamteuropäische Verkehrsnetz. Die Bahnstrecke war für den Lokomotivverkehr ursprünglich zu wenig stabil angelegt. Als man diese im Jahre 1832 mit Pferdebetrieb eröffnete, stand es in Frankreich bereits fest, daß nur der Dampfbetrieb rentabel wäre und zum Ziele führen könne.

Oberösterreich hatte nun aber schon „seine Schienenbahn“. Alle Ansuchen, die in den folgenden zwei Jahrzehnten um Errichtung einer Bahnverbindung von Wien über Linz nach Salzburg einlangten, wurden im Ministerium ad acta gelegt. Je rascher die Entwicklung des Dampf-Eisenbahnwesens in Richtung der Nord-Süd-Achse von Wien aus fortschritt, um so stärker wurde die wirtschaftliche Entwicklung der durch diese Strecken erschlossenen Gebiete befruchtet, um so fühlbarer wurde gleichzeitig das verkehrsmäßige Vakuum im Raum von Linz. Zeitweise kam ein Reisender oder eine Warensendung von Wien aus per Bahn wesentlich rascher auf dem Umweg über Mitteldeutschland nach Paris als über Linz per Postkutsche oder auf dem Donauweg.

Als im Jahre 1860 die Westbahnstrecke Wien—Linz—Salzburg endlich dem ständig dichter werdenden mitteleuropäischen Eisenbahnnetz eingliedert wurde, fiel es Linz schwer, den beachtlichen Vorsprung der Konkurrenten in Ost und West aufzuholen. Es dauerte auch ziemlich lange, bis anschließend das Land Oberösterreich sein Lokalbahnnetz erhielt.

Die Gründerzeit der Industrie begann im Lande schon im 18. Jahrhundert. In Linz dominierte nach dem seltsamen staatswirtschaftlichen Experiment der kaiserlich-königlichen Wollwarenmanufaktur, die zeitweise 60.000 Heimarbeiter beschäftigte, aber um 1840 stillgelegt werden mußte, noch immer die Textilindustrie. Das größte, heute noch arbeitende Unternehmen dieses Fertigungszweiges entstand um 1830 weit außerhalb des Stadtgebietes inmitten von ausgedehnten Auwäldern. Weitere, gleich-

falls in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts in Linz entstandene Textilfirmen blieben Klein- und Mittelbetriebe, bis auf eine Fez-Fabrik, die aber bald ihren Betrieb einstellen mußte. Dagegen entstanden in einer südwestlich angrenzenden Gemeinde gleichzeitig oder einige Jahrzehnte später weitere Mittelbetriebe der Textilbranche, welche sich als krisenfest erwiesen.

In der 1842 gegründeten Schiffswerft sind erstmalig am Kontinent eiserne Schiffe gebaut worden. Das Unternehmen hat zwar manche Krisen überwinden müssen, zählt aber derzeit zu den leistungsfähigsten Großbetrieben. Diese Werft am heutigen ersten Hafenbecken blieb viele Jahrzehnte lang in städtebaulicher Hinsicht ohne Übergang und Anschluß an das engere Stadtgebiet, was hier in erster Linie durch die Hochwassergefahr bedingt war. Erst in neuester Zeit sind sechs zusätzliche Hafenbecken (drei im Stadthafen, je einer als Chemie- und Ölhafen und ein Hafen des Hüttenwerkes) angelegt und ausgebaut worden, so daß die Schiffswerft nunmehr den Anfang einer Reihe von Großobjekten am Strom bildet.

Ein weiterer industrieller Schwerpunkt entwickelte sich während der „bürgerlichen Gründerzeit“ zwischen der Wiener Reichsstraße und der Donau. Hier wäre vor allem eine Großbrauerei (1878) zu erwähnen, welcher später in mehreren Bundesländern Konzernbetriebe angeschlossen wurden. Die 1880 gegründete Lokomotivfabrik ist 1930 stillgelegt worden. (Am gleichen Ort entstand 1931 ein Werk der Elektroindustrie.) An diesen Industriebereich schlossen sich die Anlagen von zwei Kaffeemittelfabriken, einer Roßhaarspinnerei, zwei Brotfabriken (1905 bzw. 1922) und später ein zweites Werk der Elektroindustrie in Richtung Nordwest an. — Die Errichtung der Linzer Tabakfabrik fiel in die Jahre zwischen den beiden Weltkriegen, in denen dieser Gebäudekomplex an die Bauten der einstigen Wollwarenmanufaktur bzw. an die alte, auf deren Gründen (1850) entstandene Tabakfabrik Anschluß fand. In diesem von der Wirtschaft beherrschten Gebietsstreifen von der Donaulände bis zur Brauerei nächst der Wiener Reichsstraße entstanden außerdem noch an größeren Anlagen der mehrfach erweiterte Schlachthof, das Gaswerk, der städtische Wirtschaftshof und einige weitere Mittel- und Kleinbetriebe.

Die Linzer Textilindustrie, vor allem die in Kleinmünchen entstandenen Werke, welche sich zum Teil fusionierten, zum Teil in verschiedenen Erzeugungssparten getrennt weiter arbeiteten, richteten sich, von zeitweisen Garnexporten nach dem Südosten abgesehen, in erster Linie auf die Deckung des Bedarfs der Landbevölkerung aus und belieferten die

Binnenmärkte der Monarchie mit Schürzenstoffen und anderen billigen Massenprodukten und mit Schafwollstoffen. Die Gründungen der beiden Linzer Kaffeemittelindustrien (ab 1878) auf Basis von Zichorie bzw. Feigen waren zollpolitisch bedingt. Das gleiche gilt für die Roßhaarspinnerei. Diese drei Betriebe konnten sich von vornherein auf die gesamte österreichisch-ungarische Monarchie als Absatzgebiet einstellen.

Etwa 30 sonstige Mittel- und Kleinbetriebe mit Gründungsjahren aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts verteilten sich auf das gesamte mehr oder weniger verbaute Stadtgebiet südlich der Donau, und zwar auf den Stadtteil „Neustadt“ (wie die Nähmaschinenfabrik) oder das Gebiet südlich der Bahnunterführung Blumau zu beiden Seiten der Wiener Reichsstraße (z. B. eine Löschgerätefabrik). In Bahnhofnähe wurde eine Zündholzfabrik gegründet.

Unterdessen waren auch im Stadtteil Urfahr einige Industriebetriebe entstanden, zwei Lederfabriken, eine Hefefabrik, eine Brotfabrik sowie einige größere Lebens- und Genußmittel verarbeitende Betriebe, später gefolgt von Holzverarbeitungsbetrieben u. a. m. Obwohl Urfahr, das erst seit 1919 an Linz angeschlossen wurde, durch den Pöstlingberg als Ausflugsziel seit der 1898 erfolgten Inbetriebnahme der auf sein Plateau führenden Adhäsionsbahn eine bedeutende Rolle spielt, konnte hier schon seit Jahrzehnten eine wirtschaftliche Entwicklung beobachtet werden, welche sich ungünstiger gestaltete als jene im Gebiet südlich der Donau. Die kommerzielle Sogwirkung über die Brücke nach Süden war stets so stark, daß Urfahr meist nur eine Funktion als Bindeglied zwischen Linz und dem Mühlviertel zu erfüllen hatte, nie aber zum Hauptort des Mühlviertels avancierte. Daran hat auch seit 1888 die Anlage der Mühlkreisbahn und die 1900 fertiggestellte Donaubrücke wenig geändert.

In den Jahren zwischen den beiden Weltkriegen siedelten sich auch am Südostrand der Stadt, im Gebiet von Wegscheid, zu beiden Seiten der Salzburger Reichsstraße eine Reihe von kleineren und mittleren Industriebetrieben an. Schon in jenen Jahren wurde die Frage aufgeworfen, ob das allmähliche Zusammenwachsen der beiden Städte Linz und Wels im Zuge der siedlungsmäßigen Verdichtung an der Strecke Linz—Wegscheid—Hörsching—Marchtrenk—Wels samt dazwischenliegenden Ortschaften wünschenswert ist oder verhindert werden sollte — ein Problem, dem durch die Entwicklung der letzten Jahre seit 1938 bzw. seit 1948 wieder besondere Bedeutung zukommt.

Zum „Raum Linz“ in weiterem Sinne zählen derzeit wirtschaftlich vor allem folgende Industriestandorte:

1. Enns (Getriebe- und Zahnradfabrik, große Zuckerfabrik, ein Holz-imprägnierungswerk und andere Mittel- und Kleinbetriebe) westlich der Mündung der Enns in die Donau; 2. Asten-St. Florian (Glockengießerei, Ziegelwerke, holzverarbeitende Betriebe und andere); 3. Anselden (Buntpapierfabrik); 4. Ebelsberg, schon Linz eingegliedert (Landmaschinenfabrik mit Gießerei, Mühle und andere); 5. Traun-St. Martin (Spezial-Papierfabrik, Textilindustrie, Holzverarbeitung, Mühle, Brillenerzeugung, Fabrik für Küchengeräte sowie ein großer Bauhof); 6. Marchtrenk (Wollindustrie, Mühle); 7. Eferding (große Gärtnereien, Ziegelwerke); 8. Aschach (Stärkefabrik, Ziegelwerk, zwei Holzverarbeitungsbetriebe).

So ergaben sich im Zuge der Entwicklung im Raume Linz bis 1938 bald stärkere, bald schwächere Einwirkungen des Verkehrs in Richtung der beiden traditionellen Wege, wobei der West-Ost-Verkehr — ursprünglich nur auf den Donauweg beschränkt, mit der Westbahn nach Westen sowohl in Richtung Wien—Südost und nach den Oststaaten tendierend — reger war als jener der Nord-Süd-Strecke. Letztere hatte nur zeitweise zwischen den beiden Weltkriegen durch Kohlenlieferungen aus der CSR nach Italien im Transit eine Belebung erfahren, bis im Zuge der politischen Ereignisse seit 1945 hier eine fast völlige Lahmlegung des zwischenstaatlichen Warenverkehrs eintrat.

Um die zwischenzeitlichen Auswirkungen der von 1938 bis 1942 stattgefundenen Gründungen von zwei großen neuen Industriebetrieben in Linz beurteilen zu können, ist es erforderlich, sich an die wirtschaftlichen Verhältnisse der Jahre vor 1938 zu erinnern, welche durch eine typische Deflationskrise gekennzeichnet waren.

Diese Krisenjahre von 1928 bis 1937 hatten sich in Linz und Oberösterreich jedoch weniger ausgewirkt als in einigen anderen Bundesländern. Die Zahl der ausgesteuerten und vorgemerkten Arbeitslosen war relativ geringer als in Wien und in Niederösterreich. Einige öffentliche Aufträge im Straßenbau hatten eine gewisse Konsumbelebung mit sich gebracht und die Stilllegungswelle, welche mit der Liquidierung der Linzer Lokomotivfabrik schon im August 1930 begonnen hatte, konnte 1937 bereits als beendet angesehen werden. So konnte im Herbst 1937 zwar angenommen werden, daß es in Linz allmählich wieder aufwärts gehen werde, aber die Konsumkraft entsprach noch nicht annähernd dem Angebot der Ware.

Dies änderte sich schlagartig in den ersten Monaten nach den Ereignissen des März 1938. Es folgte ein rascher Abverkauf der Lagerbestände gleichzeitig mit der Einstellung von Arbeitskräften in fast allen Betrieben und eine weitgehende Umstellung der Wirtschaft auf neue Erfordernisse.

Diese Stadt, welche gerade erst begonnen hatte, sich von schweren Krisenjahren zu erholen, sollte in kürzester Zeit ein modernes Industriezentrum werden. Wenn innerhalb weniger Jahre fast eine Verdoppelung der Einwohnerzahl einschließlich der werktätig zureisenden Arbeitskräfte erreicht wurde, konnte dies nicht im Zuge eines organischen Wachstums geschehen. Der Großteil der bis Kriegsende von auswärts herangezogenen Arbeitskräfte waren Ausländer und Volksdeutsche, die vor allem in der Bauwirtschaft bei der Errichtung von Industrie- und Verkehrsanlagen sowie von Wohn- und Siedlungsbauten zur Unterbringung von Dauer-Arbeitskräften zum Einsatz gelangten.

So steil die Kurve der wirtschaftlichen Entwicklung in den Jahren bis 1942 anstieg, so steil war auch der durch die Kriegseignisse bedingte Abfall im totalen Krieg bis zur fast totalen Vernichtung. Hinsichtlich der Kriegsschäden an Gebäuden usw. rangierte Linz mit 70 Prozent zerstörten und mehr oder weniger beschädigten Häusern vor Wien und Graz. Von entscheidender Bedeutung war für Linz in diesen Jahren von 1938 bis 1945 der Beginn der Realisierung einer Jahrzehnte zurückliegenden Planung zur Errichtung eines Hüttenwerkes an der Donau.

Schon um die Jahrhundertwende ist in Schwechat bei Wien eine Hochofenanlage errichtet, hingegen bald wieder infolge zu geringer Rentabilität aufgelassen worden. Zuzufolge des Wassermangels und der räumlichen Enge am Standort der steiermärkischen Schwerindustrie in Donawitz ließ der Gedanke, an der Donau eine Eisenhütte zu bauen, die Fachexperten nicht ruhen, so daß nach einigen Versuchen in den Jahrzehnten vorher schon 1933 ein österreichisches Projekt fertig vorlag. Dieses Projekt ist 1938 im Zusammenhang mit dem Projekt zur Anlage des Rhein-Main-Donau-Kanals aufgegriffen und in den folgenden Jahren, wenn auch unter größten Schwierigkeiten, zum größten Teil verwirklicht worden.

Während der Kriegsjahre gelang es lediglich, zwei Hochöfen in Betrieb zu nehmen. Die Kokerei liefert über den Bedarf der Hütte hinaus Koksgas an die gleichzeitig errichteten Stickstoffwerke, an die Stadt Linz und außerdem beachtliche Mengen von Hochofenkoks nach Donawitz. Im Gegenzug liefern die steiermärkischen Erzvorkommen Roherz, wobei ursprünglich nur an eine Beimischung von hochwertigem, manganhaltigem Erz zu den vor allem aus dem fränkischen Revier Pegnitz-Amberg kommenden „sauren“ Erzen gedacht war. Die erforderlichen Steinkohlenmengen sollten zu gleichen Teilen aus dem Westen und aus den ober-schlesischen Revieren nach Linz gebracht werden.

Der hohe natürliche Mangangehalt der steiermärkischen Erze ermög-

lichte die Herstellung hochwertiger Roheisen- bzw. Baustahlorten, deren Qualität seit 1953 durch Einführung des Oxygen-Stahl-Verfahrens noch weiter verbessert werden konnte. Seither waren jeweils drei bis vier Hochöfen in Betrieb, ein fünfter wurde 1958 angeblasen. Die Walzwerke der Hütte sind mit ihren Brammen- und Breitbandstraßen samt Kaltwalzwerk im Halbzeugsektor ausschließlich auf die Blechproduktion ausgerichtet. Neben anteilmäßig sinkenden Roheisenexporten spielen in letzter Zeit vor allem Exporte von Autoblechen, Schiffsblechen und sonstigen Baublechen eine wesentliche Rolle. Das Werk ist seit 1950 mengen- und wertmäßig zum größten Devisenbringer Österreichs angewachsen, ein Erfolg, an dem auch die angeschlossene Maschinenfabrik, das Stahlbauwerk und die Gießereien beteiligt sind.

Der Exportwert erreichte 1957 2456 Millionen Schilling bei einem Umsatzwert von 4780 Millionen Schilling und 15.716 Beschäftigten. Seit einigen Jahren sind der Linzer Schwerindustrie ein Blechwalzwerk in Krems in Niederösterreich und das Werk Liezen in der Steiermark angeschlossen.

Die Linzer Stickstoffwerke wurden ab 1939 vorerst noch unter Patronanz eines deutschen Konzerns errichtet, sind aber längst völlig selbständig geworden. Auch diese Anlagen erlitten schwere Bombenschäden und das Wiederanlaufen war nach 1945 ebenso wie in der Schwerindustrie mit großen Schwierigkeiten verbunden. Diesem Werk kam jedoch die international außerordentlich günstige Marktlage zugute, so daß dessen Hauptprodukt, Kalkammonsalpeter, zu 80 bis 90 Prozent nach allen Erdteilen abgesetzt werden konnte. Seit zwei Jahren ist auch die Erzeugung von Phosphatdüngemitteln sowie von pharmazeutischen Produkten und wichtigen chemischen Hilfsstoffen, z. B. auf dem Kunstharzsektor, in Gang gekommen. Das Unternehmen ist auf langfristige Planungen ausgerichtet, wobei in Hinkunft mit einem starken Ansteigen der pharmazeutischen und allgemein-chemischen Produktion zu rechnen ist. Das Werk zählt derzeit 5500 Beschäftigte und erreichte 1957 einen Exportwert von 660 Millionen Schilling, das sind 60 Prozent des Umsatzwertes in der Höhe von 1100 Millionen Schilling.

Zusammenfassend betrachtet, können im Zuge der Ereignisse seit 1945 in Linz deutlich drei Perioden unterschieden werden: 1. die „Schuttperiode“, welche etwa bis zum Jahre 1947 anhielt und durch besondere Leistungen der Vielzahl der kleineren Handwerksbetriebe und Verkehrsunternehmer gekennzeichnet war. In diese Periode fielen die typischen „Provisorien“ in allen Wirtschaftssparten, die „Improvisationen“, um, wie

in allen schwer kriegsgeschädigten Gebieten, zunächst den elementarsten Bedarf an Konsumgütern irgendwie zum Teil decken zu können. Im Jahre 1948 ist die Industrie in der Mehrzahl der Betriebe bereits wieder in Gang gewesen. Die zweite Periode, der „Wiederaufbau“, dauerte etwa von 1947 bis 1950. 3. Was seit 1950 geschaffen wurde, kann der Periode der „Neugestaltung“ zugerechnet werden, wobei es sich hier, vor allem in der Industrie, um Investitionen handelte, welche im wesentlichen weit über den Status des Jahres 1937, aber auch vielfach der Jahre 1938 bis 1943, hinausgingen.

So ist, nach dem Ausbau der Kokerei, der Gießereien, der Maschinenfabrik und der Stahlbau-Abteilung, welche Brücken-, Hallen- und Kraftwerkskonstruktionen nach Europa und Übersee bis nach Vorder- und Ostasien liefert, derzeit eine Verdoppelung der Stahlwerkskapazität der Linzer Schwerindustrie im Gange. Die Rezession hat sich nur geringfügig ausgewirkt und in der Hauptsache im Export in Umstellungen von groben auf feinere Stahlblechsorten ihren Ausdruck gefunden. Da das Linzer Düsenstahl-Verfahren auch die Verarbeitung von bisher nicht verwendbaren Eisenerzarten ermöglicht, werden die hier erarbeiteten neuen Schmelzprozesse dazu beitragen, in vielen Staaten der Erde bisher unbeachtete gewaltige Roherzlager der zusätzlichen Nutzung zuzuführen. Gegenwärtig wird dieses Verfahren bereits in neun Staaten, unter anderem in Pittsburg und Toronto, im Lizenzwege angewendet. Je ein großes neues Düsenstahlwerk in Indien und Japan ist in Bau, wobei die Konstruktions- teile der Anlagen in der Hauptsache in Linz hergestellt werden.

Zum Abschluß dieser Studie sei versucht, die Wirtschaft der Stadt Linz des Jahres 1958 mit jener vor 100 Jahren, also im Jahre 1858, zu vergleichen, wobei diese Daten in besonderer Weise die wirtschaftsgeschichtliche Entwicklung veranschaulichen.

Einigen Aufzeichnungen aus dem Jahre 1858 ist zu entnehmen, daß damals im einstigen Stadtgebiet von Linz nur 16 als „Fabriken“ bezeichnete Unternehmungen vorhanden waren, von denen elf zur Textilindustrie zählten. Nur ein einziger eisenverarbeitender Betrieb mit 50 Arbeitern war in Urfahr vorhanden, das damals noch selbständiger Markt gewesen ist, in Linz selbst gab es zu dieser Zeit im Sektor Eisen vorerst nur kleine Handwerker.

Die elf Textilbetriebe mit 450 in Linz und mehr als 800 außerhalb der Stadt wohnenden Arbeitskräften erzeugten für ganz Österreich-Ungarn vor allem billige Schürzenstoffe aus Baumwolle, welche zum Großteil aus den USA geliefert wurde, und große Mengen von schafwollenem Fahmentuch

für die Schifffahrt vieler Staaten. Ansonsten gab es hier nur noch eine Mühle, zwei Ledergerbereien, eine kleine Likördestillation sowie einen Mann, der sich „Industrieller“ nannte und in einem großen Kessel Stiefelwischse erzeugte. Das war alles. Da die Stadt 1858 jedoch erst 27.700 Einwohner hatte, ist bereits damals mit 3500 Personen samt Kindern, Frauen und Alten ein Bevölkerungsanteil von 12,5 Prozent von der Industrie abhängig gewesen. Heute sind es 45.000 bis 55.000, also 24 bis 29 Prozent, ohne Einrechnung der außerhalb der Stadt wohnenden „Pendler“.

Im Rahmen der Linzer Industrie von 1958 nimmt der Sektor Eisen den ersten Rang ein, und zwar entfallen auf diesen Sektor mit 17.818 Arbeitnehmern 51,6 Prozent aller industriellen Arbeitnehmer. In diesem Sektor sind enthalten die Hochöfen, die vier Stahlwerke, zwei Walzwerke, Stahl- und Graugießereien, fünf Maschinenfabriken, vier Eisen- und Metallwarenfabriken, die Schiffswerft und 20 Klein- und Mittelbetriebe, welche Ketten, Feindrähte, Schmuckwaren, Metallmöbel, Emballagen, Feuerlöschgeräte, Pumpen, Werkzeuge und anderes mehr erzeugen. — An zweiter Stelle folgt mit 6767 Arbeitnehmern der Sektor Chemie (ein Großbetrieb und 19 Klein- und Mittelbetriebe), dann mit 3624 die Gruppe „Nahrung, Getränke, Tabak“ und erst an vierter Stelle die Textilindustrie, die heute zwar 15- bis 20mal mehr erzeugt als 1858, aber mit 1627 Tätigen nur etwas mehr als die dreifache Zahl der Arbeitskräfte beschäftigt als damals. Dann folgen die Industriegruppen Holzverarbeitung (Platten, Holzbau, Möbel) mit 1069 und die Elektroindustrie mit 948 Arbeitnehmern, schließlich die kleineren Gruppen „Baustoffe und Keramik“ mit 676, die Glasindustrie mit 599, die Schuhindustrie mit 697 und die Bekleidungsindustrie mit 492 Arbeitnehmern.

1858 wohnten im engeren Stadtgebiet von Linz 500 Arbeitnehmer der Industrie und 1127 außerhalb der Stadt. 1958 sind werktäglich 34.500 industrielle Arbeitnehmer im Stadtgebiet anwesend.

Da Linz 1858 noch eine typische Handwerkerstadt war, ist auch ein Vergleich der Daten des Gewerbes von Interesse. — Aus dem „Erwerbssteuer-Kataster“ für 1858 ist zu entnehmen, daß es damals in Linz 1603 Handwerker gab, und zwar Angehörige jener Berufe, die heute zum Sektor Gewerbe gezählt werden. Es kam somit 1858 auf je 17 Personen der Wohnbevölkerung ein Handwerker. — Heute, 100 Jahre später, gibt es in Linz nicht 1603, sondern mehr als 4000 in diesen Sektor einzurechnende Betriebe. Aber die „Dichte“ des Handwerks ist weit geringer geworden, da erst auf 41 Einwohner ein Betrieb dieser Art entfällt. Die Gesellen, Lehrlinge und die mitarbeitenden Familienangehörigen eingerechnet, kann für 1858 eine

Zahl von rund 5000 Beschäftigten im Handwerk angenommen werden, was, die Kinder und Alten mitgezählt, einem Bevölkerungsanteil von 57 Prozent entsprach. Heute sind es 25.000 Beschäftigte, was einen Bevölkerungsanteil von 35.000, das sind nur 20 Prozent, ergibt.

Ganz extrem stellt sich jedoch in diesem Sektor die Entwicklung im Baugewerbe dar. 1858 waren in Linz nur sieben Baumeister und Maurermeister eingetragen, die zusammen höchstens 100 Menschen beschäftigten. 1937 waren es 16 Baufirmen mit 965 Arbeitnehmern, 1958 sind es 63 Baufirmen mit 8700 Arbeitnehmern, wobei man zur Beurteilung der Kapazität auch den Einsatz von modernen Baugeräten, Kranen, Baggern usw. mitberücksichtigen muß.

Im Linzer Handel sind 1858 nur 590, Anfang 1958 3543 Geschäfte gezählt worden, was in 100 Jahren eine Vermehrung auf das Sechsfache erkennen läßt. 1858 kam im Durchschnitt auf 46 Einwohner ein Handelsgeschäft, heute entfallen im Durchschnitt 63 Einwohner auf ein Handelsunternehmen. Der Linzer Textil- und Eisenwaren-Großhandel versorgt das gesamte Bundesgebiet.

Aus den Sektoren Verkehr und Geldwesen sind für 1858 leider keine Vergleichsdaten vorhanden. Bezüglich des Güterumschlages von jährlich rund 2,400.000 Tonnen liegt der Hafen von Linz höher als der Hafen von Wien mit etwa 1,7 Millionen Tonnen, wobei die Massengütertransporte an Kohle, Erz, Getreide, Erdölprodukten und Chemikalien bei Importen und an Stahlblechen, Papier, Kunstdünger, Maschinen und sonstigem Stückgut im Export am meisten ins Gewicht fallen. Im Gelände des Linzer Stadthafens befindet sich eine international stark frequentierte Zollfreizone mit zahlreichen Verarbeitungsbetrieben, denen besondere steuerliche Begünstigungen zugute kommen. Am Donauverkehr sind derzeit Schiffe aus neun Staaten beteiligt. Die Wirtschaft des Landes erwartet die Fertigstellung des die Nordsee mit dem Schwarzen Meer verbindenden Rhein-Main-Donau-Kanals.

Im Sektor „Gastbetriebe“ waren 1858 in dieser relativ kleinen Stadt bereits 104 Gastwirte und 56 sonstige, gekochte Speisen verkaufende Personen eingetragen. Dazu kamen neun Cafetiers, die echten Bohnenkaffee und elf, welche Mischkaffee zum Ausschank brachten. Nur einer verkaufte Milch in Bechern, drei spezialisierten sich auf das Landesgetränk, den „Most“ aus Äpfeln und Birnen, der auch sonst überall zu haben war. Sonst gab es eine Volksküche und — für die geistige Nahrung — ein Theater und zwei Zeitungen.

Heute zählt man in Linz 57 Inhaber von Beherbergungsbetrieben

(Hotels, Gasthöfe, Pensionen, Heime usw.) und 498 Gast- und Schankbetriebe, wobei die modernen Espressos, Milchbars und sonstigen Büfettbetriebe von Jahr zu Jahr zunehmen. — Dem einen privaten Theater von einst entspricht heute das Landestheater mit zwei Bühnen, dem „großen Haus“ und den Kammerspielen. Dazu kommen 14 Lichtspieltheater. Als Nachfolger der zwei kleinen Zeitungen von 1858 gibt es heute vier Tageszeitungen und einige Wochenblätter.

Als Kuriosum sei noch erwähnt, daß 1858 für 27.700 Linzer Stadtbewohner sechs Apotheken vorhanden waren, also im Durchschnitt eine auf 4616 Einwohner. Dagegen entfällt heute eine Apotheke auf 8500 Einwohner.

Die neuen Industrien, die an Kunstschatzen so überreichen, am Stadtrand gelegenen Stifte St. Florian und Wilhering, das berühmte Ausflugsziel des Pöstlingberges und viele andere Naturschönheiten haben es bewirkt, daß Linz sich besonders in den letzten Jahren auch zu einem Zentrum des Fremdenverkehrs entwickelte.

So stieg die Zahl der Besucher vom Fremdenverkehrsjahr 1949/50 auf 1956/57 von 109.593 auf 173.788, also um 58,6 Prozent und die Zahl der Nächtigungen in Hotels und Gasthöfen von 236.693 auf 300.555, das waren 26,9 Prozent. Wesentlichen Anteil an dem steigenden Interesse der Gäste aus dem Ausland, so z. B. aus den USA, Kanada, Großbritannien, Frankreich, den skandinavischen Staaten, der Deutschen Bundesrepublik, Italien, den Niederlanden und der Schweiz, hat auch heute noch der Schiffsverkehr auf der Donau, wobei alljährlich viele Gesellschaftsfahrten nach Linz veranstaltet werden. Die glückliche Lage dieser Stadt kommt auch in kultureller Hinsicht bei der Veranstaltung von international stark besuchten Kongressen, Tagungen, Konzerten, Opern- und Schauspiel-Aufführungen immer wieder zum Ausdruck.

Anmerkungen:

Die Darstellung der wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt Linz bis 1848 wurde vor allem folgenden Werken entnommen:

Alfred Hofmann: „Werden, Wachsen, Reifen“, Band 1 der Wirtschaftsgeschichte des Landes Oberösterreich, herausgegeben von Dr. Vinzenz Kotzina (Salzburg 1952) — „Documenta Lentia“, herausgegeben vom Kulturamt der Stadt Linz (1956) — Anton Ziegler: „Linz im Wandel der Jahrhunderte“ (1922).

Die Hinweise und Daten über die Entwicklung in den Jahren seit 1848 stammen aus folgenden Quellen: Ignaz v. Figuly: „Auszug aus dem statistischen Berichte der Handels- und Gewerbekammer Oberösterreichs für das Jahr 1858“ (Linz 1859) samt den folgenden Jahrgängen sowie der „Sitzungsprotokolle“ bis 1929 — „Wirtschafts- und Arbeitsberichte der Handelskammer Oberösterreich“, 1951 bis inklusive 1957 — „Statistische Jahrbücher der Stadt Linz“ — „Historische Jahrbücher der Stadt Linz“ sowie folgende, von Hanns Kreczi redigierte bzw. vom Kulturamt der Stadt Linz herausgegebene Publikationen: „Linz heute“ (1950), „Linz baut auf“ (1951), „Das neue Linz“ (1952), „Linz im Profil der Zeit“ (1955), „Linz 1945—1954, Aufbau und Leistung“ (herausgegeben vom Magistrat der Stadt Linz) — Dr. Vinzenz Kotzina: „Aktuelle Wirtschaftsfragen der Stadt Linz“ (Vortrag, 15. Mai 1957, Ges. der Freunde der Stadt Linz) — Erich M. Meixner: „Männer, Mächte, Betriebe“, Band 2 der Wirtschaftsgeschichte des Landes Oberösterreich, herausgegeben von Dr. Vinzenz Kotzina (Salzburg 1952) — „Geschichte der AG. der Kleinmünchner Spinnereien und Weberei“ (Linz 1950) — E. M. Meixner: „Lage ist Schicksal“ (Aufsatz in „Linz heute“, 1950, siehe oben) und bisher unveröffentlichte Daten und Unterlagen aus Familien- und Firmenarchiven.