

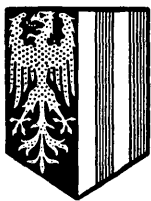
Jahrbuch

des

**Vereines für Landeskunde und Heimatpflege
im Gau Oberdonau**

(früher Oberösterreichischer Musealverein)

88. Band



Linj a. d. D. 1939

Verleger: Verein für Landeskunde und Heimatpflege im Gau Oberdonau

Druck der Buch- und Steindruckerei J. Wimmer, Linj a. d. D. — 2201 39

Inhalt.

	Seite
Vereinsberichte	5
Berichte der wissenschaftlichen Landesanstalten	17
Nachruf: Hans Com m e n d a	54
Beiträge zur Landeskunde:	
Franz Mayrhofer, Die Donaufstadt Linz	59
Ernst Neweklowsky, Wasser, Wetter und Wind in der Schiffer- sprache des deutschen Donauraumes	211
Franz Stroh, Ein langobardischer Flechtband-Stein aus Linz a. D.	289
Max Beier, Die Pseudoscorpione des oberösterreichischen Landes- museums in Linz	303
Emilian Kloiber, Zur Kenntnis der Rassen im Gau Oberdonau	313
Edwin Rosenauer, Die anthropologische Sammlung des Linzer Museums	375
Sitzungen des Vereines für Landeskunde und Heimatpflege im Gau Ober- donau	395

II. Die geschichtlichen Grundlagen¹⁾.

1. Vorgeschichte und Römerzeit.

Aus den bisherigen Betrachtungen haben wir gesehen, daß der Freinberg und sein Abfall durch seine beherrschende und geschützte Lage am Beginn einer Stromweitung und auch durch seinen fruchtbaren Boden in erster Linie für Siedlungen in Betracht kam. Die älteste Besiedlung des Linzer Bodens, die wir bis jetzt kennen, stammt aus der Jüngerer Steinzeit. Sie liegt, wie zu erwarten, auf den Höhen des Freinbergs, wo ein ausgedehnter Ringwall noch heute davon zeugt. Aus der Bronzezeit sind uns dagegen nur spärliche Funde in der Ebene überliefert, dafür bringt uns die folgende Keltenzeit (Hallstatt- und La-Tène-Zeit) neben Depot- und Siedlungsfunden am Freinberg Zeugnisse der ständigen Besiedlung in der Donauebene. Sie erstrecken sich über das ganze heutige Stadtgebiet, also über einen großen Teil der Niederflur²⁾. Dementsprechend wurde damals bereits das gesamte Stadtgebiet, die Höhen und das Donaubecken, von der Besiedlung erfaßt. Die Kelten haben der Stadt den Namen gegeben, das römische „Sentina“ wurde wahrscheinlich aus dem Keltischen übernommen und gewandelt.

Schon früh fällt das keltische Donauland unter die Macht des römischen Reiches, und als das Imperium zum Schutz gegen die Germaneneinfälle die großzügigen Limesbefestigungen errichtet, ersteht hier das Kastell „Sentina“, das an Bedeutung allerdings weit hinter Lorch zurückstand. Es sollte als Flanke dienen und vor allem Einfälle aus dem Haselgraben abwehren. So trug es vorwiegend militärisches Gepräge, aber im Anschluß an die Militärsiedlung hatte sich eine ganz ansehnliche Gewerbe- und Handelsstadt entwickelt. Die wichtigste Römerstadt des Gaues lag allerdings im Hinterland, es war Ovilava, die Vorläuferin von Wels. Das römische Linz erstreckte sich vom späteren Schlosse in die Ebene herab, umfaßte das Gebiet der heutigen Altstadt und reichte darüber hinaus bis etwa zur Steingasse. Im Raume der Wurm- und Kroatenstraße lag das ausgedehnte Gräberfeld, das 1926 aufgedeckt wurde und reiche Funde lieferte³⁾. So wie heute noch, führte auch damals die große Limesstraße, die Hainburg mit Passau und dem entfernteren Westen verband, bei Kleinmünchen und Ebelsberg an Linz vorbei. Die Annahme einer Abzweigungsstraße von Ebelsberg über Linz—Leonding—Eferding—Schlögen—Passau ist durch verschie-

¹⁾ Die Grundlage dieses Abschnittes sind Schriften und Aufsätze über die Geschichte von Linz. Nur in einigen besonderen Fällen, die immer gekennzeichnet sind, wurden Quellen herangezogen. Natürlicherweise wurde das geographische Moment stark betont.

²⁾ Mahr A., Die älteste Besiedlung des Linzer Bodens, Präh. Zeitschr., Wien, 1914.

³⁾ Karnitsch P., Der römische Urnenfriedhof in Linz, S. Ep. Bw. 1926, Nr. 51.

dene Funde naheliegend, aber bis jetzt noch nicht bestimmt¹⁾. Von Wels führte der Nord—Südweg über den Pyhrnpaß—Rottenmannertauern—Neumarkterfattel und Pontebba nach Aquilja. Die günstige Verkehrslage von Linz, die in späterer Zeit für die Entwicklung der Stadt entscheidend wurde, war damals noch nicht oder nur sehr wenig ausgebildet, weil die nördlichen Gebiete dem Handelsverkehr wenig erschlossen waren.

2. Das mittelalterliche Linz.

(Die Entwicklung zum Vorort des Gaues.)

Im Strudel der Völkerwanderung versinkt das römische Linz, erst Jahrhunderte später, nach der Gründung des karolingischen Reiches, hören wir wieder von ihm. Graf Gerold, der Schwager Karls des Großen, erhält die Kirche zu St. Martin und das Schloß als Lehen. Schloß und Kirche, die wohl auf den Überresten des römischen Kastells entstanden sind, bilden den Kern der frühmittelalterlichen Stadt, die sich daran anschließt. Die Bedeutung der Siedlung hat sich freilich wesentlich gewandelt. Richtete sich die Front von „Lentia“ vor allem gegen Norden, so blickt das fränkische Linz gegen Osten, gegen die Einfälle der Uwaren. Seine Bestimmung als Stadt der Ostmark tritt zum erstenmal klar hervor. In dem folgenden Jahrhundert, während das karolingische Reich immer mehr verfällt, gewinnt Linz stark an Bedeutung, denn in der Raffelstetter Zollordnung (um 906), die die Zoll- und Mautstätten an der Donau regeln sollte, erscheint es als bedeutender Markt- und Stapelplatz. Bayrische Händler kommen die Donau abwärts, Slawen aus Böhmen und Mähren, um hier ihre Waren abzusetzen und Einkäufe durchzuführen. Die Handelsbewilligung erteilt der „Magister“, der Marktvorsteher. Linz ist also schon Markt und Handelsplatz mit einem eigenen Marktvorsteher, seine zukünftige Bedeutung als Schnittpunkt des Ost—West- und Nord—Südweges tritt bereits hervor.

Eine entscheidende Wendung vollzieht sich im 13. Jahrhundert, als 1210 das Schloß von Linz nach mehrmaligem Besitzwechsel in das Eigentum der Babenberger übergeht. Sie haben Linz bis zu ihrem Aussterben durch Verleihung von Maut- und Zollfreiheiten und andere Privilegien gefördert. In diese Zeit fällt die Entwicklung des „Ortes“ Linz zur „Stadt“. Von einer Stadterhebung ist uns nichts überliefert, doch treten uns alle Vorrechte entgegen, die für die mittelalterliche Stadt kennzeichnend sind. Es wird mit Enns und Steyr, die schon früh das Stadtrecht erhielten, als landesfürstliche Stadt gleichgestellt. 1242 wird Linz zum erstenmal als „civitas“ bezeichnet, im Laufe des 13. Jahrhunderts hat es einen eigenen Stadtrichter und auch Befestigungen, denn 1237 wird es zum erstenmal vergeblich belagert. Seine Entwicklung zum Markt- und Handelsplatz

¹⁾ Schiffmann K., Die Römerstraßen in Ob. Öst., und Seifert J., Die Römerstraßen in Ob. Öst., beide in Heimatgaue, 1923.

beginnt aber, wie wir in der Raffelstetter Zollordnung gesehen haben, bereits um das Jahr 900. Die Entstehung der Linzer Märkte ist uns allerdings nicht bekannt. 1382 wird der Herbstmarkt erstmalig erwähnt. Auch die habsburgischen Landesherren fördern den Handel der oberösterreichischen Städte, Linz erhält das Meilen-, Pfändungs-, Stapel- und Geleitsrecht. Sie hatten auch alle Ursache, die Stadt zu unterstützen, bedeutete doch die Linzer Maut, die 1329 6000 Taler eintrug, für sie eine ganz hervorragende Einnahmequelle. Linz war damals die einträglichste Donaumaut. Friedrich III., „der Kaiser ohne Land“, regierte einige Jahre (1489 bis 1493) auf dem Linzer Schloß. Ihm verdankt die Stadt das Recht der freien Bürgermeister- und Richterwahl. Einige Jahrzehnte früher erhielt es bereits die eigene Blutgerichtsbarkeit. Hiemit schied Linz aus dem Landgericht Donautal aus. Sonst zog die Stadt von der Residenz des Kaisers wenig Vorteile. Als einer der schwächsten Herrscher des Mittelalters besaß Friedrich sehr wenig Macht, bedeutete doch seine Regierungszeit den Tiefpunkt des deutschen Kaisertums. Sein Sohn Maximilian I. verleiht der Stadt 1497 das Recht, die Überfuhr durch eine Brücke zu ersetzen. Dadurch kommt das Mühlviertel noch stärker unter den Einfluß von Linz und seine Bedeutung als Brückenkopf für die Handelsstraßen nach Böhmen gelangt nun voll zur Geltung. Auf die Wichtigkeit seiner Maut wurde schon hingewiesen. Sie erklärt sich aus der großen Verkehrsbedeutung der Donau in dieser Zeit. Bei dem elenden Zustand der Straßen wurde der Wasserverkehr soweit als möglich dem Landverkehr vorgezogen. Er war leichter, rascher und vermochte größere Mengen zu befördern. Textilwaren und bairisches Salz kommen stromabwärts; Wein, Häute, Felle, Getreide, Honig und Wachs werden im Gegenzug stromaufwärts gebracht.

Gegenüber der Donau treten die Landwege an Bedeutung zurück. Von Ulm verläuft über Augsburg, Salzburg, Wels und Wien die große West—Oststraße. Die zweite Hauptstraße kommt über Regensburg nach Passau und von hier nördlich am Hausruck vorbei über Linz nach Wien. Die erste hat immer an der Stadt vorbeigeführt, bei der zweiten ist es möglich, daß sie zeitweise durch die Stadt gegangen ist. Jedenfalls sind beide Straßen von der Stadt aus leicht erreichbar und daher für sie von Bedeutung. So wird uns im Jahre 1412 berichtet, daß die Breslauer und Prager Kaufleute die Erlaubnis haben, über Linz nach Salzburg zu fahren. Mit der wachsenden Besiedlung und Erschließung des Mühlviertels und Böhmens mußte die günstige Verkehrslage von Linz, die Kreuzung von Nord—Süd- und West—Oststraßen, immer mehr zur Geltung kommen. Zuerst ist es Umladepfatz für das bairische Salz, das auf der Donau herunterkommt und nach Böhmen weitergeht. Nach der Erschließung der oberösterreichischen Salzlager durch die Habsburger kommt das Salz auf der Traun herab bis Zizlau und von hier über Linz nach Freistadt. Teilweise wird es mit den Schiffen bis Steyregg oder Mauthausen gebracht und erst von dort per Achse weiter-

befördert. Aus den Wagensalzbestimmungen von 1390 und 1396 können wir die Bedeutung des Salzhandels für Linz ersehen¹⁾. Das Salz, das mit Wagen nach Linz kommt, muß gleichmäßig auf alle Bürgerhäuser verteilt werden. Ein Haus darf an einem Tag nicht mehr als einen vollen Wagen bekommen. So hat im 15. Jahrhundert der Linzer Salzhandel den von Mauthausen und Freistadt überflügelt. Auch die Leonfeldnerstraße hat bereits Bedeutung, doch leidet ihre Entwicklung stark unter dem Freistädter Straßenzwang. Interessant ist eine Entscheidung Maximilians I., der den Handel „Nach Böhmen“ mit Tüchern, Eisen, Wachs, Häuten und Honig der Freistädterstraße, den „von Böhmen“ mit Fischen, Weizen, Korn, Schmalz, Bier und anderen Lebensmitteln der Leonfeldnerstraße zuweist. Gegenüber diesen beiden Straßen tritt der Königsweg (via regia) mit mehr lokaler Bedeutung für die Salzversorgung des westlichen Mühlviertels zuriück. Von Venedig kommen über den Pyhrn die Güter des Levantehandels. Im Jahre 1373 erhalten die fünf oberösterreichischen landesfürstlichen Städte die Erlaubnis, venetianische Waren über den Oberzeyringer Sattel und den Pyhrn nach Oberösterreich zu bringen (Befreiung vom Semmeringer Straßenzwang). Wir wissen nicht, ob die Straße über Wels oder durch das Kremstal nach Linz geführt hat. Auch aus der Neuzeit ist uns darüber nichts bekannt. Wahrscheinlicher ist das Erstere, denn die Straßen des Mittelalters sind im allgemeinen den Römerstraßen gefolgt und die neuzeitlichen wiederum denen des Mittelalters. Dafür spricht auch, daß heute nur eine Bezirksstraße durch das Kremstal führt, während die „Reichsstraße“, also die eigentliche Nord—Südstraße, von Kirchdorf nach Wels verläuft. Wenn sie im Mittelalter oder in der Neuzeit durch das Kremstal nach Linz zugeführt hätte, müßte sie auf die heutigen Verhältnisse eingewirkt haben. Obwohl also der Weg durchs Kremstal bequemer und kürzer wäre (er hat gar keine Steigung, während die Straße nach Wels zwei größere Steigungen zu überwinden hat), führt die Straße auch heute noch nach Wels. Hier haben offensichtlich die geschichtlichen Überlieferungen stärker gewirkt als die geographischen Verhältnisse.

Das Handelsgewerbe ist also im mittelalterlichen Linz schon gut entwickelt, das Handelsrecht haftet an den Bürgerhäusern. Die Kaufleute sind die herrschende Oberschicht, sie besitzen alle bürgerlichen Rechte. Auswärtige Adelige und Kaufleute können sich nur durch den Erwerb eines Bürgerhauses den Besitz des Handelsrechtes verschaffen.

Die Märkte sind ein wichtiger Bestandteil des städtischen Handels. Vom Ausgang des 15. Jahrhunderts sind uns die Marktrechnungen überliefert²⁾. Ganz beträchtliche Warenmengen wurden umgesetzt. Tuch, Leinwand und Zeuge stehen an erster Stelle (im Jahre 1498 5805 Stück Tuch, 89 Ballen Zeuge, 747 Stück

¹⁾ Stadtarchiv, Urkunde Nr. 42 v. J. 1390 und Nr. 45 v. J. 1396.

²⁾ Kenner J., Bruchstücke über die Linzer Jahrmärkte, Jb. d. o. ö. Musealver. 1841.

Leinwand). Oberdeutſche und böhmische Kaufleute bringen ſie auf den Markt, aber auch öſterreichiſche ſind mit Textilwaren und Häuten vertreten. Darüber hinaus kommen Händler aus größerer Entfernung, aus Krafau, Venedig, den Niederlanden uſw. So verſtehen wir es auch, daß verſchiedene Großhandels-häuſer und Handelsgesellſchaften dauernde Niederlaſſungen in der Stadt errich-ten. Viele Schuldscheine ſind auf die Märkte datiert, bedeutende Zusammen-künfte und Verſammlungen werden zu gleicher Zeit abgehalten, mit einem Wort, die Stadt iſt zu einem bedeutenden Handelszentrum geworden. Hierbei ſind die auswärtigen Kaufleute auf den Großhandel beſchränkt, der Kleinhandel iſt der Bürgerſchaft vorbehalten.

Außer dieſen Großhandelsmärkten hatten ſich ſchon zwei lokale Wochen-märkte entwickelt. 1395 erhält Linz neben dem ſchon beſtehenden Dienſtagmarkt durch den Landesfürſten einen zweiten Wochenmarkt. Der Urfprung des Dienſtagmarktes iſt uns nicht überliefert. So iſt in dieſer Zeit die Bedeutung von Linz als lokaler Marktplatz ebenfalls ſchon ſehr gut entwickelt.

Seit dem 13. Jahrhundert ſind Handwerker bezeugt. Aus der großen Zahl ſieſen beſonders die Fiſcher, die Schiffmeiſter und Faßzieher hervorgehoben. Friedrich III. beſtätigt bereits die Zunftordnungen einiger Handwerkszweige. Sie ſind, wie in allen deutſchen Städten, keine Vollbürger, ſondern müſſen ſich in langwierigen Kämpfen Schritt für Schritt die Vorrechte der Bürger erobern. Von 1372 bis ins 17. Jahrhundert währt dieſer Kampf.

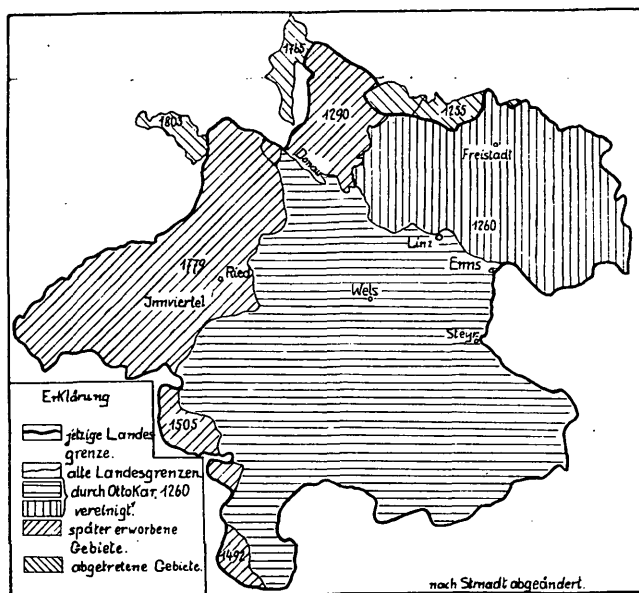
Neben dem Handel, dem Gewerbe und den Miniſterialen iſt auch die Land-wirtſchaft im ſtädtiſchen Leben noch ſtark vertreten. Bezeichnend iſt ein Brief Maximilians I. an die Linzer Bürger, in dem er gegen die Miſthäuſer und die herumlaufenden Säue wettet, die Gaſſen und Straßen beſchmutzen. 1509 wird vor dem Schmidtor eine große Miſtgrube errichtet. So zeigt die Stadt in mittel-alterlicher Zeit noch viele Zeichen bäuerlichen Lebens, zahlreiche Bürger treiben neben ihrem ſtädtiſchen Hauptberuf auch die Landwirtschaft. Vor den Toren liegen ihre Wieſen und Äcker, in den tiefen Hinterhöfen die Ställe.

Im frühen Mittelalter wurde Linz von den übrigen Städten Oberdonaus, wie Steyr, Enns, Wels und Freſtadt, an wirtſchaftlicher Bedeutung überragt. Wie wir geſehen haben, trat die günſtige verkehrsgeographiſche Lage von Linz immer mehr hervor und am Ausgang des Mittelalters hat es die übrigen ober-öſterreichiſchen Städte in wirtſchaftlicher Beziehung bereits überflügelt. Zu gleicher Zeit vollzieht ſich die Entwicklung von Linz zum Vorort des Landes.

Der Traungau iſt der Kern von Oberdonau. In ihm liegt Linz viel zu ſehr am Rand, um als Verwaltungsmittelpunkt in Betracht zu kommen. Erſt als er in der Zeit des öſterreichiſchen Interregnums vom Herzogtum Steiermark los-geſtößt und durch Ottokar mit dem Mühlviertel zu einer Verwaltungseinheit „austria ſuper anasum“ vereinigt wird, iſt die Grundlage für die Entwicklung

von Linz zum Vorort des Landes gegeben (siehe Zeichnung 7)¹⁾. Ab 1256 sind die Landtaidinge ständig in Linz, der Landschreiber hat hier seinen Sitz. Ebenso werden die Versammlungen der Stände, „die Landtage“, die früher abwechselnd in Wels, Enns und Linz abgehalten wurden, seit der Mitte des 15. Jahrhunderts immer mehr nach Linz einberufen. Allmählich vollzieht sich die Loslösung der oberösterreichischen von den niederösterreichischen Ständen. Nach der Länderteilung von 1458 wird Linz Residenz, verschiedene größere Konferenzen finden hier statt, ab 1503 ist es dann Sitz des Hauptmanns von Oberösterreich und bleibender Tagungsort der Stände. Auf Grund der neuen Reichseinteilung bestimmt Maximilian I. Linz zum Sitz von Reichsämtern. So hat sich die Stadt bis zum Ausgang des Mittelalters zum unbestrittenen Vorort des Landes emporgearbeitet und ist zum politischen und wirtschaftlichen Mittelpunkt erwachsen.

Die Entwicklung des Landes ob der Enns (Oberdonau).



Zeichnung 7.

Werfen wir noch einen kurzen Blick auf das mittelalterliche Stadtbild. Der Kern der Siedlung ist das Schloß, von ihm entwickelt sich der Ort parallel zum

¹⁾ Strnadt J., Die Geburt des Landes ob der Enns. Linz 1886. Wir sind hier Strnadt im Wesentlichen gefolgt, erwähnen aber besonders, daß Zibermayr I. in einer jüngeren Arbeit nachgewiesen hat, daß Oberösterreich im späten Mittelalter vom Hausruck bis zur Nöbbs reichte, also auch das Gebiet zwischen Enns und Nöbbs umfaßte. damals war Enns Mittelpunkt. Da sich bald diese Verbindung wieder löste und ohne besondere Nachwirkung blieb, beschränken wir uns darauf, auf diese neuen Forschungsergebnisse hinzuweisen.

fluß den Abhang des Römerbergs hinab gegen die Niederflur. Unten winkte die weite, siedlungsfreundliche Ebene, der Fischreichtum der Donau und die leichte Stromüberschreitung. In entgegengesetzter Richtung, am Rücken gegen den Freinberg (Römerberg) ist uns vorerst keine Ausdehnung der Stadt überliefert, obwohl er infolge seines geringen Gefälles für Siedlungen günstig ist (siehe Zeichnung 3). Dem steht entgegen, daß der Freinberg im Westen den Siedlungsraum beschränkt und daß er wegen seines steilen Abfalls zur Donau für Verkehrswege außerordentlich ungünstig ist (siehe Zeichnung 2 und 3). Daraus erklärt sich die durchaus einseitige Entwicklung der Stadt, obwohl die älteste Linzer Pfarrkirche St. Martin nach der anderen Richtung gewiesen hätte. So zeigt auch die Entwicklung von Linz das typische Niedersteigen der Siedlung in die Ebene.

Die erste ummauerte Stadt war noch ziemlich klein (siehe Zeichnung 8). Ihre Hauptstraßen verlaufen bereits in jenen Richtungen, die in Zukunft bei den Stadterweiterungen und Vorstadtbildungen vorherrschend waren: Vom Schloß herunter in die Ebene in westöstlicher Richtung parallel zur Donau und vor allem in Nord—Südrichtung senkrecht zum Strom.

Wie alle deutschen Städte, hat auch Linz vom 13. bis 15. Jahrhundert durch Zuwanderung eine starke Vermehrung seiner Bürger zu verzeichnen. In erster Linie sind es Oberösterreicher, die sich hier niederlassen¹⁾. Aus diesem Zuzug erklärt sich die erste große Stadterweiterung und damit die Verlagerung des Schwergewichts in die Ebene. 1282 wird uns von der Verlegung der Pfarrkirche auf ihren heutigen Platz berichtet, aus der Folgezeit sind uns bereits Häuser am Hauptplatz überliefert und am Ende des 15. Jahrhunderts fallen an seiner Westseite die alten Stadtmauern. Hiermit erscheint dieser Vorgang abgeschlossen. Ohne Zweifel handelt es sich um eine planmäßige Anlage. Die Straße, die zur Donau führt und sie überschreitet (Straße nach Böhmen), ist zu einem weiten, rechteckigen Platz erweitert, der für Handels- und Marktzwecke bestimmt ist. In jener Zeit, in der die erste große Stadterweiterung durchgeführt wurde, war die Bedeutung von Linz als Brückenkopf in ständigem Wachstum begriffen. Deshalb ist die Brückenstraße (Nord—Südstraße) das Rückgrat der Stadterweiterung geworden. Der Platz durchzieht die Stadt in ihrer ganzen Länge, er ist ihr Mittelpunkt. In seiner wundervollen saalartigen Geschlossenheit und seinen gewaltigen Ausmaßen gibt er lebendiges Zeugnis vom großzügigen Bürgergeist des mittelalterlichen Linz. Mit Stolz zählen wir auch heute noch den Adolf-Hitler-Platz zu den schönsten Marktplätzen Deutschlands. Er ist aber vor allem der untrügliche Beweis von der frühen Handels- und Marktbedeutung der Stadt, die sich in ihm einen Marktplatz schuf, der allen Anforderungen auch einer späteren Entwicklung entsprach. An seinen beiden Enden sind die wichtigsten Stadttore. Die Anlage ist fiederförmig, senkrecht münden

¹⁾ Seffer J., Namensbuch von Linz, Verzeichnis der Einwohner von 1120—1500.

die Nebengassen in den Platz, seitab, schon ganz an der Stadtmauer, steht die neue Pfarrkirche. So weist diese Stadterweiterung alle typischen Merkmale des altbairischen Straßenmarktes auf¹⁾. Längs der Landstraße nach Wien und Wels und parallel zur Donau, also im Süden und Osten der Stadt, sind bereits Vorstädte ausgebildet. Ihre Ausdehnung ist uns nur annähernd überliefert. Holz ist in dieser Zeit noch das beliebteste Baumaterial, die unmittelbare Umgebung der Stadt liefert es in reichlicher Menge. Erst in der zweiten Hälfte des Mittelalters geht man zum Steinbau über. Für die Dächer waren Schindeln bis tief in die Neuzeit herauf das beliebteste Material. Daraus verstehen wir das rasche Umsichgreifen der Brände.

Auf den ältesten Darstellungen aus dem 16. Jahrhundert beherrscht das Innstadthaus das Siedlungsbild²⁾. Wir können deutlich die kennzeichnenden Merkmale, die schmalen Gassenfronten und die große Tiefe, die Giebelständigkeit mit dem Grabendach und der Vorscheumauer erkennen. Die Lauben fehlen, auch die Erker sind selten. Das mittelalterliche Stadtbild war gotisch, die Türme der Stadt und das Schloß sind auf den ältesten Darstellungen noch als gotisch zu erkennen. Keine großen, prunkvollen Bauten haben das Bild der Stadt bereichert. Schon damals machte sich das Fehlen einer weltlichen oder geistlichen Residenz, die das Gesicht vieler deutscher Städte wirkungsvoll verschönerten, bemerkbar. Trotzdem ist das Bild des mittelalterlichen Linz mit seinen zahlreichen Türmen und dem mächtigen darüber thronendem Schloß sehr eindrucksvoll.

Die Entwicklung von „Urfahr“ war bis in die jüngste Vergangenheit gekennzeichnet durch seine Lage gegenüber von Linz. Es lag gewissermaßen im Schatten der größeren Stadt, die eifersüchtig jede Weiterentwicklung, die es irgendwie benachteiligen könnte, zu verhindern suchte und vielfach kraft seines größeren Einflusses auch verhinderte³⁾. Ende des 14. Jahrhunderts ist Urfahr zum ersten Mal als Dorfsiedlung erwähnt. Es erscheint in dieser Zeit als ein kleines Dorf von Fischern, Schiffmeistern, Fährmännern und Bauern; Handel und Gewerbe waren nur gering entwickelt. Seit dem 15. Jahrhundert sind uns häufig Streitigkeiten mit Linz wegen des Weinschenkens und Gasthaltens („Meilenrecht“), wegen der Errichtung einer eigenen Pfarre, wegen des Girkaufs von Fleisch, des Marktrechtes und des Brückenbaues belegt. Urfahr wehrte sich sehr energisch gegen den Brückenbau, weil dadurch die einträgliche Überfuhr beseitigt wurde. Natürlich war dieser Widerstand erfolglos. Parallel zur Donau, eng an das Ufer herangerückt, erstreckte sich die kleine unscheinbare Siedlung, die gegenüber dem hochaufragenden Linzer Schloß ganz zurücktrat.

¹⁾ Martiny R., Die Grundrißgestaltung der deutschen Städte, P. M. Erg.; H. 197.

²⁾ Kriechbaum E., Oberösterreich, Landschafts- und Kulturbilder, Braunauer Heimatkunde 1925.

³⁾ Ziegler H., Geschichte der Stadt Urfahr, Linz 1925.

3. Linz vom Ausgang des Mittelalters bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts.

Im Zeitalter der Reformation wird Linz ganz protestantisch, 1540 ist die Mehrzahl der Bürger ebenso wie die oberösterreichischen Landstände zum lutherischen Bekenntnisse übergetreten. In dieser Zeit der höchsten politischen Machtentwicklung der Stände, der Auseinandersetzung zwischen ständischer und kaiserlicher Macht, die am Beginn des 17. Jahrhunderts mit dem Sieg des Kaisers endet, ist Linz als Sitz der Stände von erhöhter politischer Bedeutung. Sie wirkt sich in kultureller, wie auch in wirtschaftlicher Beziehung sehr günstig aus. Die Stände gründen hier die höhere Landschafstschule, die außerordentlich gute Lehrkräfte aufweist. Unter anderen hat auch Johann Kepler längere Zeit an ihr gewirkt. Mit dem Ausgang des 16. Jahrhunderts setzt die Gegenreformation ein, die Landschafstschule wird 1627 geschlossen, die protestantischen Lehrer und Pfarrer vertrieben, die Jesuiten und Kapuziner ziehen in die Stadt ein. Mit dem Sieg des Kaisers über die Stände sinkt die politische Bedeutung von Linz. Auch die Rechte der Stadt, wie die freie Bürgermeister- und Richterwahl, werden eingeschränkt. Unter den folgenden Wirren leidet es sehr stark. Im großen oberösterreichischen Bauernkrieg wird es von den Bauern vergeblich belagert (1626). Hierbei geht ein großer Teil der Vorstädte in Flammen auf. Mit dem Scheitern der Belagerung beginnt die Niederlage der gewaltigen Bauernerhebung, die in einem unsagbaren Strom von Blut erstickt wird. Damit vollzieht sich der endgültige Sieg der Gegenreformation. Zahlreiche Bürger müssen aus Glaubens- und Charakterstärke in die Fremde wandern. Innerhalb weniger Jahrzehnte ist der Protestantismus, der 100 Jahre früher Linz beherrscht hatte, wieder beseitigt. Nur allmählich erholt sich die Stadt und das Land von diesem schweren Rückschlag und beginnt das geistige und wirtschaftliche Leben wieder aufzublühen. Im österreichischen Erbfolgekrieg wird Linz neuerdings in die Kriegswirren hineingezogen, bairische und französische Truppen besetzen es, bis es nach heftiger Beschießung durch österreichische Truppen zurückerobert wird. Hierbei werden 180 Häuser der Vorstadt zerstört. Mit dem Ausgang des 18. Jahrhunderts zieht die Aufklärung in die Stadt ein, ihr Repräsentant auf dem kaiserlichen Thron, Josef II., vollzieht auch hier zahlreiche Klosteraufhebungen. Bedeutungsvoll ist aber vor allem die Gründung des Linzer Bistums, die der Kaiser trotz vieler Schwierigkeiten durchsetzt¹⁾. Hiemit ist Linz in kirchlicher Hinsicht ebenfalls Zentrum des Landes geworden. Das Mondseeland ist bereits 1505 an Oberösterreich gekommen und 1779 erwirbt Maria Theresia von Bayern das Innviertel, das nach einem kurzen Zwischen-

¹⁾ Pachinger H., Die Gründung des Linzer Bistums, L. Cp., Ab. 1907, Nr. 12.

spiel endgültig 1816 angegliedert wird. (Zeichnung 7.) Mit dieser recht beträchtlichen Vergrößerung des Landes ist zwar die Bedeutung von Linz als Mittelpunkt der Verwaltung gestiegen, jedoch bringt sie eine nicht unbedenkliche Verlagerung des natürlichen Schwerpunktes von Oberösterreich mit sich. Vor der Vergrößerung lag Linz annähernd im Mittelpunkt des Landes, nun rückt dieser gegen Westen, Wels kommt ungefähr in die Mitte. Die Auswirkungen dieser Tatsache auf das wirtschaftliche Leben werden wir noch behandeln.

Im Linzer Lyzeum hatten sich in dieser Zeit vielversprechende Ansätze zur Bildung einer Universität entwickelt. Es wurden medizinische, juridische und philosophische Vorlesungen abgehalten und auch akademische Graduierungen vorgenommen. Durch die Wirren der folgenden Franzosenkriege und die Vernachlässigung der Regierung wurden diese Ansätze zerstört.

Das „wirtschaftliche Leben“ der Stadt entwickelt sich in der Neuzeit vorerst recht günstig. Die Märkte bleiben weiterhin im Schwung, im 16. Jahrhundert gründen weitere auswärtige Firmen Niederlassungen in Linz (Krummauer Handelsgesellschaft, Innerberger Eisengewerkschaft), zahlreiche ausländische Kaufleute, Triester, Mailänder und Niederländer, kommen direkt zum Markt. In den langen Höfen der Stadthäuser wurden die Räume an Großkaufleute zur Einlagerung der Waren vermietet. Auch der Kleinhandel ist in Blüte. Mit dem 17. Jahrhundert beginnt der ununterbrochene Niedergang, der mit dem vollständigen Verschwinden der Märkte endet. Die Wirren des 30 jährigen Krieges und die Unterdrückung der Gegenreformation haben entscheidend zu dieser Entwicklung beigetragen. Außerdem hat auch die Gründung von einheimischen Großhandelshäusern, die den auswärtigen Kaufleuten Schwierigkeiten bereiteten, dabei mitgeholfen. Alle Bemühungen, sie wieder zu beleben, sind vergeblich. Im 19. Jahrhundert sinken sie zu unbedeutenden Krammärkten herab und am Ende desselben werden sie aufgehoben. Ursprünglich wurden die Märkte nur auf dem Hauptplatz abgehalten, später wurden auch in der Altstadt, an der Donaulände, auf der Promenade, am Dom- und Pfarrplatz Teile untergebracht. In der Mitte des 19. Jahrhunderts werden sie auf den Marktplatz in der Neustadt verlegt.

Die Entwicklung von einheimischen Großhändlern trug sicherlich auch zum Niedergang der Märkte bei. Wegen ihrer Konkurrenz mieden fremde Kaufleute die Linzer Märkte. Wichtiger aber dünkt uns, daß der oberdeutsche Textilhandel, der im Mittelalter und am Beginn der Neuzeit den wichtigsten Faktor der Märkte bildete, durch die merkantilistischen Bestrebungen, durch die Gründung von Textilindustrien zurückgedrängt wurde. Infolge der Einfuhrverbote verschwindet er schließlich ganz aus dem Marktleben. Zum Beispiel beschwerten sich die Linzer Kaufleute über die Einfuhrverbote gegen Textilwaren, die zugunsten der Linzer Wollenzeugfabrik erlassen wurden, weil diese eine Gefahr

für die Linzer Märkte bedeuten¹⁾). Im 17. Jahrhundert hören wir auch häufig von Klagen der auswärtigen Kaufleute über die starke Besteuerung. Sowohl beim Eintritt, als auch beim Verlassen des Landes müssen sie Abgaben entrichten. Die Stände versuchen im Interesse der Linzer Märkte Abhilfe zu schaffen, leider ohne Erfolg²⁾). Dazu kommt die Tatsache, daß durch das starke Vordringen der Türken die verkehrsgeographische Bedeutung von Wien als Mittler zwischen Mittel- und Südosteuropa nur zum Teil zur Geltung kommen konnte. Dadurch tritt in dieser Zeit die Lage von Linz stärker hervor, es ist gewissermaßen „Stellvertreter“ von Wien geworden. Die Beseitigung der Türkengefahr und die Erfassung des ganzen Donauraumes gibt Wien im 18. Jahrhundert die alles überragende Stellung als west-östliche Handelsmetropole. Dadurch wird die Bedeutung von Linz als Markt und Handelsmittelpunkt zwangsläufig beeinträchtigt.

Dies waren die Hauptursachen des Niederganges der Märkte. Hierbei ist vor allem entscheidend, daß sie in jener Zeit, in der die Umbildung der alten Märkte zu den modernen Messen erfolgte, ihre Bedeutung verloren. Deshalb sind sie auch ohne besondere Nachwirkung geblieben.

Nicht minder wichtig war die Bedeutung der Stadt als Zoll- und Mautstätte. Aus dem Jahre 1667 sind uns die Mautgebühren überliefert³⁾). Sie betreffen sowohl die Wagen, die mit Waren oder Wein von Salzburg kommen, wie auch alle übrigen Wagen aus Oberdonau und Süddeutschland. Auch die Bauern, die zu den Wochenmärkten ihre Erzeugnisse in die Stadt bringen und hier ihre Einkäufe besorgen, sind zur Zahlung der Maut verpflichtet. Außerdem ist für jedes Roß, das von Wien kommt oder von Linz abgeht, eine Maut zu entrichten. Dafür ist das Mautamt verpflichtet, den Roßweg von Zizlau bis zum Wilheringer Ufer instandzuhalten.

Die Bedeutung des bürgerlichen Salzhandels wird in der Neuzeit durch die staatliche Monopolisierung sehr zurückgedrängt, schließlich ganz beseitigt. Trotzdem ist die Salzausfuhr nach Böhmen für einzelne Linzer Gewerbe (Gastgewerbe, Fuhrwerker) sicher sehr wichtig, denn 1667 wird uns berichtet, daß jährlich durchschnittlich 5000 Wagen Salz über die Linzer Brücke rollen. Da das Salz fast ausschließlich auf der Traun befördert wird, kommt es von Zizlau in die Stadt⁴⁾).

Die Handels-Schiffahrt auf der Donau ist gegenüber dem Mittelalter zurückgegangen. Die Verkehrsspannung ist geringer geworden, außerdem wirkten die außerordentlich hohen Zölle sehr abschreckend. Nicht unbedeutend ist die

¹⁾ Hoffmann V., Beiträge zur neueren österr. Wirtschaftsgeschichte, Archiv f. öst. Geschichte, 108. Bd.

²⁾ Negrelli A., Woran die Linzer Märkte zugrunde gingen. E. Vbl. 1927, Nr. 77.

³⁾ Stadtarchiv, Faszikel Mauten.

⁴⁾ Stadtarchiv, Faszikel Mauten.

Inn—Donauschiffahrt, besonders der Gegenzug ist stark entwickelt. 1593 gehen von Einz Textilwaren, Felle, Wachs, Unschlitt, Federn und Schmalz bis Rattenberg und zum Teil auch weiter nach Welschtirol. Vom Beginn des 17. bis in die Mitte des 18. Jahrhunderts ist uns auch böhmisches Glas als Handelsware belegt. Neben den Tiroler Schiffsleuten sind auch Einzer an diesem Handel beteiligt¹⁾.

Noch am Ausgang des 18. Jahrhunderts bringen polnische Kaufleute Wachs und Honig (jährlich etwa 1000 Zentner) zur Einlagerung nach Einz. Von hier werden sie durch bairische und tirolische Händler abgeholt oder es befördern sie heimische Fuhrleute weiter²⁾. Wahrscheinlich hängt dieser Handel auch mit der Inn—Donauschiffahrt zusammen.

Im Gegensatz zur Handelschiffahrt nimmt der Personenverkehr auf der Donau zu, seit 1670 finden regelmäßige Fahrten zwischen Ulm und Preßburg statt (Ulmer Schachtel). Mit dem Ende des 18. Jahrhunderts beginnen die Stromregulierungen und 1837 erscheint der erste Dampfer vor Einz. Hiemit beginnt eine neue Ära der Donauschiffahrt. 1857 wird in den Donauschiffahrtsakten der Personen- und Güterverkehr für frei erklärt. Verstärkte Regelungsarbeiten setzen ein, um die letzten Hindernisse zu beseitigen und die Donau zu einer Großschiffahrtsstraße auszugestalten. Dieser Vorgang ist heute noch im Gange.

Der Zustand der Straßen hat sich mit der Entwicklung des Postwesens wesentlich verbessert. Einz wird Poststation, regelmäßige Verbindungen führen nach Salzburg und Prag, wöchentlich einmal nach Gmunden und Wien. So hat Einz gewissermaßen die West—Oststraße herangezogen. Die Passauerstraße führt bereits über Eferding durch das Donautal direkt in die Stadt. Es ist uns nicht bekannt, ob sie noch ins Mittelalter zurückreicht oder eine neuzeitliche Schöpfung ist. Über den Pyhrn ist keine Poststraße vorhanden, überhaupt scheint seine Bedeutung in der Neuzeit zurückgegangen zu sein. Das Botenwesen ist bereits stark entwickelt, sogar aus größerer Entfernung, so von Wien, Salzburg, Waidhofen und Krummau, kommen Boten in die Stadt. Sehr früh zeigt sich in Einz die gewaltige Umgestaltung des Landverkehrs, die das 19. Jahrhundert gebracht hat. 1832 wird die Pferdeisenbahn Gmunden—Einz—Budweis, die erste Schienenbahn des Kontinents, vollendet. Ursprünglich sollte sie von Mauthausen, dem wichtigen Salzstapelplatz, nach Budweis führen, doch der Erbauer Gerstner hat in klarer Erkenntnis der verkehrsgeographischen Lage von Einz den Plan abgeändert. Der Verkehr war sehr stark, zeitweilig waren für die Strecke Einz—Budweis 800 Pferde in Verwendung. Neben der Fernverbindung ist auch bereits ein geringer Lokalverkehr entwickelt (Freistadt, St. Magdalena). Das wichtigste

¹⁾ Landesarchiv Tirol, Abtlg. Gemeinde-Archive, Rattenberg, Saszifel 367.

²⁾ Stadtarchiv, Saszifel Waagamt.

Frachtgut war natürlich das Salz. Von Linz nach Budweis ging einmal täglich, nach Gmunden sogar zweimal, ein Zug. Dadurch wurde natürlich die Traumschiffahrt sehr beeinträchtigt. Sie ging immer mehr zurück, bis sie schließlich ganz verschwand. 1855 wird auf der Strecke Linz—Gmunden der Dampfbetrieb eingeführt, die Trasse nach Budweis war leider dafür nicht geeignet. So bleibt sie bis 1875 als Pferdebahn im Betrieb¹⁾.

In der Mitte des 19. Jahrhunderts wird die große Ost—Westlinie eröffnet. Sie führt in einem Bogen zur Stadt. Die weitere Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes werden wir noch behandeln.

Das „Handwerk“ zeigt in der Neuzeit eine immer stärker werdende Arbeitsteilung, in der Mitte des 17. Jahrhunderts gibt es in Linz 50 Ortszünfte. Um dieselbe Zeit endet der Kampf um die soziale Gleichstellung. Vereinzelt sind Ansätze zur Vereinigung von Zünften der näheren Umgebung von Linz, aber auch schon von ganz Oberdonau festzustellen.

Eine besondere Stellung im Wirtschaftsleben der Stadt nimmt die „Wollenzeugfabrik“ ein. Ein Linzer Bürger, Christian Sindt, gründete eine Weberei. Anfangs ist das Unternehmen klein, doch schon früh erhält es staatliche Privilegien, muß sich aber dafür verpflichten, nur Wolle aus Ober- und Niederdonau zu verwenden und den Handelsleuten, Webern und Färbermeistern keinen Eintrag zu tun. Später wird die Erzeugung auch auf andere Waren ausgedehnt. Die merkantilistische Wirtschaftseinstellung kommt dem Unternehmen sehr zugute, 1697 wird es durch Einfuhrverbote begünstigt, es genießt längere Zeit Monopolstellung. Nach mehreren Besitzwechseln geht die Fabrik 1754 in das Eigentum des Staates über. Nun erreicht sie ihren Höhepunkt. Sie arbeitet im Verlagsystem, die Wolle wird an Spinner verteilt und das Garn in der Fabrik weiterverarbeitet. Im Jahre 1762 beschäftigt sie nicht weniger als 46.000 Spinner, davon 28.600 in Oberösterreich (Mühlviertel, Alpenvorland, Salzkammergut). Der Rest verteilt sich auf Böhmen, Niederösterreich und Steiermark. So ist ihr Wirkungskreis geradezu unwahrscheinlich groß. Im Fabrikgebäude sind etwa 800 Arbeiter und Webermeister beschäftigt.

Am Ende des 18. Jahrhunderts beginnt der Rückgang der Erzeugung. Der Wettbewerb der inzwischen erstandenen Privatindustrie (besonders der böhmischen Textilindustrie) wird stark fühlbar, außerdem kommen immer mehr Baumwollwaren auf den Markt. Die Versuche, das Unternehmen durch Umstellung der Produktion zu erhalten, erweisen sich als zu wenig wirksam. So wird es 1854, nachdem es seit 1830 keinen Gewinn mehr abwirft, aufgelassen.

Das Rohmaterial, die Schafwolle, wurde zuerst nur aus Oberösterreich und Niederösterreich bezogen, später besonders aus dem Südosten (Ungarn, Bulgarien,

¹⁾ Sames J., Budweis—Linz—Gmunden. Linz 1924.

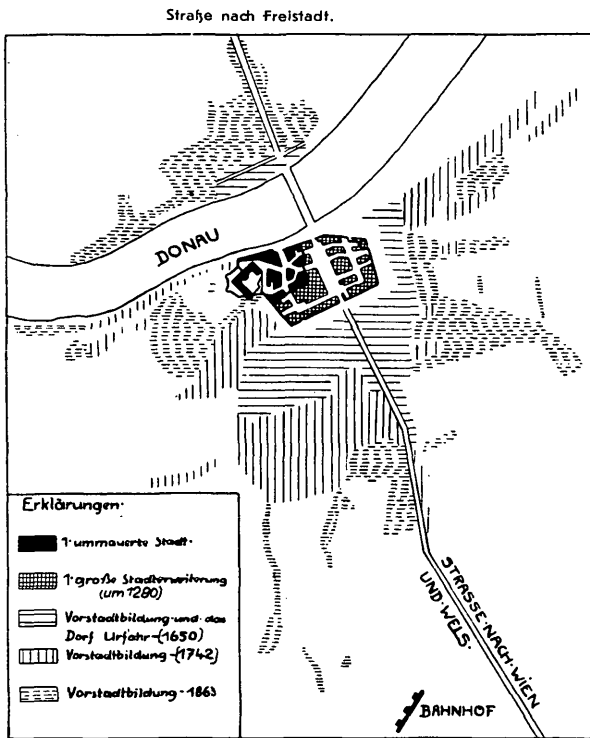
Malachei), und aus Böhmen, Schlesien und Sachsen. Von Wien wurde sie auf der Donau heraufbefördert.

Das Absatzgebiet war ursprünglich auch nur Oberösterreich, Niederösterreich und Steiermark. Ab 1790 wurde es auf Ungarn, Siebenbürgen, Kroatien, die Bukowina und Galizien erweitert. Die Qualität der Waren war gut, vielfach sogar ausgezeichnet. Wenn sich auch die Linzer Fabrik nicht halten konnte, so hat sie doch auf die heimische Textilindustrie vielfach fördernd und anregend gewirkt, denn viele Begründer der gleichzeitig erstehenden privaten Textilindustrie sind durch ihre Schule gegangen¹⁾. So hat sie als staatliches, merkantilistisches Unternehmen ihre Aufgabe voll erfüllt.

Wir haben die Entwicklung des „Linzer Stadtbildes“ in mittelalterlicher Zeit bereits verfolgt. Für die Neuzeit ist besonders die Vorstadtbildung kennzeichnend. Die Entwicklung der Stadt zum Vorort des Landes und die günstigen wirtschaftlichen Verhältnisse fördern ihre Ausdehnung sehr stark. Viele geistliche und weltliche Herren verschaffen sich Absteigquartiere, zahlreiche Klöster lassen sich in der Stadt nieder. Während die erste Häuserzählung von 1611 nur 185 Vorstadthäuser aufweist, zeigt die von 1779 790 Häuser, also ein recht erstaunlicher Zuwachs. Es muß damals eine nicht unbeträchtliche Vermehrung der Bevölkerung durch Zuwanderung stattgefunden haben. In der Folgezeit bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts ist die Baulust wieder geringer. Ursprünglich war das Vorstadtgebiet bäuerliches Gelände, zum Teil hatten Bürger noch Felder, zum Teil waren es Freisitze und Bauernhöfe, jene stattlichen Vierkanter, die für unsere Gegend kennzeichnend sind. Zeichnung 8 zeigt die Grenzen der Vorstadtbildung in den einzelnen Zeitabschnitten. Im wesentlichen können wir dieselben Erscheinungen beobachten wie heute. Das Vorstadtgebiet ist ebenfalls eine große Zone der Auflockerung, nur einzelne Straßenzüge sind geschlossen verbaut, die übrige Verbauung ist aufgelöst, sporadisch. Wie jede Vorstadtbildung schließt sie sich in erster Linie an die Verkehrswege an. Deshalb hat die wichtigste Fernverbindung, die „Landstraße“, immer einen bedeutenden Vorsprung vor allen übrigen. Ihr gegenüber treten die parallelen, wie auch die West—Oststraßen stark zurück. Zwar hat sich im Osten der Stadt längs der Donau eine recht ansehnliche Vorstadt entwickelt, ihrer weiteren Ausdehnung ist jedoch durch die Verwilderung des Stromes eine Grenze gesetzt. Außerdem bleibt die Verkehrsbedeutung der Donau, die hier Leitlinie war, in dieser Zeit hinter der der Nord—Südstraße zurück. Den westlichen Vorstädten aber fehlt der einheitliche Zug. Teils gehen sie von der Altstadt aus und besetzen den Rücken des Römerberges, teils schieben sie sich längs der Überlandstraßen vor (z. B. Eferdingerstraße, Leondingerstraße), von denen aber keine an Bedeutung annähernd an die Land-

¹⁾ Pillwein B., Beschreibung der Provinzialhauptstadt Linz, S. 288.

Die Entwicklung von Linz.



Zeichnung 8.

straße heranreicht. Es hat ja auch keine von ihnen im Osten eine Fortsetzung. Mit einem Wort, der Landstraße steht keine entsprechende West—Oststraße gegenüber, die einseitige Nord—Südentwicklung der Stadt ist schon in dieser Zeit gegeben. Außerdem sind der Freinberg und der Kürnberg ein ausgesprochen verkehrsfeindliches Gebiet. Deshalb werden sie auch von allen Straßen gemieden. Lediglich die unbedeutende Straße nach Leonding übersteigt den Rücken des Bauernberges. Die übrigen führen südlich und nördlich vorbei.

Schon 1650 ist das Straßennetz in seinen Grundzügen entwickelt, die spätere Zeit bringt eigentlich nur seine Ausgestaltung, Verdichtung und Vergrößerung, also die Bildung neuer Vorstadtgebiete (siehe Zeichnung 8 und 19). Die großen Stadterweiterungen des 19. Jahrhunderts werden wir noch behandeln.

Mit dem Beginn der Neuzeit zieht die Renaissance in die Stadt. Es erstet das Landhaus mit dem wundervollen Hof. Leider ist der geplante Prunkbau über das Nordtor nicht hinausgekommen. Dieses Tor verkörpert die gewaltige Macht-

entwicklung der Stände im 16. Jahrhundert. Seit 1614 erscheint das Schloß im Renaissancestil, viele Bürger- und Freihäuser folgen in dem neuen Gewand. Im 16. Jahrhundert haben zwei große Brände die Stadt verwüstet. Dies hat viel zur Verdrängung der Gotik durch die Renaissance beigetragen. Sie bringt an Stelle des bisher üblichen giebelständigen Innenstadthauses das breitere, traufständige Renaissanehaus in die Stadt. Aber auch die Innstadthäuser erhalten vielfach an Stelle der alten gotischen neue Fassaden.

In der folgenden Zeit wird die Renaissance vom Barock abgelöst, das in allen Einzler Kirchen, in den alten wie in den neuen, seine Triumphe feiert. Hiemit erfährt das Einzler Stadtbild eine entscheidende Umgestaltung, die Gotik wird endgültig bis auf wenige spärliche Reste verdrängt, Einz wird eine barocke Stadt. Bei Gesamtdarstellungen tritt dies besonders deutlich hervor. Aber auch bei zahlreichen Bürgerhäusern finden wir barocke Formen. Schließlich ist auch noch das Rokoko vereinzelt zu finden.

Im Jahre 1800 vernichtet der letzte große Brand einen großen Teil der Altstadt. Er gibt den Anlaß zu umfassenden baulichen Veränderungen. Die Verbindung zwischen den Vorstädten und dem mittelalterlichen Stadtkern entspricht den Anforderungen des Verkehrs nicht mehr. Deshalb werden weitgehende Regelungsarbeiten durchgeführt. Die mittelalterlichen Befestigungen fallen, es entsteht die Ringstraße von Einz (Promenade—Graben—Pfarrplatz), die Stadttore werden beseitigt. Der Hauptplatz verliert dadurch viel von seiner saalartigen Geschlossenheit. Die Tortürme, darunter der prächtige Schmidtorturm, fallen, das Schloß erseht als schmuckloser, ungegliederter Bau und wird später als Kaserne verwendet. Die südliche Einfahrt in die Stadt wird reguliert, und noch manche andere Kostbarkeit des alten Einz fällt diesen Arbeiten zum Opfer. Diese Regelungen waren in Anbetracht der Entwicklung des Verkehrs notwendig, doch wurde dabei ohne Zweifel zu wenig rücksichtsvoll vorgegangen. Vieles Schöne wurde beseitigt, was bei einigem guten Willen und besserer Einsicht hätte erhalten werden können. So wurde in Einz der Gegensatz zwischen den beiden Grundfäden, einerseits möglichst viel von der alten Stadt zu erhalten, andererseits den Anforderungen des modernen Verkehrs voll zu entsprechen, im Vergleich zu anderen deutschen Städten (z. B. Nürnberg) nicht glücklich gelöst.

Unmittelbar vor den früheren Toren der Stadt folgen noch Innstadthäuser mit Renaissance-, Barock- und Rokokofassaden. Diese prachtvollen Bauten des wohlhabenden Bürgertums, des Adels und der Klöster werden, wenn wir weiter stadtauswärts wandern, von einer viel einfacheren Form abgelöst. Es sind langgestreckte, ein-, höchstens zweigeschossige Häuschen mit Schindeldächern, die ihre Traufseite der Straße zuwenden. Die Fenster sind klein, die Tür liegt gewöhnlich ungefähr in der Mitte. Die Besitzer sind vorwiegend kleine Leute (Handwerker, Tagelöhner und andere), die nur geringe Geldmittel zur Verfügung haben. Sie

haben vor allem ihr privates, durchwegs noch recht beſcheidenes Wohnbedürfnis befriedigt, die Abſicht der Vermietung kam nur in Ausnahmefällen in Betracht. Wir wollen dieſe Hausform kurz als **Vorſtadttyp** bezeichnen¹⁾. Nach ihrer Anlage und Erſcheinung dürften ſie aus den Häuſern der Kleinbauern und Tagelöhner, wie wir ſie beſonders im Mühlabiertel häufig finden, hervorgegangen ſein. Tatſächlich beſchränkt ſich dieſer Haustyp nicht auf die Stadt, ſondern ganz ähnliche Formen ſind auch in den Dörfern als Häuſer von Gewerbetreibenden oder Tagelöhnern zu ſehen. In der Stadt findet man vielfach auch eine etwas abgeänderte Form. Die Fenſter ſind größer, dadurch das Haus etwas höher, dafür aber kürzer. Dieſe Form iſt im allgemeinen jünger als die oben beſprochene. Die beſſeren ſozialen Verhältniſſe und das ſteigende Bedürfnis nach größeren und helleren Wohnungen haben dieſe Veränderung bewirkt. Sie zeigen im großen und ganzen bereits die Form eines einſtöckigen Miethauſes und ſind deſhalb oft recht ſchwer von ihnen zu unterſcheiden. Der Vorſtadttyp iſt natürlich nicht zeitlich gebunden, er entſteht auch heute noch im Weichbild der Stadt. Nur jene ganz kleinen Kümmerformen werden jezt nicht mehr gebaut.

Auch in der Neuzeit ſteht die Entwicklung von „Urfahr“ unter dem Druck von Einz. Wieder treffen wir dieſelben Beſchwerden über die Schädigungen Einz. Privilegien durch Übertretungen in Urfahr, und immer wieder werden die Verbote übertreten, müſſen übertreten werden. Denn Urfahr iſt der natürliche Brückenkopf eines weiten Gebietes nördlich der Donau, die wichtigſten Straßen des Mühlabiertels gehen von hier aus. So iſt es vollkommen klar, daß es kein Dorf mit vorwiegend landwirtſchaftlichem Gepräge bleiben konnte, ſondern daß ſich hier Handel, Gewerbe und Märkte entwickeln mußten. Deſhalb ſind bereits 1650 Handelsgewerbe bezeugt (12 Krämer und 6 Färkäufer) und etwas ſpäter auch ſchon Spezialgewerbe ausgebildet. Auch am Salzhandel ins Mühlabiertel hat Urfahr Anteil (1693 Salzſtadel). Im 17. und 18. Jahrhundert iſt beſonders die Weberei ſtark entwickelt, viele Webermeiſter der Einz. Fabrik wohnen hier. Noch 1825 ſind von 223 Gewerben 58 Weber (26%). Seit dem Ausgang des 16. Jahrhunderts ſind uns Ziegeleien belegt, die auch in Einz. ihren Abſatz finden. Ebenſo iſt das Wäſchergewerbe gut entwickelt. Es erhält in Einz. den größten Teil ſeiner Arbeit. So bahnt ſich langſam der wirtſchaftliche Friede an. Am Beginn des 19. Jahrhunderts erhält Urfahr endlich das Wochenmarktrecht und 1807 das Recht, zwei Jahrmärkte abzuhalten. Immer mehr kommt ſeine Bedeutung als Brückenkopf des Mühlabiertels zur Geltung, im 19. Jahrhundert iſt das Botenweſen recht anſehnlich entwickelt. Verſchiedene Auf- und

¹⁾ Dieſer Haustyp entſpricht wohl dem „Langhaus“ bei Geiſler W. „Die deutſche Stadt“, Forſchungen 1924, und teilweise auch den „Kümmerformen“ bei Bobel H. „Innsbruck“, Forſchungen 1928.

Schlachtviehmärkte (ebenfalls durch das weite Hinterland bedingt) sind vorhanden. Ihre Entstehungszeit ist uns nur teilweise überliefert. Durch die Pferdeisenbahn erhält Urfahr eine Bahnverbindung mit Linz. Seit der Mitte des 19. Jahrhunderts wirkt sich auch hier der Einfluß des allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwungs aus. Am Ausgang des 18. Jahrhunderts wurde das Dorf Urfahr bereits mit den umliegenden Ortschaften Auberg, Pflaster, Unterfelbern, Urfahrwänd, Heilham und Harbach zu einer Ortsgemeinde zusammengeschlossen.

Hand in Hand mit dem wirtschaftlichen Aufschwung geht die Entwicklung der Siedlung. Vom Dorfkern (siehe Zeichnung 8) wächst sie vorerst in westlicher Richtung parallel zur Donau, zum größten Teil längs der alten Straße (via regia). Auf den Plänen des 18. Jahrhunderts ist dies deutlich zu erkennen, auch im gegenwärtigen Erscheinungsbild tritt es klar hervor. Leider konnte es auf Zeichnung 8 wegen der mangelhaften Unterlagen nicht ausgeschieden werden.

Erst später, mit dem Ausgang des 18. Jahrhunderts, kommt es zur Ausdehnung gegen Norden, von der Ottensheimerstraße zweigen neue Gassen ab, es entsteht eine Parallelstraße, die auch die Fahrstraße nach Ottensheim an sich zieht. In derselben Zeit beginnt die Besiedlung der neuen Freistädter- und Leonfeldnerstraße (das ist die heutige Hauptstraße — die alte führte längs der Donau nach Heilham). Sie entwickelt sich in der Folgezeit zur Hauptstraße von Urfahr. Diese Richtungsänderung in der Entwicklung der Siedlung erklärt sich aus den natürlichen Verhältnissen. Das Gebiet zwischen dem alten Dorfkern und dem Steilabfall des Massivs und dem Engtal der Donau ist nicht groß (siehe Bild 2 und Zeichnung 19). Dieser Raum ist durch die Westentwicklung des Dorfes, die bis zum Ende des 18. Jahrhunderts dauerte, ausgefüllt worden. Nun muß das nördliche Gebiet erschlossen werden. Die Niederflur und der Abfall des Pöstlingberges bieten dort günstigen Siedlungsraum.

Unter den vielen Kriegen hatte Urfahr ebenso zu leiden wie Linz, das letztmal wird es 1809 einer Beschießung durch die Franzosen ausgesetzt. Bei dieser Beschießung und den folgenden Gefechten wurden 83 Häuser, das ist mehr als die Hälfte, zerstört¹⁾.

Auf den ältesten Ansichten von Urfahr (besonders deutlich bei Merian 1650) überwiegen kleine, giebelständige Häuser. In der späteren Zeit werden sie teilweise durch größere in dem neueren Baustil ersetzt, doch sind sie entsprechend dem geringeren Reichtum der Bewohner einfacher als in Linz. Im westlichen Teil ist der Vorstadttyp fast alleinherrschend, dagegen finden wir beim neuen Gebiet im Norden bereits die Hausform des 19. Jahrhunderts vertreten. So kündigt sich auch hier der Übergang zur modernen Entwicklung frühzeitig an.

¹⁾ Pillwein B., a. a. O., S. 335.

Tafel 5.

Die Entwicklung des Stadtbildes (Bild 6 bis 9).

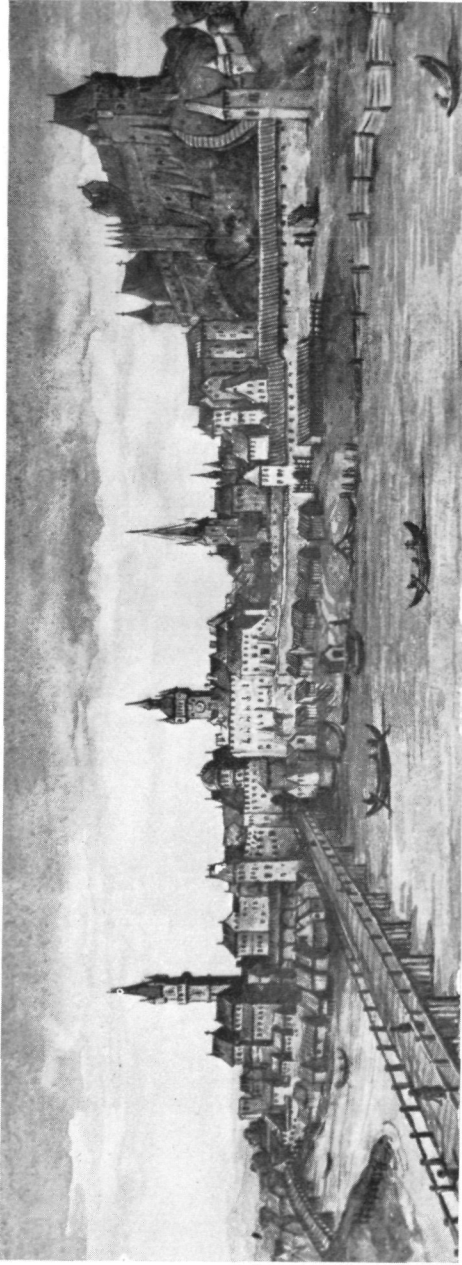


Bild 6

Das mittelalterliche Stadtbild (1565).

Die Stadt ist durchwegs gotisch, die Häuser, das Schloß und alle Türme zeigen gotischen Stil. Im Vordergrund die alte, unter Kaiser Maximilian erbaute Holzbrücke.

Tafel 6.

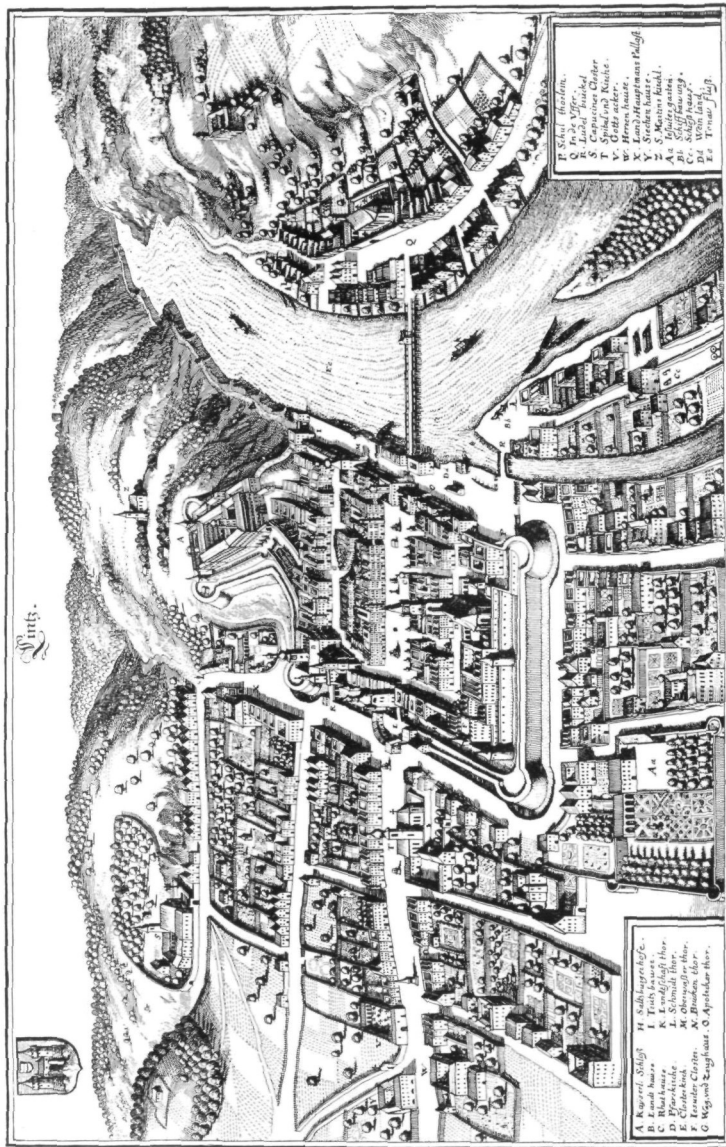


Bild 7

Linz im 17. Jahrhundert (1654, Merian).

Die Entwicklung des Grundrisses ist sehr gut zu erkennen. Vom Schloß steigt die Siedlung herab in die Ebene, es folgt die Anlage des beherrschenden Hauptplatzes in der Nord-Südachse mit der Fortsetzung in der Brücke. Dann die Ausbildung der Vorstädte in den beiden Hauptrichtungen der Stadterweiterung: die südliche Vorstadt längs der Straße nach Wien, Salzburg, Passau und die östliche Vorstadt längs der Donau. Das Stadtbild ist bereits in Wandlung begriffen, einige Türme zeigen schon barocke Kuppeln.

Tafel 7.

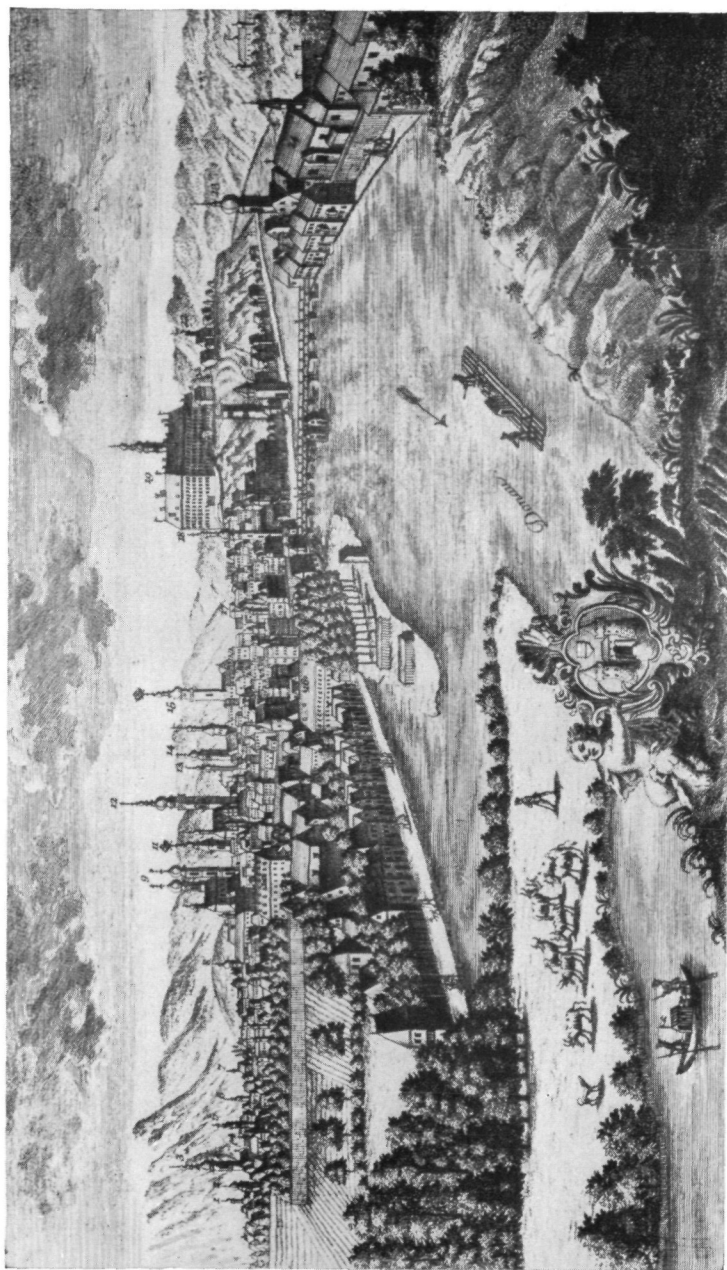


Bild 8

Das barocke Ring (um 1760).

Das Stadtbild ist nun vollkommen barock geworden, sämtliche Türme sind bereits von einem barocken Helm gekrönt.



Bild 9

Urfahr im 17. Jahrhundert (1654).

Urfahr ist als Brückenkopf bereits gut entwickelt, der offene Platz bei der Einmündung der Brücke ist dafür ein deutlicher Beweis. Die Hauptstraße (heutige Ottensheimerstraße) verläuft parallel zur Donau. Die Häuser sind durchwegs klein und unansehnlich. Auf halber Höhe der Freisitz Hagen.

Die heutige Stadt.

I. Die Wirtschaft¹⁾.

1. Allgemeiner Überblick.

Wir haben die Entwicklung von Linz und Urfahr bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts verfolgt und wollen nun nach einem kurzen Blick auf die Zeit des Überganges der gegenwärtigen Stadt unsere Betrachtung widmen.

Mit dem Anschluß an die große westöstliche Eisenbahnlinie im Jahre 1858 beginnt die Ausgestaltung zur gegenwärtigen Verkehrslage der Stadt. Kurze Zeit später erhält sie Bahnverbindung mit Budweis. Ursprünglich war die Linie Budweis—St. Valentin—Ennstal als durchlaufende Nord—Südbahn gedacht und die Verbindung Gaissbach—Linz nur als Zweigbahn bestimmt. Doch schon sehr früh zeigt sich die Ungunst dieses Planes. 1875 hat die Zweigbahn bereits mehr Verkehr als die Hauptlinie, ihr Lokalverkehr ist viel stärker, auch die natürlichen Voraussetzungen für eine durchgehende Linie sind hier viel günstiger. Die Fortsetzung nach Süden, das Krems- und Steyrtal, sind für den Verkehr besser geeignet, und jenseits des Pyhrn ist der Weiterweg um vieles günstiger, als der vom Ennstal über Prebichl nach Graz.

Lange Zeit bedeutet der Bau der Kremstalbahn einen strittigen Punkt. Der erste Plan sah eine Linie von Rottenmann über Wels nach Kuschwarda vor. Sie sollte dort Anschluß an die böhmische Eisenbahn erhalten und besonders der oberösterreichischen Sensen- und Eisenindustrie Verbindung mit dem mitteleuropäischen Eisenbahnnetz bringen. Durch dieses Projekt fühlte sich Linz gegenüber Wels benachteiligt, Streitschriften gingen hin und her, schließlich blieb Linz Sieger. 1881 wird durch eine private Gesellschaft von Linz aus die Kremstalbahn nach Kremsmünster gebaut und in den folgenden Jahren nach Micheldorf fortgesetzt. Erst viel später ist die Bahn in das Eigentum des Staates übergegangen. Wir haben bereits einmal festgestellt, daß das Relief unbedingt für den Linzer

¹⁾ Es erscheint uns überflüssig, die Betrachtung des wirtschaftlichen Lebens der Stadt zu begründen. Verschiedentlich ist versucht worden, die Darstellung einer Stadt lediglich auf ihrem Erscheinungsbild aufzubauen. Es ist aber vollkommen klar, daß „das Gesicht“, das Erscheinungsbild jeder Stadt, als lebendiger Körper, als Organismus in der Landschaft in weitem Maße von ihrem wirtschaftlichen Leben bestimmt wird. So rechtfertigt sich die Darstellung des wirtschaftlichen Lebens von selbst.

Plan spricht. Deshalb ist sein Voranschlag auch viel billiger. Außerdem bringt das Einzger Projekt nicht nur der Senfenindustrie des oberen Krems- und Steyrtales den Anschluß an die Westbahn, sondern erschließt auch das untere Kremstal, das bisher vom großen Verkehr nicht berührt wurde. Dieses ist ziemlich dicht besiedelt, hat es doch mehrere Märkte und größere Ortschaften und zeigt vielversprechende industrielle Ansätze. Deshalb war hier viel mehr die Gewähr für einen größeren Lokalverkehr gegeben, denn die Welscher Bahn hätte nur einige unbedeutende Dörfer berührt. Ferner erhält sie in Einz nicht nur Anschluß an die Westbahn, sondern auch an die Nord—Südlinie, während beim anderen Plan dieser erst jenseits des Böhmerwaldes erfolgen sollte.

Trotz dieser natürlichen Gegebenheiten war im Anfang nur das Welscher Projekt vorhanden, erst durch das Dazwischentreten von Einz ist dieser Bahnbau eine Streitfrage geworden. Diese Tatsache läßt sich leicht aus folgenden Gründen erklären. Seit der Römerzeit führt die wichtigste Straße dieses Gebietes vom Ennstal über den Pyhrnpaß nach Wels und verursacht natürlich enge wirtschaftliche Beziehungen. Dazu kommt, daß man im allgemeinen beim Bau der Eisenbahnen den alten Überlandstraßen folgte. Tatsächlich wäre ein guter Teil der neuen Bahn längs der alten Straße verlaufen (Kottenmann—Pyhrn—Wels). Dadurch, daß Einz siegte, führt nun die wichtigste Straße des oberen Kremstales nach Wels, die wichtigste Bahn aber nach Einz. So ist erst sehr spät der natürliche Weg durch das untere Kremstal für den großen Verkehr herangezogen worden. Hier zeigt sich deutlich das starke Nachwirken geschichtlicher Überlieferungen. In der folgenden Zeit wird Wels durch eine Nebenbahn nach Rohr—Steyr einigermaßen entschädigt.

Es bestand also damals zwischen Einz und Wels tatsächlich ein Wettstreit um den verkehrsgeographischen Mittelpunkt von Oberösterreich. In diesem Fall können wir eindeutig die Wandlung der Verkehrslage in geschichtlicher Zeit erkennen. Im Mittelalter und in der Neuzeit ist die Lage von Einz durch die überragende Verkehrsbedeutung der Donau um vieles günstiger. Nun, wo die Landwege wesentlich wichtiger sind als die Donau, ist die Lage von Wels der von Einz wieder gleichwertig geworden. Dazu kommt, daß es ein ausgedehntes, fruchtbares bäuerliches Hinterland besitzt, von dem die uralten Welscher Bauernmärkte lebendiges Zeugnis ablegen. Außerdem hat sich die Lage von Wels durch die Angliederung des Innviertels verbessert, weil dadurch der natürliche Mittelpunkt des Gaues nach Westen verschoben wurde.

Unter diesen Umständen ist es verständlich, daß in der Folgezeit wieder ein Streit über die Abzweigung der Bahn nach Passau entsteht, der zugunsten von Wels entschieden wird. Nun wird das Mühlviertel durch die Mühlkreisbahn erschlossen (1888), die Kremstalbahn wird verlängert, bis sie schließlich im Jahre 1906 durch den Bau des Bosrucktunnels zu einer Fernverkehrslinie

(Prag—Triest), ausgestaltet wird. Hiemit ist die ursprüngliche verkehrsgeographische Lage von Linz, die Kreuzung von West—Ost- und Nord—Südstraße wieder hergestellt. Freilich hat sie in der Tauernbahn eine mindestens ebenbürtige Konkurrentin, denn der Unterschied in der Entfernung ist sehr gering (nach Triest über Salzburg 540 Kilometer, über den Pyhrn 532 Kilometer).

Knapp vor Beginn des Krieges erhält der Linzer Eisenbahnknotenpunkt durch den Bau von zwei Lokalbahn, Linz—Eferding—Neumarkt und Linz—St. Florian, seine weitere Ausgestaltung. Die erste stößt in Eferding mit der Lokalbahn Wels—Aschach zusammen. Hier überschneiden sich also die weiteren Einflußgebiete dieser beiden Städte. Die zweite, nach St. Florian, sollte ursprünglich nach Steyr fortgesetzt werden. Diese Absicht kam aber nicht zustande, weil man in Steyr die Einschränkung des natürlichen Marktgebietes durch Linz befürchtete. Aus diesem Grunde besteht bis heute mit Steyr nur die ungünstige Verbindung über St. Valentin.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß der Wettstreit zwischen Linz und Wels auf verkehrsgeographischem Gebiet etwa unentschieden geendigt hat. Wir werden bei dieser oder jener Gelegenheit auf das eigenartige Verhältnis zwischen diesen beiden Städten noch zurückkommen.

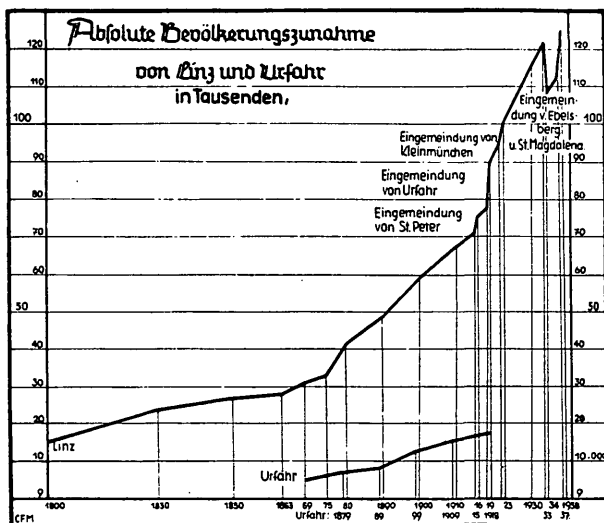
Recht ungünstig hat Urfahr bei der Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes abgeschnitten. Die Nord—Südlinie, die noch als Pferdeeisenbahn durch Urfahr führte, berührt es nun gar nicht, sondern überschreitet bei Steyregg die Donau. Die geplante Donauuferbahn Krems—Urfahr wurde nicht vollendet. Dementsprechend ist bis heute die Mühlkreisbahn die einzige Bahnlinie, die Urfahr berührt (siehe Zeichnung 11). Lange Zeit war sie eine beidseitige Sackbahn, erst 1900 erhielt sie für den Güterverkehr über die neue Brücke eine Verbindung mit dem Linzer Frachtenbahnhof (siehe Zeichnung 16). Ihre Fortsetzung nach Böhmen oder Bayern wurde mehrere Male erwogen, zur Ausführung ist es nie gekommen. Hier haben wir bereits einen der Gründe, warum das Wachstum von Urfahr sich wesentlich langsamer vollzog als das von Linz (siehe Zeichnung 9). Die Verkehrsbedeutung von Linz ist durch den Bau von Eisenbahnen gestiegen (Heranziehung der West—Ostlinie, Erneuerung der großen Verkehrskreuzung Nord—Süd und Ost—West), die von Urfahr dagegen durch den Verlust der einzigen Fernverkehrslinie wesentlich geringer geworden.

Im Zuge der gegenwärtigen Neugestaltung der Stadt wird die Mühlkreisbahn voraussichtlich mit dem Linzer Hauptbahnhof zusammengelegt und die Trasse nicht mehr längs der Donau geführt werden. Hierbei ist es besonders bedeutungsvoll, daß nun nach der Rückgliederung der sudetendeutschen Gebiete unter Umständen die Fortsetzung über den Kamm des Böhmerwaldes erfolgen wird und dadurch die Mühlkreisbahn auch am anderen Ende Anschluß an das

große Linienetz erhält. Außerdem ist wohl anzunehmen, daß diese Bahn auch aus wirtschaftlichen und technischen Gründen noch ausgebaut und verbessert wird.

Hand in Hand mit der Ausgestaltung des Verkehrsnetzes geht der dem 19. Jahrhundert eigentümliche Aufschwung der Industrie und des Handels. Sie verursachen die vielfach außerordentlich starke Zusammenballung von Menschen in den Städten, das außergewöhnlich rasche Wachstum derselben, das Entstehen von großen Industriegebieten, von „Stadtlandschaften“ im Westen, im Osten und in der Mitte des Reiches. Linz blieb natürlich von dieser allgemeinen großen Entwicklung nicht unberührt.

Wir haben auf Zeichnung 9 die Bevölkerungszunahme von Linz und Urfahr dargestellt. Erstere zeigt bis 1870 einen ziemlich gleichmäßigen, allmählichen Aufstieg, dann erst wirkt sich die moderne Entwicklung ganz aus, das Tempo und das Ausmaß der Zunahme ist der gegenwärtigen Zeit entsprechend geworden. Die verschiedenen Eingemeindungen sind an den besonders steilen Stellen sehr gut zu erkennen.



Zeichnung 9

Die relative Bevölkerungszunahme von Linz weicht nicht wesentlich von der der übrigen Landeshauptstädte ab. Sie ist größer als bei Salzburg und Graz, bleibt aber hinter Wien und Innsbruck zurück¹⁾.

¹⁾ Hede W., Die Städte Österreichs nach der Volkszählung von 1910. Statist. Monatshefte, 18. Jahrg.

Viel langsamer vollzieht sich die Entwicklung von Urfahr, obwohl es im 19. Jahrhundert in keiner Weise mehr durch Privilegien von Einz gehemmt ist. Wir begnügen uns einstweilen mit der Feststellung dieser Tatsache, und werden bei den einzelnen Abschnitten noch auf ihre Ursachen zurückkommen.

Die geringe Bedeutung von Urfahr im Eisenbahnnetz haben wir schon betont.

Dieses rasche Wachstum der Städte wird nicht durch die natürliche Vermehrung ihrer Bevölkerung verursacht, sondern durch die Binnenwanderung, durch den großen Zug vom Land zur Stadt. Denn die natürliche Zunahme ist sehr gering, vielfach sogar nicht mehr vorhanden. In Einz bleibt die Geburtenzahl seit 1870 um 12.000 hinter den Todesfällen zurück¹⁾.

Die Herkunft der nach Einz Zugewanderten aus den einzelnen Ländern²⁾.

L a n d	In Prozenten der Zugewanderten			
	1880	1900	1910	1922—30
Oberösterreich	57.5	56.6	61.4	76.0
Niederösterreich . . .	10.3	9.6	11.6	9.0
Böhmen	18.7	16.8	10.9	8.0

Wieder sind es vorwiegend Oberöreicher, die nach Einz ziehen, ihr Anteil an der Zuwanderung hat seit 1880 ständig zugenommen. Dem gegenüber treten Niederösterreich und Böhmen, die an zweiter und dritter Stelle folgen, stark zurück. Seit 1918 ist der Zuzug aus Böhmen, abgesehen von den Optionen der ersten Nachkriegsjahre, bedeutungslos geworden.

In der folgenden Zeichnung (Nr. 10) haben wir eine Darstellung der Zuwanderung auf Grund der Volkszählung vom Jahre 1910 gegeben. Eng um die Stadt schließt sich jenes Gebiet, das den größten Hundertsatz seiner Abwanderung nach Einz sendet. (In der Zeichnung schwarz.) Hierbei marschieren die der Stadt am nächsten gelegenen Bezirke Einz-Land und Urfahr an der Spitze.

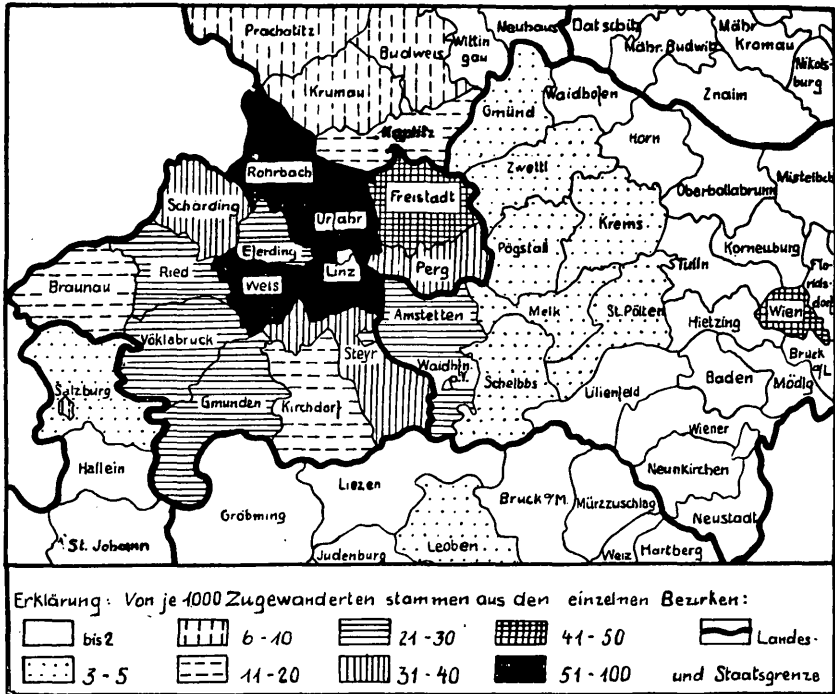
Nun kommt ein breiter, stärker gegliederter Gürtel, der zwar auch noch ganz beträchtlich an der Zuwanderung nach Einz beteiligt ist, in dem aber be-

¹⁾ Commenda H., Die Bevölkerungsbewegung in Österreich, insbesondere Oberösterreichs 1824—1925, Heimatgaue 1924, 5. Jahrgang.

²⁾ Es sind nur die wichtigsten Länder herausgegriffen. Die Quellen sind für 1880 die Volkszählung des gleichen Jahres, für 1900 Österreichische Statistik, 64. Bd., für 1910 Österreichische Statistik, neue Folge, 1. Bd., für 1922—1930 Statistische Vierteljahrsberichte der Stadt Einz a. d. Donau.

reits andere Siedlungszentren stärker wirken. Der größte Hundertsatz ihrer Abwanderung geht nach anderen Städten (z. B. Bezirk Eferding nach Wels, Kirchdorf nach Steyr, Perg nach Amstetten). Im allgemeinen reicht dieser Gürtel bis zur Landesgrenze, nur im Westen und Norden (Niederösterreich und Böhmen) greift er darüber hinaus.

Die Zuwanderung nach Linz im Jahre 1910.



Zeichnung 10

Nun wird die Anziehungskraft immer schwächer, bis sie ganz aufhört. So wird auch hier das allgemeine Grundgesetz bestätigt, daß der Einfluß einer Siedlung in die umgebende Landschaft mit der Entfernung abnimmt. Freilich sind auch noch viele andere geographische und wirtschaftliche Umstände maßgebend (Reliefverhältnisse, Verkehrerschließung usw.). Das Mühlviertel und der angrenzende Böhmerwald weisen als Notstandsgebiete eine wesentlich stärkere Abwanderung auf als das Alpenvorland.

Merkwürdig ist die starke Zuwanderung aus den größeren Städten, besonders bei Wien tritt sie deutlich in Erscheinung. Diese Tatsache zeigt uns unverkennbar, daß die Binnenwanderung der bäuerlichen Bevölkerung zu einer städti-

ischen Siedlung viel mehr durch die Entfernung beeinflusst wird, als die Wanderung von einer Stadt zu einer anderen. Auf den bauerlichen Menschen übt die benachbarte Stadt, als nächster größerer Siedlungskern, die stärkste und unmittelbarste Anziehungskraft aus, nur in Ausnahmefällen greift sie darüber hinaus. Wenn Menschen des städtischen Lebenskreises über ihr Wirkungsgebiet hinauswachsen und darin nicht mehr ihre Befriedigung finden, dann streben sie nach dem nächst größeren, weiteren Wirkungsgebiet mit neuen, umfassenderen Möglichkeiten. Auf Grund dieser Erkenntnis verstehen wir nun vollkommen, daß 1910 der größte Hundertsatz der Einziger Abwanderung nach dem fast 200 Kilometer entfernten Wien ging. Seit dem Kriege haben sich in dieser Beziehung die Verhältnisse allerdings wesentlich geändert, denn die Anziehungskraft von Wien ist ohne Zweifel sehr stark zurückgegangen. Diese Entwicklung wird gegenwärtig durch den großzügigen Ausbau von Einz noch fortgesetzt.

Nach diesen einleitenden Betrachtungen soll uns ein kurzer Blick auf die berufliche Gliederung der Einziger Bevölkerung mit den wirtschaftlichen Kräften der Stadt bekanntmachen. Leider müssen wir auf die Statistik von 1910 zurückgreifen, weil das Ergebnis der Volkszählung von 1923 noch nicht verarbeitet ist. Nur bei den einzelnen Wirtschaftszweigen kann ein Vergleich der gegenwärtigen Zeit mit den Verhältnissen vor 1914 erfolgen. Diese Vergleiche werden es uns ermöglichen, auf die wichtigsten Veränderungen hinzuweisen, die das Wirtschaftsleben der Stadt durch den Krieg und seine Folgen erfahren hat. Um ein besseres Bild zu geben, haben wir auch einige andere Städte herangezogen.

Von 100 Einwohnern leben im Jahre 1910 von				
Öst. Statistik N. f. 3	Land- und Forstwirtschaft	Gewerbe u. Industrie	Handel und Verkehr	Öffentlicher Dienst
Einz	1.57	34.91	28.56	34.96
Graz	1.52	35.64	25.44	37.40
Salzburg	1.34	26.37	31.24	41.05
Steyr	1.48	54.28	18.50	25.74

Der wirtschaftliche Aufbau der ostmärkischen Gauhauptstädte weist nicht jene einseitige Betonung eines Wirtschaftszweiges auf, wie sie, etwa um ein krasses Beispiel anzuführen, eine Industriestadt des Ruhrgebietes zeigt. Wir haben deshalb zum besseren Vergleich noch Steyr herangezogen. Infolge der mannigfaltigen Bedeutung dieser Städte als Verkehrs-, Handels-, Verwaltungs- und eventuell auch als Industriezentrum tritt keiner der einzelnen Wirtschaftszweige besonders hervor, sondern sie halten sich annähernd die Waage. Einz zeigt ebenso

wie Graz nur ein verhältnismäßig geringes Hervortreten der zweiten und vierten Gruppe, während bei Salzburg die dritte und vierte stärker vertreten ist.

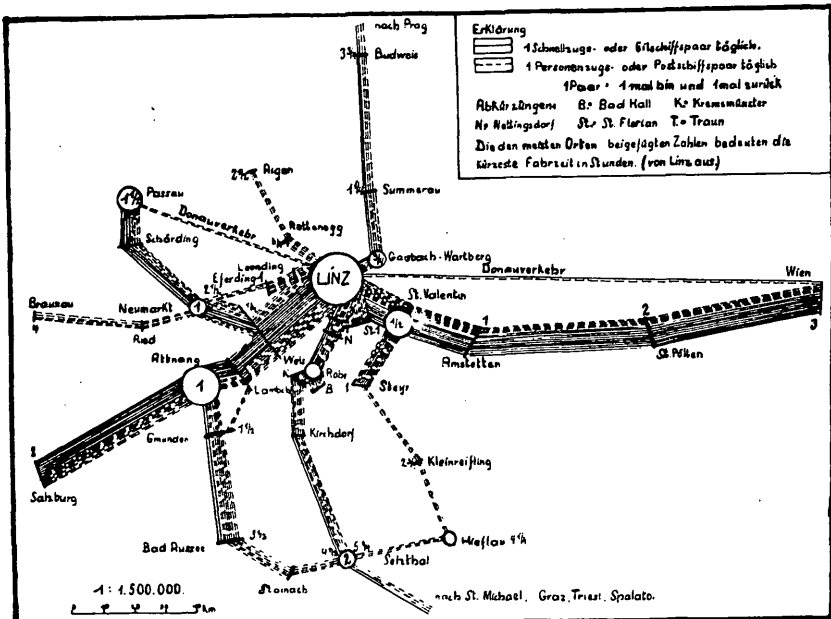
Obwohl bei Linz der Handel und Verkehr erst an dritter Stelle steht, haben wir sie bei der Betrachtung der einzelnen Wirtschaftszweige vorangestellt. Denn wie wir aus den vorangegangenen Abschnitten ersehen konnten, haben Handel und Verkehr den entscheidenden Ausschlag beim Werden und Wachsen der Stadt gegeben.

2. Die einzelnen Wirtschaftszweige.

a) Der Verkehr.

Die Zertrümmerung der Monarchie hat das österreichische Eisenbahnnetz außerordentlich stark beeinflusst und beträchtliche Verschiebungen in der Verkehrsbedeutung zahlreicher Eisenbahnlinien hervorgerufen. Wenn sich auch diese Veränderungen begreiflicherweise am stärksten bei Wien ausgewirkt haben, so sind sie doch auch an Linz nicht spurlos vorübergegangen.

Die Verkehrsdichte auf den Eisenbahnlinien (1932).



Zeichnung 11¹⁾

¹⁾ Die Grundlage der Zeichnung ist der Sommerfahrplan 1932. Auf den Linien, die von anderen Orten abzweigen, sind nur jene Zugspare herangezogen worden, die

Die Linie Wien—Bregenz wird zur wichtigsten Straße des neuen Österreichs, sie wird zweigleisig ausgebaut und teilweise elektrifiziert. Dagegen hat die Nord—Südlinie Prag—Linz—Triest durch die neue Grenzziehung einen großen Teil ihrer früheren Bedeutung eingebüßt. Zeichnung 11, die den gegenwärtigen Eisenbahnverkehr darstellt, zeigt diese Tatsachen nur zu deutlich. Hierbei ist allerdings zu beachten, daß sie die Verhältnisse des Sommerfahrplanes schildert, also die Zeit des größten Verkehrs. Im Winter sinkt die Zahl der Züge bei einzelnen Linien bis auf die Hälfte herab.

Die West—Ostlinie überwiegt weitaus, sie vereinigt alle durchlaufenden Fernzüge von Mittel- nach Südosteuropa. Wesentlich geringer ist der Verkehr auf der Linie Prag—Triest. Zwar wird ein Schnellzugspaar Prag—Triest über die Tauernbahn geführt, aber auch bei Berücksichtigung dieser Tatsache bleibt ihr Verkehr stark hinter dem der West—Ostlinie zurück.

Der Lokalverkehr ist recht beachtlich entwickelt. Er verbindet die nahe gelegenen Orte, wie Leonding, Rottenegg, Traun, Nettingsdorf und St. Florian sehr eng mit der Stadt. Keiner von diesen ist mehr als 15 Kilometer von ihr entfernt. Die Lokalzüge bringen vor allem Arbeiter und Schüler am Morgen in die Stadt, mittags oder abends wieder heim, aber auch umgekehrt Stadtbewohner hinaus aufs Land, so Arbeiter in ihre Fabriken (z. B. nach Traun), Händler und Geschäftsleute zu ihren Kunden. Während der sommerlichen Jahreszeit beleben Ausflügler und Badelustige den Lokalverkehr sehr stark, haben wir doch einen eigenen Badezug nach Rottenegg. Abends bringen die Gegenzüge sie wieder in die Stadt zurück. Der Lokalverkehr beschränkt sich aber nicht auf dieses enge Gebiet, sondern reicht darüber hinaus zu den benachbarten Städten und Märkten. Eferding, Wels, Gaisbach, St. Valentin und Kremsmünster (Entfernung zwischen 24 und 34 Kilometer), sind durch zwei oder mehrere Lokalzüge (Zugspare) mit der Stadt verbunden. Hier hat sich zum übrigen Verkehrsbedürfnis noch jener rege Geschäftsverkehr gesellt, den wir häufig zwischen benachbarten Städten und Märkten beobachten können. Teilweise bedingt auch die größere Entfernung und die damit verbundene Weitung des Einzugsgebietes die Verdichtung des Verkehrs. Über diesen Kreis hinaus bestehen neben den durchgehenden Zügen auch noch Lokalverbindungen, so mit Steyr (44 Kilometer), Neumarkt, Kirchdorf, Summerau, Ugen und Amstetten (64 Kilometer). Hier ist ebenfalls außer der einmaligen auch die mehrmalige Verbindung anzutreffen. Hierbei können wir

Anschluß nach oder von Linz haben. (Höchste Wartezeit 1 Stunde.) Um das Bild zu vervollständigen, wurde auch die Personenschiffahrt auf der Donau aufgenommen. Von 1932 bis zum März 1938 haben sich die Verkehrsverhältnisse des Linzer Einiennetzes nicht viel geändert, die Verkehrsdichte ist etwas zurückgegangen. Seit diesem Zeitpunkt vollzieht sich auch hier eine wesentliche Wandlung, auf die wir im einzelnen noch zurückkommen.

eindeutig feststellen, daß nur in einzelnen Fällen die Zunahme der Entfernung die zu erwartende Abnahme der Verkehrsdichte verursacht.

Der Reiseverkehr auf den Linzer Bahnhofen (Linz und Kleinmünchen) ist seit dem Ende des Krieges um mehr als die Hälfte zurückgegangen (1919 2,802.000 verkaufte Fahrkarten, 1931 1,072.000)¹⁾. Der Wettbewerb des Autos und die schlechte Wirtschaftslage haben vor allem diesen Rückgang bewirkt. Diese Entwicklung hat sich in den folgenden Jahren weiter fortgesetzt. Erst seit den Märztagen 1938 haben wir eine starke Aufwärtsentwicklung. Die Verkehrsdichte hat so stark zugenommen, daß die Anlagen den Anforderungen kaum mehr gewachsen sind. Auch auf dem Mühlkreisbahnhof ist seit dem Ende des Krieges ein starker Rückgang des Personenverkehrs zu verzeichnen (1919 550.000, 1931 145.000 verkaufte Fahrkarten)²⁾. Hier findet die ungünstige Lage Urfahrs im Eisenbahnnetz ihre zahlenmäßige Bestätigung.

Seit der Vorkriegszeit ist der Ausbau des Eisenbahnnetzes zum Stillstand gekommen, teilweise sogar eine rückläufige Bewegung zu verzeichnen. Mehrere kleine Bahnen im Gau wurden zeitweise stillgelegt und konnten nur mit staatlicher Hilfe wieder in Betrieb genommen werden (z. B. Salzammergutbahn u. a.). Auch hier stehen wir nun vor einer vollkommenen Wandlung. Durch den Anschluß an das Liniennetz der Reichsbahn haben die Eisenbahnen des Gaues so sehr gewonnen, besonders die Linie Wels—Passau ist im Zuge der direkten Verbindung Berlin—Wien in ihrer Bedeutung sehr gestiegen. Deshalb wurde sie auch in diesem Sommer zweigleisig ausgebaut. Im Zusammenhang mit dem Bau der Reichswerke Hermann Göring wird wohl auch die West—Ost- und die Nord—Südlinie wesentlich ausgebaut werden müssen, denn die Anlagen, die schon heute nicht mehr ausreichend sind, werden den kommenden Anforderungen überhaupt nicht mehr gewachsen sein.

Eine besondere Stellung nimmt die Personenbeförderung auf der Donau ein. Sie hat mit der Erhöhung der Geschwindigkeiten und der Zunahme des Personenverkehrs auf den Eisenbahnen in keiner Weise Schritt gehalten. Während bei den Eisenbahnen noch in der Gegenwart Verkürzungen der Reisezeit erfolgen, haben sie sich bei der Donauschiffahrt seit fünfzig Jahren wenig verändert. Dazu kommt die größere Abhängigkeit von den natürlichen Verhältnissen (Wasserstand, Eis, Nebel), die eine viel größere Unzuverlässigkeit bedingt. So ist die Frequenz der Nachkriegszeit (1921 bis 1926) wesentlich geringer als am Ausgang des 19. Jahrhunderts (1896 bis 1900)³⁾. Die Anziehungskraft der bedeutend billigeren Fahrpreise wird durch die wesentlich längere Reisezeit stark

¹⁾ Statistische Vierteljahrsberichte der Stadt Linz 1930/I und 1932/I.

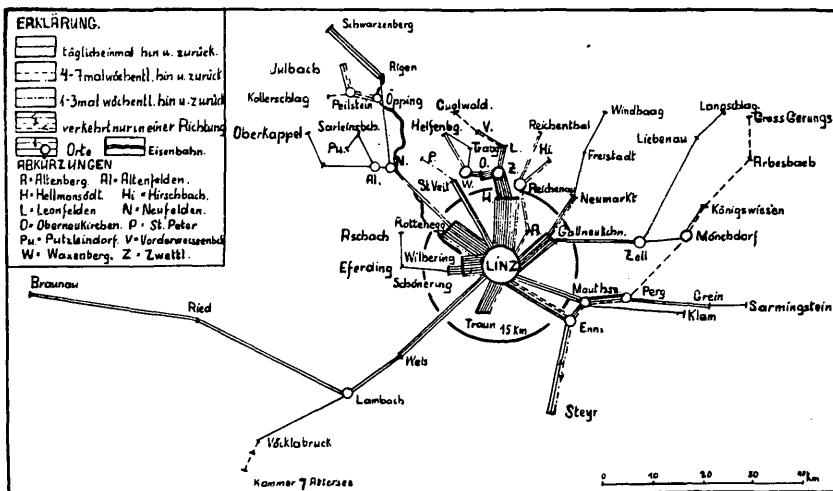
²⁾ Siehe Anmerkung 1.

³⁾ Nigl B., Ist die Personenschiffahrt auf der Donau entwicklungsfähig, Die freie Donau, 1928.

herabgesetzt. Es fehlt wohl nicht an Plänen, die Fahrtdauer zu verkürzen (Motorschiff-Schnellverkehr) und damit den Personenverkehr zu beleben, doch ist man bisher über Pläne noch nicht hinausgekommen. Heute beschränkt sich die Personenschiffahrt auf die Hauptreisezeit, im Winter ist sie stillgelegt. Im Sommer des heurigen Jahres haben zum erstenmal KdF.-Fahrten eingesetzt, die im nächsten Jahr durch neue Schiffe noch wesentlich gesteigert werden. So stehen wir auch hier am Beginn einer neuen Entwicklung.

Nach dem Kriege ist durch die wachsende Verkehrsbedeutung des Kraftwagens innerhalb kurzer Zeit in Oberdonau ein großzügiges Autoliniennetz entstanden, das mehrere Zentren aufweist. Sein Hauptmittelpunkt ist Linz, hier sammeln sich die meisten Linien, hier haben die wichtigsten Gesellschaften ihren Sitz.

Die Verkehrsdichte der Autolinien (1932).



Zeichnung 121)

Um dichtesten ist das Linienetz im Mühlviertel, weil es am wenigsten von den Eisenbahnen erschlossen ist. Fast alle seine Linien strahlen von Linz aus. Südlich der Donau ist das Netz unvergleichlich dünner, hier überwiegen die Eisenbahnen, außerdem sind die benachbarten Städte Wels und Steyr selbstän-

1) Die Zeichnung hat den Sommerfahrplan 1932 zur Grundlage. Im Winter wird der Verkehr bei mehr als der Hälfte der Linien eingeschränkt, jedoch sind die Einschränkungen wesentlich geringer als bei den Eisenbahnen. Der Verkehr wird durch den ganzen Winter aufrechterhalten. Freilich verursachten besonders im Mühlviertel die zahlreichen Schneeverwehungen nur zu oft unfreiwillige Unterbrechungen.

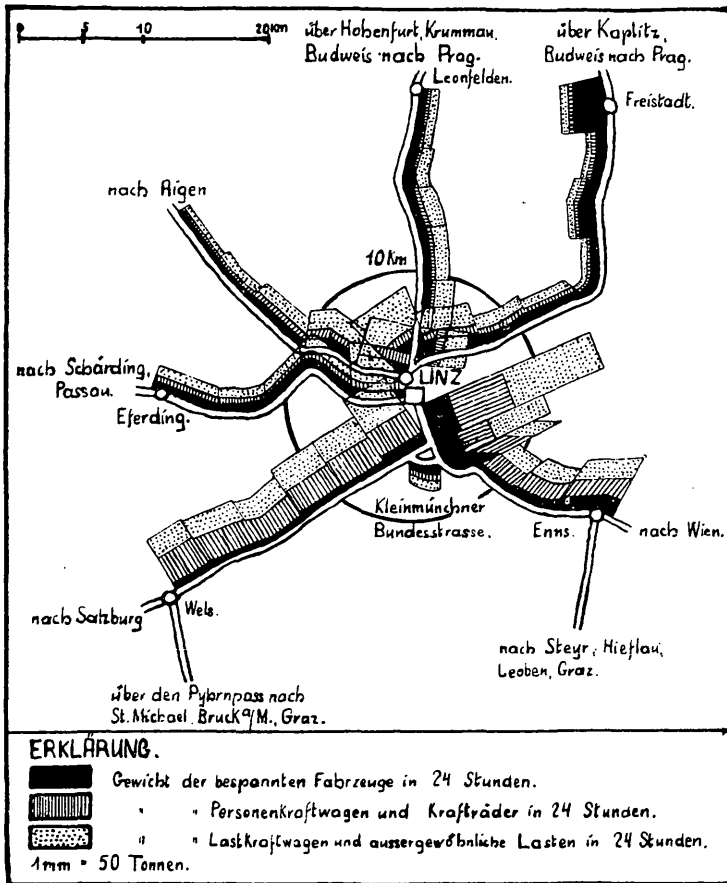
dige Knotenpunkte geworden. Die Verkehrsdichte zeigt viel deutlicher als beim Lokalverkehr auf den Eisenbahnen das erwartete Bild.

Je weiter eine Siedlung von der Stadt entfernt ist, um so weniger Verkehrsverbindung hat sie mit ihr. Im Umkreis von 15 Kilometern liegen jene Orte, die die meisten Verbindungen mit der Stadt besitzen. Jedoch weisen in einzelnen Fällen auch Orte mit 20 Kilometer Entfernung und darüber noch einen stärkeren Verkehr mit der Stadt auf. Bei drei Linien ist die Zubringertätigkeit für die Eisenbahn deutlich zu erkennen. Alle Kurse dieser drei Linien haben natürlich Bahnanschluß von oder nach Linz.

Auf Zeichnung Nr. 13 geben wir den Ausschnitt aus der Verkehrskarte der Reichsstraßen (ehemalige österreichische Bundesstraßen). Sie wurde auf Grund der Verkehrszählung 1928/29 entworfen. Es zeigen sich ähnliche Verhältnisse wie beim Eisenbahnverkehr. Die West—Oststraße reicht an Bedeutung und Verkehrsdichte weit über die übrigen hinaus. Noch immer geht die Linie Salzburg—Wien an der Stadt vorbei und überschreitet bei Ebelsberg die Traun, dagegen führt die Straße von Passau nach Wien mitten durch die Stadt. Jene, die von Norden kommen, sind weniger bedeutend, sie sind vor allem für den Lokalverkehr wichtig, lediglich die Verbindung Linz—Budweis—Prag hat auch nennenswerte Bedeutung für den Fernverkehr. Die Fortsetzung nach dem Süden fehlt, sie geht, wie bereits eingehend besprochen wurde, von Wels aus. Ins untere Kremstal führt nur eine unzulängliche Bezirksstraße. So verlaufen zwischen Linz und Wels auch heute noch die Nord—Süd- und Ost—Weststraße gemeinsam.

Wieder nimmt der Verkehr mit der Annäherung an die Stadt zu. Wie wir aus der Zeichnung deutlich sehen können, erfolgt die Steigerung in einer Entfernung von 5 bis 10 Kilometern. In der Zunahme der bespannten Fahrzeuge kommt der verstärkte Marktverkehr zum Ausdruck. Besonders kennzeichnend ist die überaus starke Steigerung des Autoverkehrs, ein Zeichen der Zusammenballung der Kraftwagen in den städtischen Siedlungen.

Seit dem Fallen der Grenzen kehrte auch hier neues Leben ein. Es wurden nicht nur sämtliche bedeutende Straßen des Gaues verbessert und erhielten wieder eine ordentliche Decke, sondern — das ist das Entscheidende — es wurde sofort mit dem Bau der Reichsautobahnen begonnen, so daß heute schon zahlreiche Baustellen bestehen. Die geplante Linienführung der Reichsautobahnen lehnt sich ganz an das bisherige Straßennetz an. Südöstlich von Linz werden sich die beiden West—Oststraßen München—Salzburg—Wien und Berlin—Regensburg—Passau—Wien vereinigen und dann gemeinsam weiterlaufen. Über den Pyhrnpaß wird, wie bisher, die neue Linie in der Nähe von Wels abzweigen und nach Norden wird von Linz aus die Reichsautobahn über Freistadt ins Sudetengebiet führen. Wir sehen ganz deutlich, daß das neue Straßennetz im wesentlichen den bisherigen Linien folgt, daß sich also an der Verkehrslage im allgemeinen

Die Verkehrsdichte auf den Reichsstraßen 1928/29¹⁾.

Zeichnung 15

nichts ändert. Dagegen wird die Durchgängigkeit und Schnelligkeit sehr stark erhöht, so daß eigentlich erst durch die Autobahnen der volle Anschluß an das Einienetz des Reiches vollzogen wird. Durch die Ausgestaltung des bestehenden Straßennetzes und durch den Bau der Reichsautobahn werden die Fehler der letzten Jahre beseitigt und an Stelle des Stillstandes und Rückschlittes tritt wieder der kraftvolle Aufschwung. Die ungewöhnlich starke Zunahme des Straßenverkehrs im Verlaufe des heurigen Sommers ist dafür das beste Zeichen.

¹⁾ Franz K., Verkehrszählung 1928/29 auf den österreichischen Bundesstraßen. Jahrbuch für das Straßenwesen in Österreich 1931.

b) Der Fremdenverkehr.

Mit der gewaltigen Entwicklung des Verkehrs kommt ein ungeahnter Aufschwung des Reisens, und damit wird der Fremdenverkehr zu einem bedeutenden Faktor des Wirtschaftslebens. Für Linz ist er im Gegensatz zu manchen Landschaften und Städten der Ostmark nicht so bedeutungsvoll geworden.

Das weite, fast ebene Alpenvorland mit seinen fruchtbaren Feldern, seinen Obstgärten und mächtigen Bauernhöfen reizt den Fremden nicht zu längerem Aufenthalt; vielleicht ist es anmutig und lieblich genug, daß er es vom durch-eilenden Zug aus wohlwollend betrachtet. Nur derjenige, der irgendwie mit seinem Boden verbunden oder verwachsen ist, vermag seine Schönheit zu finden.

Das Mühlviertel aber mit seinen sanften, welligen Hügeln, den kuppigen Gipfeln, dunklen Wäldern und seinen in engen Schluchten eilig dahinziehenden Bächen entbehrt sicherlich nicht der Schönheit und der Anmut. Kein Geringerer als Adalbert Stifter hat uns den Reiz dieser Landschaft vertraut gemacht. Gegenüber der Großartigkeit und Erhabenheit der Alpen aber, die selbst auf das abgestumpfteste und verwöhnteste Auge wirken, vermag diese stille, herbe Landschaft nicht zu bestehen. So geht der große Strom der Reisenden an ihr vorbei. Nur der stille Wanderer, der seine Schönheit zu erkennen vermag, und der Erholungsbedürftige, der vor allem Ruhe sucht, ist hier zu finden. Erst in der jüngsten Vergangenheit haben sich in einzelnen Orten recht gute Ansätze des Fremdenverkehrs gezeigt, die sicherlich ausbaufähig sind. Doch stehen alle diese Arbeiten noch in den ersten Anfängen und sind von großen Schwierigkeiten begleitet, denn das Bauerntum, das hier wohnt, ist sehr zurückhaltend und konservativ. Für Linz wäre eine Zunahme des Fremdenverkehrs in diesem Gebiet sehr zu begrüßen. Durch seine günstige Lage würde es sein natürlicher Ausstrahlungs- und Sammelpunkt werden.

Die Stadt selbst zeigt nicht jene schmuken und prachtvollen Bilder, wie sie so vielen anderen deutschen Städten eigen sind. Allzuviel ist den Bränden und dem Verkehr zum Opfer gefallen, auch jene Prunkbauten, die andere österreichische Landeshauptstädte (Salzburg, Innsbruck) so wirkungsvoll bereichern, fehlen. Die übrigen Schönheiten aber, die sich trotz dieser Mängel in der Altstadt und den ehemaligen Vorstädten erhalten haben, etwa der prachtvolle Adolf-Hitler-Platz oder die schmuken barocken Türme, sind noch zu wenig bekannt.

Die unmittelbare Umgebung bietet dagegen viel Schönes, sei es nun die prächtige Aussicht vom Pöstlingberg über das Mühlviertel, das Vorland und die Alpenkette, sei es der Blick vom Freinberg auf das malerische Donautal, oder ein Spaziergang durch den Kürnbergerwald zum Kloster Wilhering. Besonders schön ist im Herbst und Winter die Sicht von den Höhen des Mühlviertels, wenn sich eine Nebelschicht über das Alpenvorland breitet. Sie erscheint wie ein

weites, wogendes Meer, aus dem sich im Süden die gewaltige Mauer der Alpen erhebt. Es ist ein Anblick, der immer wieder einen tiefen Eindruck hinterläßt.

Im Süden aber winken die freundlichen Türme von St. Florian, wo Anton Bruckner seine unvergänglichen Werke schuf, und etwas weiter das prunkvolle Kloster Kremsmünster. So bietet die engere und weitere Umgebung der Stadt viel Anmutiges und Schönes, das des Besuches wert ist. Leider ist es aber noch zu wenig bekannt, denn erst seit verhältnismäßig kurzer Zeit wird von Linz aus eine planmäßige Fremdenverkehrswerbung betrieben. Freilich, mit der gewaltigen Gebirgsumrahmung von Innsbruck oder Salzburg vermag sich die hügelige, sanfte Umgebung von Linz nicht zu vergleichen. Deshalb sind diese Städte auch die bedeutendsten Fremdenverkehrszentren der Ostmark geworden, während Linz in dieser Beziehung weit zurückbleibt. Die Statistik zeigt uns dementsprechend das erwartete Bild.

Der Fremdenverkehr in einigen Städten Österreichs 1929/30.

1929/30	Fremde	Übernachtungen
Salzburg	263.391	473.410
Innsbruck	247.228	559.691
Linz	163.471	214.336
Graz	161.508	264.822
Klagenfurt	69.811	111.021
Bregenz	51.297	107.547
(Statistisches Handbuch, 12. Jahrgang)		

Salzburg und Innsbruck marschieren weit an der Spitze, denn zu den besprochenen Vorzügen gesellt sich als wichtigster ihre günstige Lage zu den großen Fremdenverkehrsgebieten von Salzburg und Tirol. Beide sind ausgesprochene Ausstrahlungs- und Sammelpunkte. Dagegen hält sich Linz mit Graz annähernd die Waage, Klagenfurt und Bregenz werden wesentlich übertroffen. Dies geht auf zwei Tatsachen zurück, die dem Linzer Fremdenverkehr das Gepräge geben.

1. Im Südwesten der Stadt hat sich schon am Beginn des 19. Jahrhunderts im Seengebiet des Salzkammergutes ein hervorragendes Reiseland entwickelt. Linz besaß lange Zeit die einzige Verkehrsverbindung durch die Pferdebahn Budweis—Gmunden und wurde dadurch zum natürlichen Sammel- und Ausstrahlungspunkt des Fremdenverkehrs ins Salzkammergut. Das ist es zum Teil bis heute geblieben, wenn auch durch den Ausbau des Eisenbahnnetzes, besonders durch die Salzkammergutbahn, die Verhältnisse wesentlich verschoben wurden und vor allem Salzburg immer mehr Ausfallstor für den Reiseverkehr ins

Seengebiet wurde. Für den Besuch aus Böhmen und den östlichen Ländern (Niederdonau, Wien, Ungarn usw.) ist aber Linz auf Grund seiner günstigen Verkehrslage der beste Ausgangspunkt. Es läßt sich jedoch nicht erkennen, inwieweit es diese Stellung heute tatsächlich noch einnimmt, denn in den meisten Fällen haben die Reisenden die Möglichkeit, ohne Unterbrechung in Linz an das gewünschte Ziel zu kommen. Wir gehen daher sicher nicht fehl, wenn wir annehmen, daß die Mehrzahl der Reisenden ohne Aufenthalt in Linz durchfährt, so daß der Fremdenverkehr des Salzkammergutes nur zum kleineren Teil von Linz ausstrahlt. In diesem Zusammenhang sei noch erwähnt, daß im Sommer regelmäßige Vergnügungsfahrten ins Salzkammergut durchgeführt werden.

2. Bedeutungsvoller für den Fremdenverkehr der Stadt ist die Donauschiffahrt, die zuerst den Reiseverkehr nach Linz brachte. Mehrere Autoren erzählen uns aus der Frühzeit des modernen Reisens von der schönen Donaufahrt, von dem stillen, verträumten Städtchen der Biedermeierzeit, von den großen Einkehrgasthöfen, die sie freundlich aufnahmen. Von ihnen stammt auch das Wort von der „schönen Linzerin“, das bis in die Gegenwart häufig wiederkehrt. Die Dampfschiffahrt hat natürlich dem Personenverkehr sehr stark geholfen und ihm entscheidende Bedeutung für den Linzer Reiseverkehr gegeben. Die ungefähre Mittellage zwischen Passau und Wien bestimmte Linz von Anfang an zur günstigsten Halte- und Übernachtungsstation. Die großen Gasthöfe an der Donau sind dafür lebendige Zeugen. Es ist auch kein Zufall, daß das größte Hotel der Stadt an der Schiffslände erbaut wurde. So ist seit der Mitte des vergangenen Jahrhunderts der Reiseverkehr auf der Donau fortlaufend angestiegen und hat ein beträchtliches Ausmaß erreicht. Die prachtvolle Fahrt durch die burgengekrönte Wachau nach Wien ist weit über die Grenzen der Ostmark hinaus im ganzen deutschen Land berühmt geworden. Sie ist auch heute noch das häufigste Reiseziel. Viele benutzen bis Linz die Eisenbahn und setzen dann die Fahrt mit dem Dampfer fort. Aber auch das unberührte, in stiller Einsamkeit träumende Donautal zwischen Passau und Linz übt auf viele Reisende große Anziehungskraft aus. Ein vergleichender Blick auf den Verkehr in der Wiener Schiffslände führt uns die Bedeutung der Personenschiffahrt von Linz klar vor Augen.

Der Personenverkehr an der Linzer und Wiener Schiffslände 1927.

	Abgereifte Personen		Angekommene Personen	
	stromabw.	stromaufw.	stromabw.	stromaufw.
Linz 1927	42.233	27.175	43.303	6.789
Wien 1927	45.636	45.651	81.022	25.955
(Statistisches Handbuch, 9. Jahrgang).				

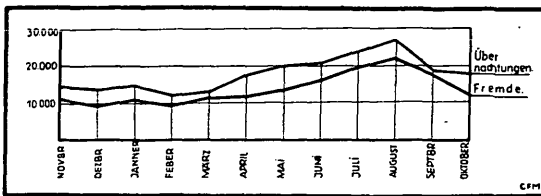
Linz bleibt nicht viel hinter Wien zurück, besonders deutlich zeigt es sich als Ausgangspunkt für die Fahrt durch die Wachau.

Um das Bild zu vervollständigen und abzurunden, betrachten wir noch kurz die Entwicklung des Linzer Fremdenverkehrs seit Kriegsende. Er zeigt bis 1931 ein fortlaufendes Ansteigen von 142.336 Fremdenmeldungen im Jahre 1924 auf 167.552 1931. Dann folgt durch die Wirtschaftskrise und die Grenzsperrung ein sehr starker Rückgang (1934 106.671), der erst heuer wieder durch eine aufsteigende Entwicklung abgelöst wurde. Hierbei ergibt sich allerdings die Schwierigkeit, daß in dieser Statistik nicht nur der touristische, sondern auch der berufliche Fremdenverkehr inbegriffen ist.

Schon Hassinger und im Anschluß daran auch Bobek haben auf diese Tatsache hingewiesen, freilich erwähnen sie auch, daß die Scheidung ziemliche Schwierigkeiten bereiten würde¹⁾. Einmal durchgeführt, würde sie uns über die Art der Anziehungskraft einer Stadt (wirtschaftlich, politisch, kulturell, landschaftlich) wertvolle Erkenntnisse bringen.

Jedoch lassen sich in unserem Fall auch aus der Verteilung des Fremdenbesuches auf die einzelnen Jahreszeiten und auch aus der Herkunft der Fremden die wichtigsten Grundzüge erkennen.

Der Linzer Fremdenverkehr 1929/30.



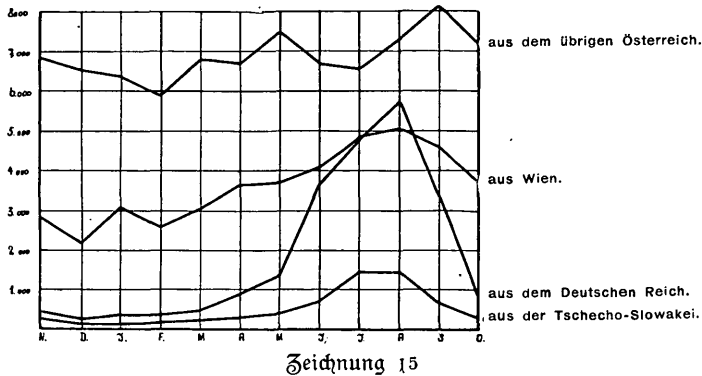
Zeichnung 14

Wir sehen deutlich das Überwiegen des Passantenverkehrs, die Zahl der Übernachtungen übersteigt die der Fremden nur um ein Geringes, es bleibt also nur ein kleiner Teil der Fremden zu längerem Aufenthalt in der Stadt. Wesentlich ist aber vor allem, daß die Verteilung auf die einzelnen Monate ziemlich gleichmäßig ist und das Ansteigen im Sommer nur allmählich, nicht sprunghaft erfolgt. Diese Tatsache zeigt uns klar, daß der wirtschaftliche Fremdenverkehr den touristischen wesentlich überragt.

Die folgende Zeichnung bestätigt dies vollkommen.

Der Besuch aus Wien und dem übrigen Österreich ist relativ gleichmäßig auf das ganze Jahr verteilt, die Steigerung im Sommerhalbjahr ist ziemlich gering. Im Juni und Juli zeigt der Besuch aus dem übrigen Österreich den-

¹⁾ Bobek H., Innsbruck, S. 286.

Die Herkunft der Fremden 1929/30¹⁾.

Zeichnung 15

selben Stand wie in den Wintermonaten. Die Zunahme im Sommer wird aber nur zum Teil durch den touristischen Reiseverkehr bedingt, denn auch der berufliche Fremdenverkehr steigt in dieser Zeit entsprechend dem regeren wirtschaftlichen Leben an. Der Fremdenbesuch in den Wintermonaten entspringt fast ausschließlich wirtschaftlichen Gründen, denn vom wintersportlichen Fremdenverkehr wird Linz sehr wenig berührt. Dagegen ist der Besuch aus dem Reich und der Tschecho-Slowakei durch das typische Anschwellen im Sommer als touristischer Reiseverkehr gekennzeichnet.

Damit rundet sich das Bild und unsere allgemeinen Feststellungen, die wir an den Beginn dieses Abschnittes stellten, werden von der Statistik bestätigt. Der Fremdenverkehr spielt im Wirtschaftsleben der Stadt eine untergeordnete Rolle. Der berufliche Reiseverkehr überwiegt den touristischen weitaus. Linz ist also in erster Linie durch seine wirtschaftlichen Kräfte anziehend.

Freilich ändern sich auch hier seit der Wiedervereinigung die Verhältnisse. Als Gründungsstadt des Großdeutschen Reiches, das der Führer vom Balkon des Rathauses verkündete, und als Jugendstätte des Führers mit dem Grab seiner Eltern in Leonding ist Linz weit über das bisherige Maß bekannt und damit auch zum Reiseziel vieler Deutscher geworden. Das Anschwellen des Zustromes im heurigen Sommer gibt davon beredtes Zeugnis. So wird der Fremdenverkehr in Zukunft mehr als bisher im Wirtschaftsleben der Stadt hervortreten, ihr ursprüngliches Gepräge als Handels- und Industriestadt wird sie aber ohne Zweifel bewahren.

c) Der Güterverkehr in Linz.

Die Statistik, die uns über den Güterumschlag an den Linzer Bahnhöfen (Hauptbahnhof und Kleinmünchen) seit Kriegsende zur Verfügung steht, zeigt

¹⁾ In der Zeichnung sind nur die wichtigsten Länder herausgegriffen.

zuerst ein kurzes Ansteigen bis 1923, dem 1924/25 ein Rückschlag folgt. Dieser geht dann wieder in eine ansteigende Entwicklung über, bis 1931 ein scharfes Absinken zu verzeichnen ist. Hierbei schwanken die Jahresumsätze zwischen 600.000 und 750.000 Tonnen, 1931 geht er auf 330.000 zurück¹⁾. Dies ist ohne Zweifel eine Folge der Wirtschaftskrise und auch der Konkurrenz des Kraftwagens, die immer stärker fühlbar wird. Dementsprechend sinkt auch die Zahl der Güterzüge, die die Einzer Bahnhöfe berühren, stark ab (1929 24.000, 1931 14.000). In den folgenden Jahren ist wohl wieder eine leichte Besserung zu verzeichnen, der frühere Stand wird aber nicht mehr erreicht. Die Jahresumsätze halten sich um 600.000 Tonnen, das ereignisreiche Jahr 1934 hat mit rund 400.000 Tonnen den tiefsten Stand. Seit der Machtübernahme haben sich die Verhältnisse so gewaltig verschoben, daß die Anlagen den Anforderungen nicht mehr nachkommen.

Wesentlich niedriger ist der Güterverkehr auf der Mühlfreisbahn. In der Zeit von 1919 bis 1930 schwanken die Zahlen zwischen 60.000 und 95.000 Tonnen. Dann folgt auch hier ein starker Rückgang. Erst seit der Machtübernahme ist auch bei dieser Bahn wieder eine aufsteigende Entwicklung zu verzeichnen.

Der Güterverkehr auf der Lokalbahn Einz—Eferding—Neumarkt zeigt in der Nachkriegszeit ein erfreuliches Ansteigen. Die Ursache dafür liegt in der Zunahme des Zuckerrübenbaues. Dadurch fallen der Bahn größere Rübensendungen zu, die von Einz durch die Reichsbahn nach Enns weiterbefördert werden. Die Überleitung der Sendungen erfolgt mühelos mittels eines Verbindungsgleises. Der Einzer Frachtenbahnhof besorgt für die Lokalbahn auch die kommissionsweise Übernahme von Gütern.

Die Summe aller Güterbewegungen an den Einzer Bahnhöfen verkörpert den überwiegenden Teil der Beziehungen zwischen dem städtischen Wirtschaftskörper und dem gesamten Wirtschaftsleben.

Der Rest entfällt auf den Autotransport, der in letzter Zeit stark zugenommen hat, und auf die bespannten Fahrzeuge.

Industrie, Gewerbe und Handel erhalten ihre Rohstoffe durch die Eisenbahn, sei es nun vom Kontinent oder von den großen Seehäfen Hamburg und Triest. Seit Kriegsende ist der Kampf dieser beiden Häfen um das Einzugsgebiet wieder stärker geworden. Einz liegt im umstrittenen Gebiet, deshalb kommen beide als Häfen in Betracht²⁾. Heute ist dies natürlich überholt und Triest, das in den letzten Jahren durch besonders günstige Tarife künstlich gefördert wurde, kommt als Seehafen für Einz nicht mehr in Frage. Es ist nun von Hamburg

¹⁾ Hierbei ist der Güterumschlag im Donauhafen abgezogen worden, weil er im folgenden Abschnitt noch behandelt wird.

²⁾ Morhart W., Hamburg—Triest, „Die freie Donau“, 1926.

und Bremen abgelöst worden. Ebenso, wie sie die Rohstoffe bringen, befördern die Bahnen auch die Erzeugnisse hinaus zu den Absatzgebieten im Reich und in der Welt.

Ein weiterer großer Verkehrs- und Handelsfaktor wurde hiebei bisher nicht berücksichtigt: Der Donauverkehr und der Güterumschlag im Linzer Hafen. Ihm wenden wir nun unsere Aufmerksamkeit zu.

Wir haben auf die Neugestaltung des Donauverkehrs durch die Einführung der Dampfschiffahrt bereits hingewiesen (Seite 42). Seit diesem Zeitpunkt wird es auf der Donau wieder lebhafter, die Schifffahrt ist, von verschiedenen Stillstandszeiten und Rückfällen abgesehen, in Zunahme begriffen. Jedoch läßt sie sich nicht mit dem gewaltigen Wachstum des Schiffsverkehrs auf Rhein und Elbe vergleichen.

Schon im ersten Teil unserer Betrachtung (Seite 27) haben wir erwähnt, daß die Verkehrseignung der Donau auf Grund der natürlichen Verhältnisse geringer ist als die des Rheins (Konkurrenz von Land- und Wasserweg, Mündung in ein Nebenmeer, vorwiegend dünn besiedeltes Land, Geschiebeführung, Eistrieb usw.). Zur Ergänzung des Bildes führen wir noch jene Nachteile an, die besonders in der gegenwärtigen Zeit wirksam sind und die den besonderen wirtschaftlichen und politischen Verhältnissen entspringen. Die Schifffahrtshindernisse sind beim Rhein bereits viel besser beseitigt. Bis heute ist im Greiner-Strudel zur Zeit der Personenschiffahrt nur einseitiger Verkehr möglich, auch die Regelung des Eisernen Tores ist noch recht mangelhaft und verbesserungsbedürftig. Die Schifffahrtsrinne ist besonders im Oberlauf noch vielfach zu seicht, so daß nur zu oft bei Niederwasser Leichterungen notwendig sind, ja vielfach sogar die Schifffahrt unterbrochen werden muß. Noch immer bekommt der Donauverkehr vom Meer her keine Belebung — welch großer Unterschied gegenüber dem Rhein¹⁾. Und dort gewaltige Industriegebiete mit großer Verkehrsspannung, hier zum überwiegenden Teil dünnbesiedeltes Land rings um den Strom.

Aus diesen hier kurz zusammengefaßten Gründen erklärt sich die viel langsamere Steigerung der Donauschifffahrt. So ist es möglich, daß Sieger²⁾ sogar von der „wirtschaftlichen Ruhe“ auf der Donau spricht. Wenn dieses Wort auch etwas übertrieben ist, im Vergleich mit Rhein oder Elbe mag die Donau tatsächlich „wirtschaftlich ruhig“ erscheinen.

Bei Betrachtung der Entwicklung des Güterumschlages an der Linzer Schiffslände zeigt sich uns bis in die neunziger Jahre ein ziemlich schwankendes Bild.

¹⁾ „Die freie Donau“, Jahrg. 1930: Die Lehren des Schifffahrtjahres 1929.

²⁾ Sieger R., „Donauweg und Rheintirake“, Festschrift für Heiderich, Wien, 1923.

Der Güterumschlag an der Einzer Schiffslände in 1000 Tonnen (ohne Ruder- und Floßschiffahrt)¹⁾:

Jahr	1860	1870	1880	1893	1900	1910	1924	1927	1930
ausgeladen . .	20	46	18	28	57	81	24	133	118
eingeladen . .	19	21	14	11	30	42	9	65	43

Erst mit diesem Zeitpunkt setzt bis zum Beginn des Krieges eine ständige Steigerung ein. Zur selben Zeit (1890—1895) wird der neue Umschlagplatz vollendet. Wenige Jahre später wird eine kleine Bucht durch einen großzügigen Dammbau zum Winterhafen ausgestaltet, in dem in der kalten Jahreszeit jene Schiffe untergebracht sind, die aus dem Verkehr gezogen werden.

Die Umgestaltung der staatlichen Verhältnisse hat die Donauschiffahrt nicht gefördert. Aus vier Staaten, die die Donau vor dem Kriege durchfloß, sind nun sieben geworden. Dem Einzer Hafen sind hierbei Gebiete Südböhmens, die früher zu seinem Einzugsgebiet gehörten, durch die neuen Häfen der Tscheco-Slowakei zum Teil verlorengegangen, denn diese werden durch sehr günstige Tarife gefördert. Langsam erholt sich die Donauschiffahrt von den Erschütterungen des Krieges. Während der gesamte österreichische Donauhandel noch 1928 beträchtlich hinter dem Vorkriegsstand zurückbleibt, hat der Umschlag von Einz bereits 1927 den Stand von 1912 überschritten. In den folgenden Jahren ist er wieder etwas zurückgegangen, doch hält er sich noch immer über dem Stand der Vorkriegszeit. Seitdem ist der Umschlag an der Einzer Lände fortlaufend gestiegen, so daß er im Jahre 1937 die beachtliche Höhe von insgesamt 287.000 Tonnen erreichte. Ohne Zweifel eine sehr erfreuliche Tatsache, wenn wir bedenken, daß in derselben Zeit das ganze wirtschaftliche Leben Österreichs und damit von Einz immer mehr verfiel.

In diesem Zusammenhang wollen wir nur kurz erwähnen, daß durch die Dampfschiffahrt der Handelsverkehr mit Flößen und Ruderbooten verständlicherweise sehr abgenommen hat. Zwar kommen auch heute noch Holz, Vieh und andere Güter auf Flößen stromabwärts nach Einz, doch ist die Menge sehr zurückgegangen. Bis 1905 ist uns von Einz aus stromabwärts ein Ruder- und Floßverkehr mit Holz belegt (Österreichische Statistik, 82. Band). Dieser dürfte inzwischen eingegangen sein. Jedenfalls spielt die Floßschiffahrt im Donauverkehr keine Rolle mehr.

Seit dem Beginn der Dampfschiffahrt auf der Donau frankt der Güterverkehr an seiner einseitigen Entwicklung. Gegenüber den Agrar- und Natural-

¹⁾ Berichte der o. ö. Handelskammer 1860, 1870, 1880, Österr. Statistik, 68., 82., 93. Bd., Statistische Vierteljahrsberichte der Stadt Einz 1925, 1928, 1931.

erzeugnissen, die aus den östlichen Ländern stromaufwärts kommen, ist der Talverkehr zu schwach. Im Gegensatz zu Rhein und Elbe fallen also die Massengüter und der größere Teil des Verkehrs dem viel teureren Bergverkehr zu. So wurde und werden die Transportkosten häufig durch Seerachten verteuert. Nach dem Kriege hat sich bei der österreichischen Schifffahrt dieses ungünstige Verhältnis noch verschlechtert. Am deutlichsten erkennen wir diese Tatsache, wenn wir den Güterumschlag der Betriebsgemeinschaft, die die wichtigsten Donauschiffahrtsgesellschaften umfaßt, betrachten.

Der Güterumschlag im Donauverkehr 1930¹⁾.

	ausgeladen				eingeladen			
	bergwärts		talwärts		bergwärts		talwärts	
	in 1000 t	in %	in 1000 t	in %	in 1000 t	in %	in 1000 t	in %
Österreich	488	56	181	21	127	14	73	8
Einzig	80	61	14	10	9	7	28	21

Hier sehen wir ganz eindeutig das Vorherrschen der Bergfahrt, nur ein geringer Teil des Handels mit dem Deutschen Reich benützt den Donauverkehr. Getreide, Mehl und Mahlprodukte, Petroleum und Tabak (Einziger Tabakfabrik) kommen stromaufwärts. So wird von Einzig aus die oberösterreichische Mühlenindustrie, wohl auch die der westlichen Alpenländer mit Getreide versorgt, soweit ihr Bedarf nicht aus der heimischen Erzeugung gedeckt wird. Holz, Papier (Steyrermühl) und andere industrielle Erzeugnisse gehen talwärts, teils nach Wien (besonders Papier), teils weiter nach dem Osten.

Von den vielen Kanalplänen, die manche wirtschaftliche und politische Schrift des 18. und 19. Jahrhunderts beschäftigen, haben sich nur die Pläne der Rhein—Main—Donau- und der Oder—Donau-Verbindung in die Gegenwart herübergerettet.

Endlich soll der uralte Gedanke der Rhein—Donauschifffahrt verwirklicht werden. Als Ziel wird hiebei eine Schifffahrtsrinne von 2.50 Meter bei Niedrigwasser angestrebt. Dafür sind natürlich umfassende Regulierungen notwendig. Nach der Vollendung dieser Arbeiten werden von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer 1200-Tonnen-Schlepper verkehren können. Im Zusammenhang damit ist in der jüngsten Zeit vielfach die Hoffnung ausgesprochen worden, daß mit der Vollendung dieses neuen Verkehrsweges die Donauschifffahrt einen starken Auftrieb erhalten wird. Tatsächlich sind die Arbeiten in den letzten Jahren gut vorwärts gekommen, auch die Arbeitsweise — die Rentabilität wird durch den

¹⁾ Statistisches Handbuch, 12. Jahrgang, Statistische Vierteljahrsberichte der Stadt Einzig 1931/I.

damit verbundenen Ausbau von Kraftstufen wesentlich gehoben — ist recht günstig. Doch ist der Weg bis zur Vollendung noch weit. Um nur ein Beispiel herauszugreifen, es sind von Aschaffenburg bis Würzburg 15 Staustufen vorgesehen, von denen zurzeit 4 vollendet sind. Dabei ist diese Strecke keinesfalls der schwierigste Teil des Kanals. Außerdem kommen noch die unerläßlichen Regulierungsarbeiten in der Donau selbst. (Eisernes Tor, Greiner Strudel, Aschacher Kachlet usw.) So hat es wohl noch eine Weile, bis die neue Schifffahrtsstraße vollendet sein wird.

Wir geben nun einen kurzen Überblick über die Gründe, die für und wider den Kanalbau ins Treffen geführt werden¹⁾.

Von den Gegnern wird auf die Rivalität zwischen Eisenbahn und Kanal verwiesen, der Kanal sei wegen des geringen Verkehrsbedürfnisses nicht rentabel und auch nicht wesentlich billiger als der Bahnverkehr (hohe Kanalgebühren), außerdem ist die Eisenbahn schneller und zuverlässiger, ihre Verzweigungsmöglichkeit größer und die Baukosten sind viel billiger. Deshalb hat sie auch einen entsprechend geringeren Zinsendienst zu tragen. Schließlich werden auch noch die schlechten Erfahrungen mit dem Ludwigskanal erwähnt.

Darauf wird erwidert, daß das Bedürfnis nach einer großen Durchgangsstraße ohne Zweifel vorhanden ist. Dies beweist die Zunahme des Verkehrs auf der Donau und auf dem Main von 1913 bis 1925, die durch die Vollendung des Kanals weiterhin gesteigert werden wird. Zu seiner Erhaltung tragen die Elektrizitätswerke bei, so daß die Kanalgebühren niedrig gehalten werden können. Die Schnelligkeit und Zuverlässigkeit wird auch beim Wassertransport teilweise erfüllt, teilweise ist sie nicht notwendig. Der Kanal wird keine Konkurrenz der Eisenbahn, sondern diese werden die Zubringerdienste übernehmen. Der Ludwigskanal aber ist in einer ungünstigen Zeit (Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes) gebaut worden, vor allem aber war die Anlage von Anfang an unzulänglich (etwa 100 Schleusen) und zu wenig großzügig. Mit einem Wort, der Bau des Kanals ist eine Lebensnotwendigkeit Mitteleuropas.

Wir sehen eine ganz stattliche Zahl von Gründen und Gegengründen, die hier einander gegenüberstehen. Tatsächlich ist der Gedanke einer Großschifffahrtsstraße, die den möglichst billigen Verkehr zwischen dem industriellen Westen und dem agrarischen Osten Mitteleuropas vermitteln soll, außerordentlich bestechend. Doch hat uns in der Nachkriegszeit der agrarische Osten durch seine autarken Wirtschaftsbestrebungen zur Genüge dafür belehrt, daß er nicht durchwegs gewillt ist, Abnehmer unseres industriellen Überschusses zu sein.

So ist wohl klar, daß der Erfolg dieses Planes außerordentlich innig, man könnte fast sagen auf Gedeih und Verderb verbunden ist mit der Lösung der

¹⁾ Held-Brüschwien, Rhein—Main—Donau—Regensburg 1929.

mitteleuropäischen Frage. Hierbei wird von den rein technischen Schwierigkeiten, die noch zu überwinden sind, ganz abgesehen. Jene Erwartungen dagegen, die manchmal an die Verkürzung des Seeweges zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer geknüpft werden, halten wir für Trugschlüsse. Die Ablenkung des Seeverkehrs auf die viel weniger durchgängige Kanalstraße ist im allgemeinen nicht zu erwarten. Aus diesen Gründen läßt sich heute kaum abschätzen, inwieweit die Bedeutung des Einziger Hafens durch die Vollendung der Rhein—Donaustraße steigen wird, doch neigen wir mehr zu der Ansicht, daß sie die Erwartungen nicht erfüllen wird.

Wir haben hier die ursprüngliche Abfassung wörtlich beibehalten, weil gerade in dieser Frage die gewaltige Wandlung der Dinge klar vor Augen liegt. Zwar sind selbstverständlich die geographischen Gegebenheiten die gleichen geblieben und damit haben sich auch die natürlichen Schwierigkeiten nicht geändert. Ja, es wird schon noch ein Stück Arbeit kosten, bis das Werk vollendet ist. Sonst aber hat sich alles vollkommen gewandelt. Der Bau der Schiffsfahrtsstraße war bisher Angelegenheit einer privaten Gesellschaft, die von der bayrischen Landesregierung unterstützt wurde; nun ist er Sache des Reiches und gehört zu den vordringlichsten Bauvorhaben. Entscheidend ist aber vor allem der Wandel der politischen Dinge. Die Mitteleuropäische Frage ist im deutschen Sinne gelöst, und das erstarkte Reich ist berufen, im Osten Europas in zielbewußter Politik eine neue, gerechtere Ordnung aufzubauen.

Die Rhein—Main—Donau—Schiffsfahrtsstraße aber wird eine der stärksten wirtschaftlichen Pulsadern dieses neuen Mitteleuropas. Und innerhalb des Reiches selbst wird der Kanal aus dem Westen die Kohle für die Reichswerke nach Ost bringen und dafür Eisen und Stahl auf der Rückfahrt den verbrauchenden Industrien zuführen. So wird eine neue gewaltige Verkehrsspannung entstehen und die „ruhige“ Donau wird bald belebt sein. Nach dem Osten aber werden die Industrieerzeugnisse Deutschlands, vor allem die der Reichswerke, fließen und so die einseitige Verkehrsspannung der Donau beseitigen und ausgleichen.

Unter diesen Umständen ist es vollkommen klar, daß der bisherige Donau-Umschlagplatz den zukünftigen Anforderungen nicht gewachsen ist. Deshalb ist bereits mit dem Bau des neuen Hafens begonnen worden. Schon seit längerer Zeit waren dafür Vorpläne gegeben, so der Ausbau der bisherigen Umschlaganlagen, die Verlegung derselben in den Raum zwischen dem Winterhafen und der Eisenbahnbrücke oder der Bau eines neuen „Hafens“ durch Ausgestaltung eines früheren Flußarmes.

Es versteht sich von selbst, daß bei der endgültigen Festlegung nur der großzügigste Plan, nämlich der Bau eines neuen Hafenbeckens im Osten der Stadt gewählt werden konnte. Dieses ist nun schon im Werden und in einigen Jahren

wird der neue SINGER Hafen entstehen und durch die Reichswerke und die Großschiffahrtsstraße einen Verkehr aufweisen, wie wir ihn in den kühnsten Erwartungen nicht hofften.

d) Gewerbe und Industrie.

Schon bei flüchtiger Betrachtung erkennen wir sofort, daß diese Faktoren im Wirtschaftsleben der Stadt eine entscheidende Rolle spielen. Hierbei kann das städtische Gewerbe auf eine alte Überlieferung zurückblicken. Erinnern wir uns kurz an das Werden des Handwerks im frühen Mittelalter, an den Zusammenschluß in den Zünften, an den Kampf um die Gleichberechtigung mit den Patriziern, den großen Kaufmannsfamilien, und schließlich an die außergewöhnliche Spezialisierung des Handwerks in der Neuzeit. Als ausgesprochen „absatzbestimmter“ konsumorientierter Wirtschaftszweig ist sein Blühen und Gedeihen innig mit dem der Stadt verbunden. Aus diesem Grunde hat es an ihrem Wachstum Anteil genommen, freilich ist ihm bald genug in der industriellen Erzeugung ein scharfer Gegner erstanden. Dieser Kampf ist noch heute voll im Gange. Er findet seinen sinnfälligen Ausdruck in dem Gegensatz zwischen den gewerbsmäßigen Betrieben, bei denen die Handarbeit noch überwiegt, und den großen Industriewerken mit Serienerzeugung. Von den vielen Spezialgewerben der Neuzeit konnten sich nur ganz wenige in die Gegenwart herüberretten. Die Verteilung der einzelnen Gewerbebetriebe weist nicht jene starke Konzentration auf, wie wir sie bei den Handelsgeschäften finden werden, denn sie sind viel weniger an den Verkehr gebunden. Infolge ihrer innigen Verbindung mit dem Verbrauch können sie auch in jenen Gebieten der Stadt gedeihen, die vom großen Verkehr gemieden werden. Dementsprechend sind die Gewerbebetriebe ziemlich gleichmäßig über die ganze Stadt verteilt.

Nicht immer beschränkt sich das Gewerbe dauernd auf den städtischen Absatz. Vergangenheit und Gegenwart liefern uns zahlreiche Beispiele, daß gewerbsmäßige Betriebe durch persönliche Tatkraft und Unternehmungsgeist, durch die Entwicklung der Technik und des Verkehrs, durch die Gunst der Lage und andere Gründe ihre Arbeitsweise änderten und ihr Betätigungsfeld weit über das Gebiet der Stadt ausdehnten.

Wir haben schon erwähnt, daß in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts zahlreiche private Gründungen von Textilfabriken das Erbe der SINGER Wollenzugfabrik antraten. Außerdem sind uns aus dieser Zeit noch zwei Maschinenfabriken überliefert. Mit den fünfziger Jahren beginnt die Zeit des industriellen Aufschwungs, zahlreiche neue Werke werden gegründet, Tochter Niederlassungen errichtet, mit einem Wort, die Industrie bekommt im Wirtschaftsleben der Stadt immer mehr Bedeutung. Hierbei hängen die einzelnen Werke keineswegs organisch

zusammen, sondern ihre Zusammensetzung ist recht bunt, fast alle Zweige der industriellen Betätigung sind vertreten. Mit den neunziger Jahren wird es etwas ruhiger, erst nach der Jahrhundertwende tritt uns wieder dieses oder jenes neue Werk entgegen. Schon während des großen Krieges, besonders aber kurz nachher folgt durch die geänderten politischen Verhältnisse wieder eine größere Zahl von Neugründungen. Bereits einige Jahre später, etwa seit 1929, beginnt mit der allgemeinen Industriekrise eine rückschreitende Bewegung. Wir werden bei der Einzelbetrachtung noch hier und dort darauf zurückkommen. Der Gründung jedes einzelnen Werkes folgt natürlich das Streben nach Erhaltung und Vergrößerung. Vielsach ist damit der Prozeß der Konzentration verbunden. (Vereinigung von Betrieben, Aufsaugung von kleineren und mittleren Betrieben durch die großen.) Auch dafür wird uns die Einzelbetrachtung noch mehrere Beispiele liefern.

Schon im ersten Abschnitt wurde darauf verwiesen, daß der Löß in der Umgebung der Stadt in mehreren Ziegeleien abgebaut wird. Die Ziegelerzeugung ist als ein Teil der Urproduktion natürlich an den Boden gebunden, somit als „bodenständig“ zu bezeichnen¹⁾. Jedoch sind die natürlichen Voraussetzungen dafür gerade in unserer Gegend so oft gegeben, daß die Gewinnung eines größeren Absatzgebietes gar nicht in Frage kommt. Deshalb sind die Ziegeleien vor allem auf den städtischen Absatz angewiesen und bei ihrer Entstehung und Entwicklung ist das Vorhandensein eines Absatzgebietes in erster Linie ausschlaggebend gewesen. Erst in zweiter Hinsicht, als notwendige Voraussetzung, aber nicht als Ursache ist das Vorkommen des Lößes wichtig. Im Zusammenhang damit wäre noch der Abbau des tertiären Sandes und des Niederflur-Schotter zu erwähnen. Alle diese Unternehmungen liegen natürlich außerhalb des geschlossen verbauten Stadtgebietes, außerhalb des Stadtkerns in der Übergangszone, teilweise auch in der Umgebung der Vororte. (Zeichnung 16.)

Sie treten im Landschaftsbild sehr stark hervor, besonders die weißen Wände der Sandgruben sind weithin sichtbar. Innig verbunden mit diesen Betrieben sind zahlreiche Baufirmen, unter denen sich auch etliche Tochtergründungen von Wiener Großfirmen befinden. Die Mehrzahl von ihnen ist lediglich auf das städtische Arbeitsgebiet eingestellt, einige aber sind durch Erweiterung des Betriebes über das Marktgebiet der Stadt hinausgewachsen. Die Filialen der Wiener Firmen, wie auch diese oder jene Einzel Gründung, haben von Anfang an bereits ein größeres Beschäftigungsgebiet mitgebracht. Zwei Firmen aus der Umgebung von Linz (Chening und Hörsching) haben einen Teil ihres Betriebes in die Stadt verlegt. In diesen Fällen hat die Anziehungskraft der Stadt als großes „Absatzgebiet“ die Übersiedlung bewirkt.

¹⁾ Kreuzburg N., Das Lokalisationsphänomen der Industrie, Forschungen 1924, 23. Bd.

Die Tonöfenfabrik Schädler ist aus altem gewerblichen Betrieb hervorgegangen. Hierbei ist kein Wechsel des Standortes notwendig gewesen, denn durch die Lage in der locker verbauten Vorstadt war die Möglichkeit des Ausbaues ohne Verlagerung gegeben. Hand in Hand mit der Ausgestaltung zur Fabrik ging natürlich die Erweiterung des Absatzgebietes (Export). Zwei Firmen (eine davon ausschließlich) beschäftigen sich mit der Erzeugung von Zementwaren. Das Vorhandensein eines großen Konsumgebietes und die günstige Verkehrslage werden bei der Wahl des Standortes zusammengewirkt haben. Vielleicht hat auch die günstige Verbindung mit dem Kirchdorfer Zementwerk, von dem der Rohstoff bezogen werden kann, ihren Einfluß ausgeübt. Eine Fabrik befindet sich im Stadtkern, die andere in der Vorortzone. Erstere hat übrigens auch schon eine Zweigniederlassung in Kleinmünchen gegründet. Vermutlich ist in der Stadt der Raum zu eng geworden.

Die „Metall- und Maschinenindustrie“ ist erst im 19. Jahrhundert in Linz heimisch geworden, vorher war es bloß Stapel- und Handelsplatz von Eisenwaren (Sensen, Sichel u. a.). In seiner zweiten Hälfte folgen den bestehenden Firmen zahlreiche Neugründungen. Die Ursache dafür ist recht mannigfaltig. Einmal ist es eine Tochterfabrik eines Münchner Werkes, die den österreichischen Absatz übernehmen soll (Lokomotivfabrik Krauß). Es fügte sich, daß diese Firma den Bau und für etliche Jahre auch den Betrieb der Kremstalbahn übernommen hatte. Die Verkehrslage war günstig, auch der Baugrund billig. Diese Gründe werden zusammengewirkt haben. Der Schiffsbau verdankt seinen Ursprung einem Linzer Schiffsmeister. Die Umwälzung der Donauschifffahrt, die sich in dieser Zeit vollzog (gegründet 1840), hat wohl in erster Linie anregend gewirkt. Einige andere Werke sind aus kleinen gewerblichen Betrieben hervorgegangen und über den ursprünglichen Wirkungskreis hinausgewachsen (Feuerlöschgeräte, Kettenfabrik, Mühlenbau u. a.). Mehrmals ist auf Grund des vorhandenen Materials die Frage nach der Ursache ihrer Entstehung in Linz (Standortfrage) nicht zu beantworten. Verschiedene kleinere Unternehmungen, die sich mit der Erzeugung von landwirtschaftlichen Maschinen und von Maschinen für die heimische Industrie befaßten, sind wieder verschwunden.

Die Reichsbahnwerkstätten wurden in den achtziger Jahren aus den kleinen Anfängen eines Filialbetriebes zu einer Zentralwerkstätte ausgestaltet. Heute werden Wagenmontierung und alle übrigen Arbeiten und Reparaturen, die der Eisenbahnverkehr mit sich bringt, durchgeführt. Mit etwa 1000 Beschäftigten sind sie gegenwärtig einer der größten Betriebe der Stadt und die größte Werkstätte der Reichsbahn in der Ostmark. In der Statistik werden sie zu der Gruppe Handel und Verkehr gezählt. Dort weist das Eisenbahnwesen eine starke Vermehrung auf, die zum Teil auf den Ausbau der Werkstätten zurückzuführen ist. (1910: 1785 Beschäftigte, 1925: 4990).

Die kleineren Fabriken liegen teilweise im Stadtkern, teilweise ist auch bei ihnen schon eine Verlagerung von der alten gewerblichen Produktionsstätte in den Außengürtel vollzogen worden. Vielleicht hat dabei auch die Flucht vor den höheren Steuern der städtischen Verwaltung fördernd mitgewirkt. Die großen Werke sind durchwegs im Übergangsgebiet, hier ist der Grund billiger, und die Möglichkeit des Ausbaues jederzeit gegeben.

Als ein Wirtschaftszweig, der durchwegs auf das ganze Absatzgebiet der Monarchie eingestellt war, hat die Metall- und Maschinenindustrie von allen Einzelerzeugnissen am meisten unter den geänderten politischen Verhältnissen und den autarken Bestrebungen der östlichen Staaten gelitten. Zwei große Werke, die Lokomotivfabrik Krauß & Co. und die Maschinenfabrik Pöschel, sind diesem Schrumpfungsprozeß zum Opfer gefallen, eine Filialgründung wurde wieder mit dem Hauptwerk vereinigt, die Schiffswerfte vermochte sich durch die Erweiterung des angegliederten Motoren-Baues und der Gießerei notdürftig zu behaupten. Doch ist auch hier noch das Schlimmste zu befürchten. Ähnlich steht es um die kleineren Unternehmungen. Dementsprechend ist auch die Zahl der in diesem Zweig Beschäftigten gegenüber 1910 um 335 zurückgegangen. (1910: 2712, 1930: 2382.) Doch ist der Verlust bei der eigentlichen Industrie sicherlich größer, durch die Zunahme des metallverarbeitenden Gewerbes ist er in der Statistik abgeschwächt worden. Nur wenige Firmen konnten sich das alte Absatzgebiet erhalten oder das verlorene durch ein neues ersetzen. Am besten davongekommen sind einige kleinere Unternehmungen, die schon vor dem Kriege nur ein beschränktes Absatzgebiet hatten.

Die „Chemische Industrie“ ist in Einzeln mit einigen größeren und zahlreichen kleineren Firmen vertreten. Eines der größeren Werke (Seife) ist aus gewerblicher Grundlage erwachsen. In den achtziger Jahren erfolgt der Übergang zur fabrikmäßigen Erzeugung und etwa drei Jahrzehnte später von hier aus mit der Umwandlung in eine Aktiengesellschaft die Aufsaugung aller übrigen gleichartigen Betriebe in Oberösterreich. Die Linzer und eine Welscher Fabrik übernehmen den gesamten Kundendienst dieser kleinen, meistens gewerblichen Unternehmungen. Auch bei der Zündholzindustrie bestehen bis in die neunziger Jahre drei Betriebe. Heute ist nur das große Werk der Union-Solo A. G. vorhanden. Seine Lage, es liegt dicht neben dem Bahnhof, zeigt deutlich die Anziehungskraft der Eisenbahn als wichtigstes Verkehrsmittel. Kurz nach dem Kriege wurde sie großzügig ausgebaut. Sie versorgt mit den übrigen zwei Fabriken der Gesellschaft den gesamten inländischen Markt. Außerdem findet auch eine geringe Ausfuhr statt. Die übrigen Werke der chemischen Industrie sind fast ausschließlich „absatzorientiert“, so natürlich das „Gaswerk“, das längere Zeit allein die Beleuchtung der Stadt versah, und ebenso das „Sauerstoffwerk“, das bei den Linzer Metall- und Maschinenfabriken Absatz findet. Auch bei einigen anderen Be-

trieben ist diese Ursache ihrer Gründung deutlich zu erkennen. (Farben, Lacke, Öle, Fette.) In diesem Industriezweig hat sich die Verkleinerung des Absatzgebietes ebenfalls ungünstig ausgewirkt, doch ist es zu keiner Sperrung gekommen. Die verschiedenen Gründungen der Nachkriegszeit vermochten sich aber wohl aus demselben Grunde nur zum kleinsten Teil zu halten. Übermals verteilt sich die Mehrzahl der Werke auf die Übergangs- und Vorortzone, nur einzelne kleinere Betriebe liegen im Stadtkern. Die Seifenindustrie vollzog schon früh (1884) die Verlagerung von der gewerblichen Erzeugungsstätte in die Vorortzone (Zizlau, siehe Zeichnung 16).

Am Ausgang des 19. Jahrhunderts zieht mit der Linzer Dampfzentrale die „Elektrizitätswirtschaft“ in die Stadt. Sie übernimmt den Betrieb der Pöstlingberg- und der Straßenbahn. Letztere ist aus der ehemaligen Pferdeeisenbahn hervorgegangen. Aber auch im übrigen Wirtschaftsleben ist von nun an die Elektrizität in stetiger Ausdehnung begriffen. Das beste Beispiel ist wohl das Vordringen auf dem Gebiete der Beleuchtung, das mit der fast vollständigen Verdrängung des Gaslichtes endet. Gegenwärtig sind 98 Prozent der Linzer Haushalte an das elektrische Leitungsnetz angeschlossen. Ungefähr zur selben Zeit beginnt der Ausbau der Wasserkräfte von Oberdonau. Die Verhältnisse der oberösterreichischen Flüsse sind dafür recht günstig. Die Hochgebirgsflüsse haben in den Sommermonaten einen ziemlich niederen Wasserstand, der allerdings häufig durch die zahlreichen Niederschläge in dieser Zeit, bei der Traun auch durch den Zuzug aus dem Gletschergebiet gebessert wird. Ihr Minimum aber liegt im Winter, also in der Zeit des größten Strombedarfs. Die Mittelgebirgsflüsse dagegen (Mühlviertel) besitzen ihren Hochwasserstand in der Zeit der Schneeschmelze vom Jänner bis April, den Niederwasserstand allerdings auch im Sommer. So ist aus den natürlichen Verhältnissen klar zu erkennen, daß für die klaglose, ungestörte Versorgung des Absatzgebietes der Ausbau beider Wasserkräfte unbedingt notwendig ist, da sie sich in der Wasserführung annähernd ergänzen. Der schwache Punkt im Sommer und am Beginn des Herbstes wird durch den viel geringeren Bedarf und auch durch die häufigen Niederschläge fast aufgewogen. Aus diesen Gründen folgt dem Bau von Kraftwerken im Alpengebiet zur Ergänzung das Rannawerk im Mühlviertel (Baufirma Stern und Hafferl). Erst nach dem Kriege erreicht diese Entwicklung mit dem Bau des Partensteinwerkes an der Mühl einen vorläufigen Höhepunkt (Baufirma Oberösterreichische Wasserkraft und Elektrizität A. G.). Sie übernimmt unter anderem die Stromversorgung des Linzer Stadtgebietes, das seit 1910 vom Welser Elektrizitätswerk beliefert wurde (Umschaltwerk Wegscheid).

Dieser Zeit folgt der Ausbau der Verbundwirtschaft, die beiden großen oberösterreichischen Unternehmen vereinigen sich zu den Österreichischen Kraftwerken (Öka). Als Sitz der neuen Gesellschaft war Linz am besten geeignet. Es

liegt ungefähr in der Mitte zwischen den beiden Hauptbetätigungsfeldern, außerdem hatte die Oweag hier ihre bisherige Leitung. Die Österreichischen Kraftwerke bleiben weiterhin führend bei der Ausgestaltung der Verbundwirtschaft. Sie schließen mit den Elektrizitätsgesellschaften der benachbarten Länder (Salzburg, Niederdonau) zur sicheren Deckung des Spitzenbedarfes Stromlieferungsverträge. Unter diesen günstigen Umständen muß heute nur in Ausnahmefällen die Einzler Dampfzentrale zur Deckung des Spitzenbedarfes herangezogen werden. Die weitere Auswertung der oberösterreichischen Wasserkräfte (Hinterschweiger Projekt für den Unterlauf der Traun, Großspeicherwerk an der Enns), hat sich ebenfalls dieses Unternehmen bereits gesichert.

Es ist klar, daß der Ausbau der Wasserkräfte auf die zur Elektrizitätswirtschaft gehörige Industrie anziehend und fördernd gewirkt hat. So wird die Triester Filialgründung eines Schweizer Hauses (Sprecher und Schuh) nach Linz verlegt. Hier bestand ein aufnahmefähiges Konsumgebiet für ihre Erzeugnisse (Hochspannungsapparate), das außerdem noch zahlreiche Möglichkeiten der Erweiterung in sich barg. Auch die Verkehrslage für die östlichen Länder der Monarchie war günstig. Zurzeit leidet es ebenso wie viele andere Betriebe unter der Verkleinerung des Absatzgebietes. Gleichzeitig mit der Gründung der Oweag wird eine Fabrik zur Erzeugung von Elektromotoren und elektrischer Bedarfsartikel gegründet. Natürlich fallen auch die damit verbundenen Arbeiten in ihren Wirkungskreis (z. B. Leitungsbau und anderes). Sie nimmt rasch an Größe zu, heute hat sie in mehreren Städten Oberösterreichs Zweigniederlassungen.

Ganz aus diesem Rahmen heraus fällt die Quarzlampenfabrik. (Medizinische Heillampen und technische Modelle.) Sie wurde 1912 als Tochterniederlassung einer reichsdeutschen Firma gegründet, um den österreichischen Absatz zu decken. Auch heute erstreckt er sich noch über das Gebiet der ehemaligen Monarchie. Die Verbindung mit dem Stammhaus ist ziemlich eng, denn es werden Teile des Erzeugungsprozesses noch dort durchgeführt.

Die Werke befinden sich teilweise im Übergangsgebiet, nur die Quarzlampenfabrik liegt in der Stadt.

Wohl wird uns am Beginn des 19. Jahrhunderts von einer „Papiermühle“ in Steg (Wasserkraft) berichtet, doch verschwindet diese bald wieder und findet keine Erben. Dafür haben sich einige Papierwarenfabriken entwickelt, die im Laufe der Zeit über den städtischen Absatz hinauswuchsen. Das Rohmaterial beziehen sie von der heimischen Papierindustrie. Da sie vorwiegend auf den städtischen Absatz eingestellt sind, liegen sie alle, von einer Ausnahme abgesehen, im Stadtkern.

Die heimische Wirtschaft bringt Häute und Gerbstoffe für die „Ledernerzeugung“ und liefert so seit langer Zeit das Rohmaterial für das Gerbergewerbe. Im 19. Jahrhundert erfolgt auch bei diesem der Übergang zur fabriks-

mäßigen Erzeugung. Einzelne Firmen sind wieder verschwunden, eine von ihnen ist von Linz nach Rohrbach übersiedelt. Deshalb haben wir heute nur mehr einen größeren und einen kleineren Betrieb. Die Rohstoffe kommen auch jetzt noch zum guten Teil aus dem Inland, nur die Chemikalien und die Gerbstoffe werden teilweise aus dem Ausland bezogen. Die Erzeugnisse finden im In- und Ausland Absatz. Ein Unternehmen befindet sich im Haselgraben, das kleinere in der Stadt. Außerdem hat sich in der Altstadt eine Schuhoberteil- und Lederwarenfabrik entwickelt.

Das „polygraphische Gewerbe“ ist teilweise aus kleinen Anfängen hervorgegangen. Im vergangenen Jahrhundert erfolgt auch hier der Übergang zur fabrikmäßigen Erzeugung. Die parteipolitische Entwicklung des Zeitungswesens führt zu zwei größeren Neugründungen. Als günstigster Standort wurde dafür natürlich die Landeshauptstadt, als der Sitz der politischen Verwaltung, gewählt. Dementsprechend haben wir heute zwei ganz ansehnliche Betriebe, die über zahlreiche Filialen in den übrigen oberösterreichischen Städten verfügen. Außerdem bestehen noch einige kleinere Druckereien, die sich vorwiegend auf den städtischen Absatz beschränken. Alle Betriebe liegen im geschlossen bebauten Stadtgebiet.

Den Rohstoff für die „holzverarbeitende Industrie“ liefert vor allem das walddreiche Mühlviertel. Verhältnismäßig leicht, teilweise sogar auf dem Wasser, kann er nach Linz gebracht werden. Hier findet das verarbeitete Material nicht nur Anschluß an das große Eisenbahnliniennetz, für einzelne Gebiete sogar den billigen Wasserverkehr, sondern auch ein ziemlich aufnahmefähiges Absatzgebiet (Tischlereien, Möbelfabriken). Trotzdem ist uns erst aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ein bedeutender Betrieb belegt, der allerdings rasch an Größe zunimmt (Dampfsäge, Kistenerzeugung, Spaltware usw.). Neben dem inländischen Absatz tritt die Ausfuhr von Spezialartikeln stark hervor. Die Veränderungen nach dem Krieg wirken sich so ungünstig aus, daß 1927 die Erzeugung eingestellt werden muß. Etliche kleinere Firmen, die inzwischen gegründet wurden, sind vorwiegend auf den städtischen Absatz eingestellt. Sie liegen natürlich alle außerhalb des Stadtkerns. Infolge ihres großen Raumbedürfnisses (Holzlagerplätze) vertragen sie weniger als manche andere Industrien eine Platzbeschränkung.

Von den vielen holzverarbeitenden Gewerben haben etliche Bau- und Möbeltischler den Übergang zur fabrikmäßigen Erzeugung gefunden. Einzelne jüngere Firmen sind gleich als Fabriken mit größerem Wirkungskreis gegründet worden.

Schließlich seien noch etliche größere Erzeugungsstätten von Musikinstrumenten erwähnt. Die Mehrzahl dieser Betriebe liegt im Stadtkern, nur die jüngeren, größeren in der Übergangszone (siehe Zeichnung 16).

Wir haben auf die Neugründungen der „Textilindustrie“ im 19. Jahrhundert bereits hingewiesen. Hierbei ist eine offensichtliche Standortverlagerung festzustellen, denn obwohl sich in Linz der Grundstock der neuen Werke befindet (Wollenzugfabrik), obwohl bei einigen deutlich der Einfluß dieses Vorbildes zu erkennen ist und auch Weber der Wollenzugfabrik verwendet werden, befindet sich doch ein guter Teil außerhalb der Stadt in Kleinmünchen oder in Traun. Es ist klar, daß das fließende Wasser anziehend wirkte, denn gerade die Textilindustrie hat einen ziemlich großen Wasserbedarf. Die zahlreichen Seitenarme der Traun mit ihrem verhältnismäßig starken Gefälle waren hierzu ausgezeichnet geeignet. Deshalb verstehen wir es vollkommen, daß 1830 eine Baumwollspinnerei von Hellmonsödt nach Kleinmünchen übersiedelt. Freilich wurden auch in Linz zahlreiche kleinere Betriebe gegründet, noch in den siebziger Jahren sind sie uns belegt, doch fallen sie alle der zunehmenden Konzentration zum Opfer. So ist heute die Textilindustrie nur mehr in der Vorortzone zu finden (Kleinmünchen). Jene Betriebe, die Schafwolle verarbeiteten, sind alle verschwunden. Die Baumwollspinnerei, Weberei und Druckerei sind die Hauptbeschäftigungen der noch bestehenden Firmen. Aus dem oben erwähnten Konzentrationsprozeß ist die Aktiengesellschaft der Kleinmünchner Baumwollspinnerei und mechanischen Weberei als eines der größten österr. Textilunternehmen hervorgegangen. Auch vor diesem Werk hat der Schrumpfungsprozeß der österreichischen Industrie nicht haltgemacht. Das inländische Absatzgebiet vermag nur einen Teil der Erzeugung aufzunehmen, die Ausfuhr aber ist durch große Schwierigkeiten gehemmt. In dieser Notlage mußten zahlreiche Betriebseinschränkungen, zum Teil sogar die zeitweise Stilllegung einer Firma (Rädler in Schörgenhub) vorgenommen werden.

Nicht unerwähnt soll bleiben, daß die Lage am fließenden Wasser auch ihre Nachteile mit sich brachte. Im Jahre 1880, besonders aber 1895, sind durch das Traun-Hochwasser namhafte Schäden an den Fabriksanlagen entstanden. Wenn aber in besonders strengen Wintern der Mühlbach gefriert, müssen die Betriebe stillgelegt werden (z. B. im Jahre 1929).

Anschließend betrachten wir noch einige verwandte Fabriken. Eine reichsdeutsche Firma (Kohhaarspinnerei) gründet für den österreichischen Absatz, um den Einfuhrzoll zu vermeiden, in Linz ein Tochterunternehmen. Anfangs wird das vorbereitete Rohmaterial zur Weiterverarbeitung noch vom Stammhaus geliefert, später schreitet das Linzer Werk zur Verwendung des inländischen Rohstoffes. Nach wie vor wird das Erzeugnis nicht nur im Inland, sondern auch in den östlichen Staaten abgesetzt, doch haben ihre autarken Wirtschaftsbestrebungen die Absatzverhältnisse erschwert. Als späte Gründung liegt das Werk natürlich im Übergangsgebiet.

Das „Bekleidungs- und Reinigungsgewerbe“ ist nur durch kleinere Betriebe vertreten. Lediglich in einzelnen Fällen wurde der Ausbau zu einem größeren Unternehmen mit Erweiterung des Absatzgebietes vollzogen. Diese Firmen haben in mehreren Städten des Gaues, teilweise auch in den übrigen größeren Städten der Ostmark Tochterniederlassungen gegründet. Die Betriebe liegen zum größten Teil in der Stadt, es wurden die alten gewerblichen Produktionsstätten erweitert. Einige befinden sich im Übergangsgebiet.

Die „Nahrungs- und Genussmittel-Industrie“ ist am stärksten an den städtischen Absatz gebunden. Dementsprechend ist ein großer Teil dieser Unternehmungen aus kleinen, gewerblichen Anfängen hervorgegangen. Durch das rasche Wachstum der Stadt begünstigt, vollzog mancher Gewerbebetrieb den Übergang zur fabrikmäßigen Erzeugung. Obwohl das Gewerbe ursprünglich ausschließlich auf den städtischen Verbrauch eingestellt war, ist mit der Umwandlung in eine Fabrik meistens zwangsläufig die Vergrößerung des Absatzgebietes verbunden. Aus einer Bäckerei erwächst eine Brotfabrik, die nun sofort über das Absatzgebiet der Stadt hinausgreift. Die zweite wird gleich als Fabrik gegründet. Beide erweitern sich bald darauf zu Nahrungsmittelwerken. Und aus dem Stadtbrauhaus und zwei kleineren Brauereien entwickelt sich schließlich im Verlaufe des langwierigen Konzentrationsprozesses, der besonders in der Brauindustrie stark ausgeprägt ist, eine große Brauerei und eine Malzfabrik. Ihr Kundengebiet beschränkt sich natürlich nicht mehr auf die Stadt, sondern erstreckt sich über das ganze Land. Von ihr geht die Gründung des zweitgrößten ostmärkischen Braukonzerns aus (Braubank u. G.). Die meisten Brauereien des Konzerns beziehen das Malz von dem hiesigen Betrieb. In diesem Zweig ist dadurch ein sehr weiter Wirkungsbereich geschaffen worden.

Wesentlich anders liegen die Verhältnisse bei der Mühlenindustrie. Früher war sie im Weichbild der Stadt, besonders an den Seitenarmen der Traun stark vertreten. Im Verlaufe des 19. Jahrhunderts werden die Mühlen immer weniger, bis schließlich 1907 das letzte Unternehmen gesperrt wird. Die Gebäude wurden vielfach von der Textilindustrie übernommen. So weist die Linzer Industrie zurzeit keinen Mühlenbetrieb auf, erst in weiterer Entfernung (Ebelsberg, St. Martin) sind sie wieder zu finden.

Seit den fünfziger Jahren begegnen wir zahlreichen Betrieben, die sich mit der Spirituosen-, Essig- und Frucht säfteerzeugung beschäftigen. Letztere hat im obstreichen Traunviertel und im beerenreichen Mühlviertel ein gutes Hinterland. Eine Firma erzeugt auch Preßhefe. Einzelne von ihnen sind zu größeren Betrieben ausgestaltet worden, in einem Fall wurden drei kleine Werke zusammengefaßt. Damit verbunden ist natürlich die Ausdehnung des Absatzes über die Stadt hinaus. Anschließend sei noch der Zweigniederlassung einer Triester Firma gedacht, die Weinbrand erzeugt. Vermutlich hat das weite Absatzgebiet und die

günstige Verkehrslage anziehend gewirkt. Natürlich haben sich auch verschiedene kleinere Zuckerwarenfabriken entwickelt, auch eine Teigwarenfirma ist entstanden. Ebenso ist die Erzeugung von kohlensauren Getränken und die Fleischverarbeitung mit einigen größeren Betrieben vertreten. Sie alle sind natürlich vorwiegend auf den städtischen Absatz eingestellt.

Ganz anders liegen die Verhältnisse bei den folgenden Werken. Eine Kaffee-surrogatfabrik (Zichorienkaffee) hat ihr Stammhaus in Württemberg (Grand Söhne in Ludwigsburg). Das Linzer Werk soll den österreichischen Bedarf decken. Zufällig waren damals in Linz alte Fabriksgebäude zu verkaufen, die Verkehrslage war günstig, die Stadt ein ganz beachtlicher Verbrauchsfaktor, so werden die betreffenden Gebäude erworben. Das Unternehmen wächst rasch empor und schafft sich bald in einem großen Teil der ehemaligen Monarchie guten Absatz. Nach dem Kriege werden in den einzelnen Nachfolgestaaten Zweigniederlassungen gegründet. Der wichtigste Rohstoff, die Zichorienrübe, wird im umliegenden Gebiet und im Innviertel gebaut. Um die Erzeugung auf alle Fälle sicherzustellen, hat die Leitung mit den Bauern feste Lieferungsverträge abgeschlossen. Neben dem Zichorienkaffee wird auch Kornkaffee erzeugt. Die Linzer Feigenkaffeefabrik wurde in Rottenegg gegründet, übersiedelte aber später nach Linz. Offensichtlich hat dies die ungünstige Verkehrslage bewirkt, denn die Mühlfreisbahn war noch eine beidseitige Sackbahn. Als nächster großer Verkehrsknotenpunkt kam natürlich Linz in erster Linie für den neuen Standort in Frage. Hier fand sie ein günstiges Absatzgebiet und ein weites, durch den Verkehr gut erschlossenes Hinterland. So wächst sie trotz der Konkurrenz der Grandfabrik gut empor. Um ungesunden Wettbewerb auszuschließen, wurden später beide Werke zusammengefaßt, jedoch die bisherige verschiedene Erzeugung und die alten Namen beibehalten.

Im Gegensatz zu vielen anderen Unternehmungen erscheint die Errichtung der Linzer Tabakfabrik wie ein reiner Zufall. Nach der Auflösung der Wollenzeugfabrik standen dem Staat deren Gebäude für neue Zwecke zur Verfügung. Einige Zeit waren sie leer, dann wird kurzerhand eine Fabrik des Tabakmonopols untergebracht. Seitdem ist sie in aufsteigender Entwicklung, mehrere große Erweiterungen geben davon Zeugnis. Besonders eindrucksvoll ist das neue Zigarettenfabrikationsgebäude, das 1935 vollendet wurde. Heute werden Zigaretten, Tabake und Gespunste erzeugt, dagegen wurde die Zigarrenherzeugung 1923 eingestellt. Mit einem Stand von rund 1000 Beschäftigten zählt sie gegenwärtig zu den größten Unternehmungen der Stadt.

Auch bei der Nahrungs- und Genußmittelindustrie liegen die meisten, besonders die größeren Werke in der Übergangszone. Hierbei können wir manchmal beobachten, daß der Stadtkern zu ihnen hinausgewachsen ist, so daß sie heute an

[illegible]

Zeichnung 16

2) Hierbei sind auch die Gebiete der offenen Bauweise (Villen), soweit sie mit dem Stadtkern im Zusammenhang stehen, eingeschlossen.

seiner Grenze liegen. Einige kleinere Betriebe haben im Stadtkern genügend Raum. Die Teigwarenfabrik liegt in Steg.

Zum Abschluß wäre noch eine Pinselfabrik zu erwähnen, die in den neunziger Jahren als Zweigniederlassung eines Nürnberger Werkes gegründet wurde. Sie hat unter der Verkleinerung des Absatzgebietes sehr stark gelitten, so daß sie heute nur einen Bruchteil der Vorkriegserzeugung erreicht.

Die Entwicklung des Paddelsportes ist in Oberösterreich durch die Flüsse des Landes sehr gefördert worden. Auf dieser Grundlage sind in kurzer Zeit in Einz zwei Faltbootwerke entstanden. Die Aussicht auf guten Absatz hat die Gründungen verursacht.

Um das Bild zu ergänzen und die Veränderungen aufzuzeigen, bringen wir noch eine statistische Zusammenstellung. Freilich ist der Vergleich manchmal schwierig, weil die Statistik die einzelnen Wirtschaftszweige nicht einheitlich zusammenfaßt. Trotzdem gewinnen wir ein annähernd richtiges Bild.

Gewerbe und Industrie in Einz¹⁾.

	Beschäftigte Personen		
	1910	1923	1930
Bergbau	5	29	—
Stein und Erden	259	308	445
Metall- und Maschinenindustrie, Instrumenten- erzeugung	2717	2538	2382
Chemische Industrie	213	501	331
Zentralanlagen für Beleuchtung	107	805	—
Baugewerbe	1248	1002	4555
Polygraphische Gewerbe	538	582	941
Textilindustrie	298	429	1549
Papier- und Leder-Industrie	247	363	419
Holz- und Schnitzstoffe	877	1580	1268
Nahrungs- und Genußmittel	2274	2871	3003
Bekleidungs- und Reinigungsgewerbe	2560	3110	—

Wir sehen deutlich, daß nur einzelne Zweige stärker hervorragen, die bunte Zusammensetzung der Einzer Industrie tritt uns hier nochmals klar vor Augen. Besonders deutlich ist der Rückgang der Metall- und Maschinen-, der Holzverarbeitenden und der chemischen Industrie zu erkennen. Hier findet der wirtschaftliche Niedergang der Stadt, der in den folgenden Jahren noch wesentlich verstärkt wurde, seinen zahlenmäßigen Ausdruck. Die große Steigerung der Textilindustrie

¹⁾ Öst. Statistik N. F., 4 Jahrg., 1910, Das Buch der Stadt Einz und Statistische Vierteljahrsberichte 1931/I.

ist auf die Eingemeindung von Kleinmünchen zurückzuführen, und die außerordentlich starke Zunahme des Baugewerbes durch die große Bautätigkeit der Jahre 1928/29 bedingt. Das fortlaufende Wachsen der Nahrungs- und Genussmittelindustrie geht auf die Ausdehnung der Stadt zurück. Es beweist deutlich die Absatzgebundenheit dieses Wirtschaftszweiges. Ebenso verschieden wie die Zusammensetzung der Linzer Industrie ist die Ursache ihrer Entstehung. Vielsach ist sie aus gewerblichem Ursprung hervorgegangen, sei es nun durch das Wachstum der Stadt (konsumorientiert) oder durch den allgemeinen Aufschwung von Technik und Verkehr oder durch die Tatkraft eines einzelnen Mannes. Häufig haben mehrere dieser Gründe zusammengewirkt. Aber auch einige neugegründete, jüngere Firmen sind als „konsumorientiert“ zu bezeichnen, denn sie sind vorwiegend auf den städtischen Absatz eingestellt. Bei vielen Werken ist die günstige Verkehrslage zu einem weiten Verbrauchsgebiet (reichsdeutsche Filialgründungen, Elektroindustrie) oder auch zu den Kraftquellen ihres Produktionsprozesses (Österreichische Kraftwerke) entscheidend gewesen. Manchmal haben alle diese Gründe vereint mit anderen wirtschaftlichen Bedingungen zusammengewirkt. In zahlreichen Fällen konnten wir die Ursache der Entstehung nicht erkennen. Wie wir aus der Zeichnung klar ersehen, verteilen sich die Werke über das gesamte Stadtgebiet. In der Vorortzone und im Übergangsgebiet haben sie durchwegs eine mehr oder minder isolierte Lage, so daß sie im Erscheinungsbild ziemlich stark hervortreten. Einzelne Betriebe, die mitten im unverbauten Gebiet liegen, heben sich inselartig aus der umgebenden Landschaft heraus. Die Werke im geschlossenen Stadtkörper dagegen treten nur teilweise als Industrien im Stadtbild hervor. Die meisten liegen im Innern der großen Baublöcke und sind von der Straße aus nicht sichtbar. Wohl sind es vorwiegend kleinere Betriebe, aber die weiten Innenräume der Baublöcke machen es möglich, daß mitten in der Stadt Werke bestehen, die einige hundert Arbeiter beschäftigen und trotzdem im Stadtbild nicht als Industrien kenntlich sind (polygraphisches Gewerbe u. a.). Mehrere Male ist die Verlagerung von der Stadt in das Gebiet der Ausflöckerung oder in die Vorortzone bereits vollzogen worden.

Auch in der industriellen Entwicklung ist Urfahr, wie wir aus der Zeichnung unschwer erkennen können, um ein Beträchtliches hinter Linz zurückgeblieben. Die wesentlich schlechtere Verkehrslage hat hierbei ohne Zweifel den stärksten Ausschlag gegeben. Erst 1902 erhielt Urfahr Anschluß an das Eisenbahnnetz.

Wir haben versucht, ein Bild von Gewerbe und Industrie zu geben und ihre Stellung im Wirtschaftskörper der Stadt zu umreißen. Mit rund 10.000 Beschäftigten gehören sie zu den bedeutendsten Wirtschaftskräften des städtischen Lebens. Allerdings hat in den letzten Jahren, als das Wirtschaftsleben der Stadt immer mehr verfiel, besonders die Industrie darunter gelitten. Die große Zahl der Arbeitslosen kam vorwiegend von den industriellen Unternehmungen, zahl-

reiche Werke mußten Arbeitseinschränkungen durchführen, um überhaupt den Betrieb aufrechterhalten zu können, ja selbst ausgesprochene Verbrauchsunternehmungen der Nahrungs- und Genußmittelindustrie kamen in recht bedenkliche Schwierigkeiten.

Innerhalb eines halben Jahres ist an Stelle der Arbeitslosigkeit der Facharbeitermangel getreten und zahlreiche Werke können den Bestellungen nicht mehr nachkommen. Wir greifen nur ein Beispiel heraus. Die Schiffswerfte, die vor der endgültigen Sperre und dem Abbruch der Maschinen stand, beschäftigt heute wieder über 600 Arbeiter.

Im Osten der Stadt aber entstehen die Reichswerke und geben der Einzler Industrie ein neues Gesicht. Damit vollendet sich eine jahrhundertelange Entwicklung. Im frühen Mittelalter wandert vom Erzberg das Eisengewerbe (die Schmiede und die Messerer), enns- und steyrabwärts und es erwächst längs dieser beiden Flüsse in zahlreichen Kleinbetrieben ein blühendes gewerbliches Leben. Steyr wird der Vorort dieses Gebietes, es wird die „Eisenstadt“. Die Rohstoffbasis aber liegt drinnen beim Erzberg, von dort wird das Roheisen oder auch das unbearbeitete Erz herausbefördert in die Werkstätten. So vollzog sich bereits in historischer Zeit wegen der Kraft des fließenden Wassers und der günstigeren Verkehrslage die Verlagerung des Eisengewerbes und der Eisenindustrie nach dem Norden. Dieser Vorgang findet nun mit dem Bau der Reichswerke seinen endgültigen Abschluß. Sie erstehen am Schnittpunkt der großen Verkehrsachsen, dem Nord—Süd- und West—Ost-Weg.

Von Süden vom Erzberg bringt die Bahn, die natürlich noch ausgebaut werden muß, das Erz, die Donau durch die neue Schifffahrtsstraße vom Westen des Reiches die Kohle. Und die Erzeugnisse werden vor allem auf dem Donauweg hinausgehen ins Reich und besonders nach dem Südosten Mitteleuropas.

So steht die Einzler Industrie nach den schlimmen Jahren des Rückganges und des Verfalls vor einer neuen ungeahnten Entwicklung. Freilich wird sich hierbei ihre Zusammensetzung wesentlich wandeln, denn während bisher die einzelnen Zweige ziemlich gleichmäßig vertreten waren, wird nun die Eisenindustrie alle anderen bedeutend überragen.

e) Linz als Markttort.

Die Nachfolger der einst blühenden Einzler Märkte sind die „Urfahrermärkte“ geworden. (Marktplatz in Urfahr an der unteren Donaulände.) Sie sind heute die einzigen Jahrmärkte der Stadt. Von deren großen Bedeutung aber haben sie nichts mitbekommen. Es sind richtige Krammärkte, die nur dem Einzelhandel dienen, von einem Großhandel ist keine Spur. Auswärtige und Einzler Handels- und Gewerbetreibende teilen sich in der Beschickung. Außerdem ist noch allerhand

Tafel 9.



Bild 10

Stenzel, Linz.

Ausschnitt aus dem Linzer Hafen.

Unterhalb der alten Brücke zieht sich der Hafen längs der Flußlände bis zur sogenannten „Neuen Brücke“. Im Zuge der Neugestaltung der Stadt wird er hier verschwinden und weiter stromabwärts verlegt. Im Hintergrund Urfaß mit dem Späßenberg.

Tafel 10.

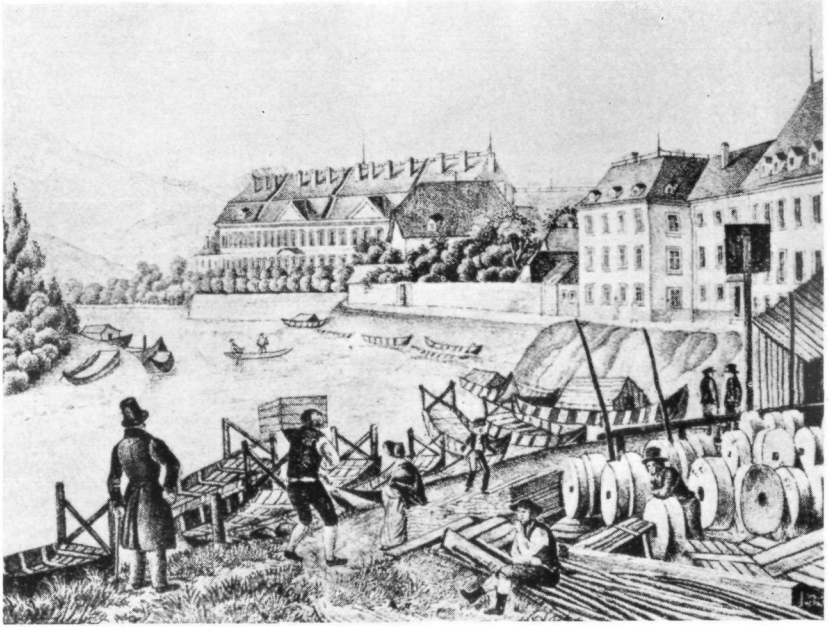


Bild II.

Der Industriebau des alten Linz.

Das Bild zeigt die Teppich- und Wollenzeugfabrik im Jahre 1850. Es war für das 18. und 19. Jahrhundert eine große Anlage. Heute sind einzelne Gebäude noch erhalten. Links sehen wir die Straßerinsel und den Donauarm, der bis an die Fabrik heranreichte. Bei der Stromregelung sind beide beseitigt worden.

Tafel 11.

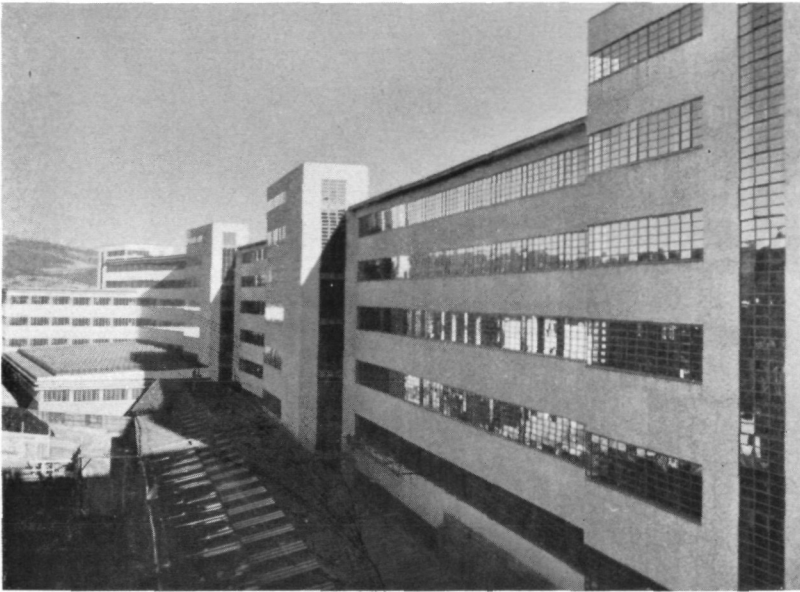


Bild 12

Kalser, Linz.

Der Industriebau der Nachkriegszeit.

Das neue Fabrikationsgebäude der Zigarettenfabrik wurde in den Dreißigerjahren im Stil der neuen Sachlichkeit erbaut.

Tafel 12.



Bild 15

Kaiser, Linz.

St. Florian bei Linz.

Der gewaltige Klosterbau, einer der schönsten Barockbauten der Ostmark, ist ein vielbesuchter Ausflugsort des Linzer Fremdenverkehrs. Als Wirkungsstätte Anton Bruckners wird es von vielen Musikfreunden besucht.

Tingel-Tangel vertreten. So haben sie nur lokale Bedeutung für die Stadt selbst und die umliegenden ländlichen Gebiete. Besonders im Sonntagsbesuch prägt sich dies deutlich aus.

Als der einzige Nutzviehmarkt der Stadt sei hier der wöchentliche „Spanferkelmarkt“ (Jungschweinemarkt), vorweggenommen. Seine Belieferung erfolgt vorwiegend aus dem Gebiete südlich der Donau. Hörsching, Pasching, Leonding u. a. Gemeinden treten stärker hervor. Die Käufer kommen vorwiegend aus dem Mühviertel. Der Markt wird in Urfahr auf demselben Platz wie der Viehmarkt abgehalten. (Siehe Zeichnung 16.) Seine Beschickung bleibt weit hinter dem gleichartigen Welfer Markt zurück (im Jahre 1930 Wels: 118.000 Stück, Einz: 30.000).

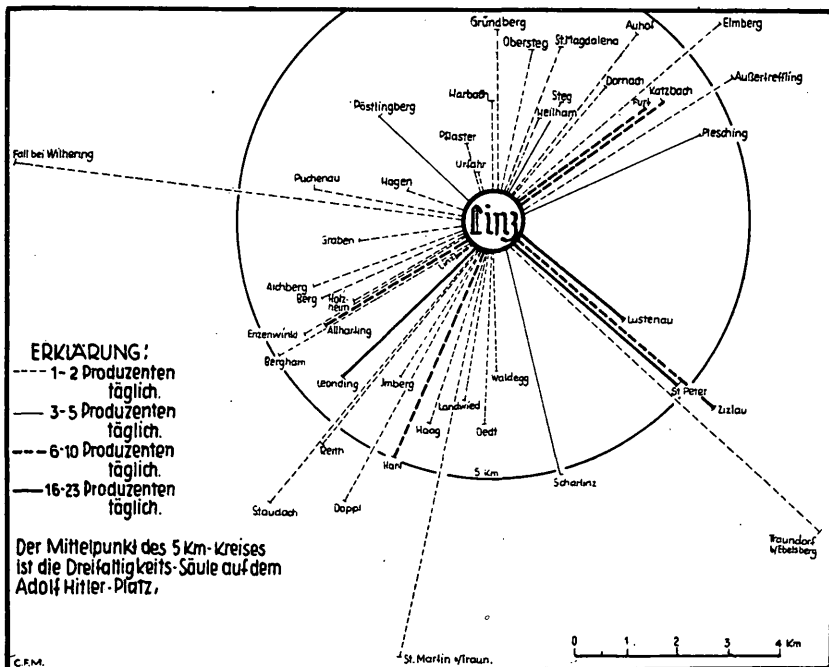
Alle Märkte, die zur Versorgung der Stadt dienen, haben entsprechend ihrer Bevölkerungszunahme an Bedeutung und Größe gewonnen. Wir greifen zuerst den wichtigsten heraus, den „Einziger (Urfahrer) Schlachtviehmarkt“. Er ist der größte des Gaues. In den vierziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts entsteht in Urfahr ein bescheidener Nutzviehmarkt, erst 1876 erhält er die formelle Konzession. Zur selben Zeit wird der Auftrieb von Schlachtvieh immer stärker, die Anlieferung von Nutzvieh tritt immer mehr zurück, bis sie schließlich ganz verschwindet. Diese Umwandlung ist offensichtlich auf die starke Bevölkerungszunahme dieser Zeit zurückzuführen, denn mit ihr ist die Bedeutung von Einz als Verbrauchsmittelpunkt immer größer geworden. Das Hauptlieferungsgebiet des Marktes ist nach wie vor das Mühviertel, geringere Mengen kommen aus dem Kremstal. Die übrigen Gebiete Oberdonaus beliefern Wien und Niederdonau, ehemals auch noch Salzburg. Aber nicht nur Einz deckt hier seinen Bedarf, auch das übrige Gebiet, die anderen Gaue, und sogar das Ausland kaufen auf dem Einziger Markt. So blieben 1930 von dem - verkauften Vieh 7039 Stück (53%) in Einz, 2207 Stück (17%) gingen nach den übrigen Gebieten des Gaues, vorwiegend nach dem Salzkammergut, und 3916 Stück (30%) wurden außerhalb Oberdonaus abgesetzt. Niederdonau und Wien sind die Abnehmer, zeitweise auch Tirol, Vorarlberg und Steiermark. Das nach Einz abverkaufte Vieh kommt über den städtischen Schlachthof in den Kleinhandel. Der Schlachthof umfaßt die Schlachtung der Tiere, die Fleischbeschau und einen Fleischmarkt. Etwa 70 Prozent des zugeführten Viehs stammen vom Markt, der Rest wird von den einzelnen Fleischaauern außerhalb des Marktes unmittelbar bei den Bauern gekauft. Wir erkennen daraus, daß der Markt für die Fleischversorgung der Stadt außerordentlich wichtig ist.

Wenn wir an einem Vormittag die Landstraße einwärts gehen und durch das Schmidtor dem Adolf-Hitler-Platz zustreben, eröffnet sich uns plötzlich ein buntes, viel bewegtes Bild. Auf der östlichen Hälfte erblicken wir die Markt-

hütten der ständigen Händler, auf der westlichen die Bauern und kleinen Leute mit ihren Marktwagen und Körben, die hier ihre Erzeugnisse absetzen. Es ist der wichtigste Lebensmittelmarkt der Stadt. Obst, Gemüse, Feld- und Gartenfrüchte sind die Waren der ständigen Händler.

Auf der westlichen Seite des Platzes, unterhalb der Dreifaltigkeitssäule, findet täglich ein „Lebensmittelgroßmarkt“ statt. Er bildet das Bindeglied zwischen den Großhandelsfirmen, die die Waren von den Erzeugern beziehen, und den Kleinhändlern. Jene Waren, die aus dem Ausland kommen, werden von einigen Importfirmen vermittelt. Während diese täglich auf dem Markt vertreten sind, kommen die Händler und Bauern, die einheimische Produkte, wie Kartoffel, Gemüse, Zwiebel, Gurken u. a., auf den Markt bringen, zweimal wöchentlich, nämlich Dienstag und Freitag. Sie kommen aus der engen und weiteren Umgebung der Stadt. Das Eferdinger Becken, das Mühviertel und das übrige Alpenvorland treten stärker hervor. Außerdem sind auch Wachauer Firmen mit dortigen Früchten (Marillen, Pfirsichen, Trauben) zu finden.

Die Beschickung des Lebensmittelmarktes auf dem Adolf-Hitler-Platz (1932)¹⁾



Zeichnung 17

¹⁾ Der Mittelpunkt des Kreises Einz ist die Dreifaltigkeitssäule auf dem Adolf-Hitler-Platz. Für die Beschickung aus Einz wurde ein Punkt an der alten Vorstadtgrenze angenommen. Ebenso wurde bei Waldegg und Lustenau verfahren. (Äußere Grenze der Katastralgemeinde.)

Wie schon erwähnt, wird die westliche Seite des Platzes in ihrem oberen größeren Teil von landwirtschaftlichen Erzeugern eingenommen. Sie kommen mit wenigen Ausnahmen täglich auf den Markt. Im Winter ist natürlich der Besuch schwächer und unregelmäßiger. Die Beschickung erfolgt durchwegs aus der nächsten Umgebung der Stadt (siehe Zeichnung 17), nur in wenigen unbedeutenden Fällen wird der Fünf-Kilometer-Kreis überschritten. So haben wir hier das unmittelbarste Einflußgebiet vor uns, das im allgemeinen der sogenannten Vorortzone entspricht. Durch die geringe Entfernung erweist sich der tägliche Marktbefuch bereits als rentabel. Dies bewirkt im landwirtschaftlichen Betrieb eine gewisse Umstellung auf die Bedürfnisse der Stadt (z. B. stärkere Pflege des Gemüsebaues und der Milchwirtschaft). Es sind besonders die Gemeinden Leonding und Magdalena an der Anlieferung beteiligt, Kleinmünchen tritt ganz zurück. Vermutlich ist hier an Ort und Stelle durch die industrielle Bevölkerung genügend Absatz vorhanden. Die Beschickung aus dem Linzer Stadtgebiet erfolgt aus den alten Vorstädten, in deren äußeren Teilen, besonders bei der unteren und oberen Vorstadt, noch größere Gärten und einige bäuerliche Betriebe bestehen. Hier, wie auch bei anderen Orten, wir erwähnen nur Lustenau und Waldegg, sind nicht nur Bauern, sondern auch kleine Leute, die diesen Verkauf als Nebenerwerb betreiben, am täglichen Marktbefuch beteiligt. Die Tatsache, daß 45 Prozent der Erzeuger aus dem Gemeindegebiet von Linz stammen, zeigt uns, daß die Stadt weite, vorwiegend landwirtschaftliche Gebiete umfaßt, daß also der Prozeß der Eingemeindung schon sehr weit fortgeschritten ist.

Um die Dreifaltigkeitssäule gruppiert sich ein kleiner „Bäckermarkt“. Er wird von einigen Linzer Bäckern beschickt, deren Verkaufsort eine sehr ungünstige Lage aufweist.

Nicht weit vom Adolf-Hitler-Platz, auf der Promenade, ist der zweite Lebensmittelmarkt der Stadt. Er zeigt dieselbe Einteilung. Auf der einen Seite sind die ständigen Händler, auf der anderen die Marktwagen der Bauern und Kleinhändler. Neben den üblichen Waren sind Milchprodukte, Geflügel und Wildpret stärker vertreten. Die Mehrzahl dieser Erzeuger kommt nur wöchentlich einmal auf den Markt. Ganz von selbst hat sich hierbei eine gewisse Ordnung entwickelt, so daß jeden Tag eine andere Gegend oder Gemeinde vorherrscht. Auf diese Tatsache ist es zurückzuführen, daß das Einzugsgebiet wesentlich weiter geworden ist, doch ist auch die unmittelbare Umgebung der Stadt noch vertreten. Bis zur 15-Kilometer-Linie ist die Beschickung recht gut, ja aus dem Gebiet zwischen 10 und 15 Kilometer sogar ziemlich stark. Dagegen greift nur ein geringer Teil über diese Linie hinaus, der jedoch niemals die Entfernung von 20 Kilometer überschreitet¹⁾. Hierbei ist ein starkes Überwiegen des Mühviertels

¹⁾ Diese Entfernung (15 bis 20 Kilometer) entspricht wohl der „Eintagerreichbarkeit“ nach Bobek (Innsbruck).

festzustellen (rund 80 Prozent der gesamten Beschickung), nur ein geringer Teil kommt aus dem Alpenvorland und hier auch nur vorwiegend aus der unmittelbaren Umgebung der Stadt.

Die Ursache liegt wohl in erster Linie in den wirtschaftlichen Verhältnissen. Der arme, schwer um sein Dasein ringende Mühlviertler Bauer ist viel eher auf die, wenn auch oft recht bescheidenen, Erträge des Marktfahrens angewiesen, als der von Natur aus reichere des Alpenvorlandes. Deshalb läßt sich der Mühlviertler Bauer viel weniger durch den weiten, beschwerlichen Weg abschrecken als sein Nachbar südlich der Donau. Außerdem sind auch jene Tatsachen wirksam, auf die wir bereits hingewiesen haben. Einz beherrscht das Mühlviertel, dessen Abdachung nach dieser Richtung weist. Hier hat Einz in Freistadt und einigen kleineren Märkten nur eine verhältnismäßig schwache Konkurrenz, im Alpenvorland dagegen in Wels, Steyr, Enns und Eferding recht beachtliche städtische Zentren, die das Einzugsgebiet von Einz einschränken.

Die übrigen Märkte, die in den einzelnen Stadtteilen abgehalten werden (siehe Zeichnung 16), sind von geringer Bedeutung. Sie sind erst in der jüngsten Vergangenheit entstanden, nur der Markt in Urfahr auf dem „Platzl“ ist schon älter. Die Beschickung ist dieselbe wie auf den übrigen Märkten (ständige Händler und Erzeuger), nur viel geringer. Erstere beziehen natürlich auch vom Großmarkt auf den Hauptplatz. Sehr gut entwickelt ist der Straßenhandel der Bauern (1930 über 800 Verkäufer). Bezüglich der Beschickung treffen wir dieselben Verhältnisse wie beim Promenade-Markt, die meisten kommen einmal wöchentlich, nur wenige täglich.

Neben dem Anlageplatz der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft findet alle Freitage ein Fischmarkt statt, an dem einheimische und Seefische zum Verkaufe kommen.

Inzwischen ist dies alles Geschichte geworden. Wegen der außerordentlich großen Steigerung des Verkehrs und wegen des Brückenneubaus mußten sämtliche Märkte des Adolf-Hitler-Platzes einschließlich des Fischmarktes auf der Donaulände verlegt werden. Gleichzeitig wurde auch der Promenadenmarkt, der seit langer Zeit sehr stark den Verkehr behinderte, beseitigt. Sie wurden alle auf mehrere kleinere Plätze der Stadt verteilt (Hessenplatz, Franz-Goisner-Platz, Wiener Reichsstraße, Pfarrplatz). Wohl werden es manche bedauern, daß das bunte Treiben, das so stark an die ursprüngliche Bestimmung des Platzes als Markt- und Stapelplatz erinnerte, nun endgültig verschwinden mußte. Aber bei der Ausgestaltung der Stadt und dem Neubau der Brücke hätte dieses große Verkehrshindernis auf keinen Fall mehr gehalten werden können. Dafür kommt jetzt die einzigartige Anlage und die Größe des Platzes auch vormittags zu voller Geltung.

Der Plan, alle Linzer Märkte in einer großen Markthalle zusammenzufassen, scheiterte bis heute an den finanziellen Schwierigkeiten. Durch das Anwachsen der Stadt und die Verlegung des Marktes vom Adolf-Hitler-Platz wurde diese Frage noch dringender. Zwar bietet die Verteilung von kleinen Märkten auf die einzelnen Stadtteile manche praktische Vorteile für die Hausfrauen. Trotzdem ist die Schaffung einer Großmarkthalle, in der besonders der Großhandel und die ständigen Händler zusammengefaßt werden, unerlässlich. Die kleinen Märkte könnten ja für die bäuerlichen Marktfahrer erhalten bleiben. Wir sind überzeugt, daß auch diese Frage bei der Neugestaltung der Stadt gelöst wird.

Wir haben schon erwähnt, daß unter den Erzeugnissen, die die Bauern in die Stadt bringen, die „Milch“ eine sehr wichtige Rolle spielt. Vielschicken sie ihre Wagen lediglich zum Zwecke der Milchlieferung herein. Hierbei haben sich die Verhältnisse ganz verschoben, der Hauptanteil entfällt auf das Gebiet südlich der Donau. Von 12.900 Eiter, die per Achse in die Stadt kommen, stammen 7300 Eiter (57%) aus dem Traunviertel, nur 2700 Eiter (21%) aus dem Mühviertel. Der Rest kommt von Bauern, die im Gemeindegebiet wohnen („Stadtbauern“)¹⁾. Diese merkwürdige Umkehrung im Vergleich zu der übrigen Marktbefschickung der Stadt erklärt sich aus folgenden Gründen: Das Gebiet zwischen Traun und Enns (Traunviertel) ist für den Getreidebau außerordentlich günstig, deshalb gibt er auch der Landwirtschaft das Gepräge („Körndlbauer“). Dagegen hat das Mühviertel für die Viehwirtschaft bessere Voraussetzungen als für den Getreidebau. Allerdings haben die ungünstigen Verhältnisse auf dem Getreidemarkt und die Umstellung auf den Zuckerrübenbau südlich der Donau eine stärkere Betonung der Milchwirtschaft mit sich gebracht. Die Hauptursache liegt aber ohne Zweifel in den günstigeren Besitzverhältnissen, denn es ist für den Durchschnittsbauer des Mühviertels nicht rentabel, täglich mit Milch in die Stadt zu fahren, während es sich für den Bauer des Alpenvorlandes wegen des größeren Viehstandes (im allgemeinen größerer Grundbesitz) und der besseren Straßenverbindungen als einträglich erwiesen hat. Das Molkereiwesen des Mühviertels aber ist erst in der jüngsten Vergangenheit ausgebaut worden. Noch vor wenigen Jahren gab es in diesem Gebiet nur eine einzige Molkerei (1932 schon sechs).

Die Milchanklieferung mittels Wagen vermag aber den Bedarf bei weitem nicht zu decken. Den übrigen, viel größeren Teil bringt die Eisenbahn zur Stadt. 26.000 bis 28.700 Eiter kommen täglich auf dem Hauptbahnhof an, die Eferdingerbahn bringt durchschnittlich 5000 Eiter, die Mühlfreisbahn dagegen nur 1200 Eiter. Wenn wir die Bezugsquellen der Linzer städtischen Molkerei

¹⁾ Tätigkeitsbericht des städtischen Marktamtes 1951.

betrachten, so sehen wir z. B., daß sie weit über Wels hinaus reichen, daß aus dem Almtal (dem Einflußgebiet von Wels) mehr Milch nach Linz kommt, als mit der Mühlkreisbahn¹⁾.

Mit einem Wort, die Milchversorgung ist in keiner Weise an das Marktgebiet der Stadt gebunden, die Eisenbahn hat das alte Maß der Erreichbarkeit beseitigt, und ein neues, viel größeres geschaffen. Das Mühlviertel ist am wenigsten von der Eisenbahn erschlossen, deshalb wurde es hiebei in den Hintergrund gedrängt, obwohl es in erster Linie für die Belieferung von Linz in Betracht käme. Die neuen Autolinien haben zwar seine Abgeschlossenheit vom Verkehr zum guten Teil behoben, zur Milchbeförderung aber werden sie noch nicht in entsprechendem Maße herangezogen.

Eine besondere Form der Beziehungen zwischen Stadt und Land sind die „Boten“. Ihr Besuch in der Stadt gilt nicht dem Absatz landwirtschaftlicher Erzeugnisse, vielmehr besorgen sie für einen ganzen Ort, manchmal auch für mehrere gemeinsam (siehe Zeichnung 18, Uigen-Urichsberg), die Einkäufe von Artikeln, die draußen nicht zu bekommen sind. Natürlich bringen sie auch Vieles in die Stadt herein, aber nicht, um es dem Marktverkehr oder dem freien Handel zu übergeben, sondern es sind immer Bestellungen, meist auf Grund von verwandtschaftlichen oder wirtschaftlichen Beziehungen. Dabei ist die Regel, daß diese Bestellungen nicht ins Haus gebracht werden, sondern daß sie die Stadtbewohner vom Standplatz des Boten abholen. Als Standorte dienen auch heute noch so wie früher die alten Einkehrgasthöfe mit ihren geräumigen Höfen und Stallungen. Von den öffentlichen Plätzen, die dazu bestimmt sind, werden zurzeit (1931) nur der Pfarrplatz in Linz und der Mühlkreisbahnhof benützt.

Die Einrichtung der Boten geht weit zurück. Schon bei Pillwein finden wir ein Verzeichnis der Linzer Boten vom Jahre 1823²⁾. Wenn wir die damaligen Verhältnisse mit den gegenwärtigen vergleichen, so zeigt sich, daß auch hier die Umgestaltung des Verkehrs durch die Eisenbahn ihre Spuren hinterlassen hat. Pillwein überliefert uns 85 Boten, von denen 43 aus dem Gebiet südlich der Donau, 42 aus dem Mühlviertel stammen. Heute hat Linz 66 Boten (— 19). Davon kommen 44 aus dem Mühlviertel und nur 22 aus dem Süden. Dort ist die Eisenbahn an die Stelle der Boten getreten und hat sie vielfach überflüssig und unrentabel gemacht. Beim Mühlviertel dagegen sind infolge der geringen Erschließung durch die Bahn die Boten nicht nur auf dem alten Stand geblieben, sondern haben sich sogar noch vermehrt. Daraus erklärt es sich, daß die meisten Standplätze in Urfahr sind; nur wenige Boten aus diesem Gebiet kommen über die Brücke herüber. Hier zeigt sich abermals die schon öfters betonte Schlüssel-

¹⁾ Mitteilung der städtischen Molkerei 1932.

²⁾ Pillwein B., Beschreibung der Provinzialhauptstadt Linz.

delsgeschäfte besser gedeihen als anderswo. Daraus mag sich bei beiden die in Unbetracht der großen Entfernung überraschend dichte Verbindung erklären. Innerhalb des 15-Kilometer-Kreises liegen mehrere Orte, die nur eine wöchentliche Botenverbindung aufweisen. Es sind vorwiegend kleine Orte, bei denen wegen der geringen Bevölkerungszahl oder auch wegen des vorhandenen Bahnanschlusses kein größeres Bedürfnis gegeben ist (Katsdorf, Eidenberg, Rottenegg). Bei den größeren Entfernungen wird natürlich der Lastkraftwagen benützt. Mit einzelnen Orten ist ein Botenverkehr ohne Übernachtung eigentlich erst durch den Kraftwagen möglich geworden, z. B. Ried i. J. Diese Verbindungen reichen über die benachbarten Städte weit hinaus, sie kommen vielfach aus ihrem Einflußgebiet, z. B. Weißkirchen b. Wels, Sierning u. a. Bemerkenswert ist noch der fünfmalige Besuch aus Wels, der auf den starken wirtschaftlichen Beziehungen zwischen den benachbarten Städten beruht.

Im fruchtbaren Oberösterreich mit seinen schweren Getreideböden war das Bedürfnis nach einem Marktplatz, der den Handel mit den wichtigsten landwirtschaftlichen Bodenprodukten regelt und in feste Bahnen lenkt, natürlich gegeben. So ist die Anregung einiger Linzer Industrieller, hier eine wöchentliche „Fruchtbörse“ zu gründen, bald zur Durchführung gekommen (1878). Ihre Geschäftszweige umfassen den Handel mit den wichtigsten Rohprodukten (Getreide, Olsaaten, Hülsenfrüchte, Hopfen), den daraus gewonnenen Fabrikaten (Mehl, Rollgerste, Malz u. a.), und allen damit in Verbindung stehenden Geschäften, wie Fracht, Versicherung, Spedition und Einlagerung.

Die Lage von Linz in einem ausgezeichneten Getreideland, an das im Südwesten die getreidearmen Alpenländer stoßen, ist dafür sehr geeignet. Für den Handel mit ausländischem Getreide aber erweist sich die unmittelbare Verbindung mit der größten Schiffsfahrtsstraße Südosteuropas als außerordentlich vorteilhaft. Unter diesen Voraussetzungen hat die Linzer Fruchtbörse seit ihrer Gründung ihre Aufgabe voll erfüllt und ist in ihrer Bedeutung gewachsen. Natürlich überragt der Handel mit Getreide nach wie vor den mit anderen Früchten. Je nach der Jahreszeit überwiegt Getreide inländischer (Herbst) oder ausländischer Herkunft (Frühjahr). Müller, Händler, landwirtschaftliche Genossenschaften und einzelne Bauern sind die Börsenbesucher. Die Genossenschaften und die Landwirte sind vorwiegend Verkäufer, die Müller dagegen vor allem Käufer. Die Beschickung kommt aus ganz Oberdonau, aber auch die Mühlenindustrie der westlichen Alpenländer ist immer hier zu finden, um ihre Einkäufe zu tätigen. Ebenso haben einige Wiener Großfirmen für den Verkauf ihrer Handelsgüter (z. B. Zuckererbsen u. a.) ständige Vertreter an der Börse. So ist die Linzer Fruchtbörse neben ihrer Bedeutung als Handelsplatz, an dem sich Angebot und Nachfrage aus weitem Umkreis treffen, ein wichtiges Bindeglied zwischen der Landwirtschaft und der Mühlenindustrie von Oberdonau.

Leider ist sie sehr früh unter jüdischen Einfluß gekommen, der sich bezeichnenderweise während und nach dem Kriege wesentlich verstärkte. — Heute ist dieser natürlich vollkommen ausgeschaltet.

Abschließend sei noch kurz des Linzer „Volksfestes“ gedacht¹⁾. Seit der Mitte des vergangenen Jahrhunderts wurde es vorerst jährlich abgehalten. Etwas später in den achtziger Jahren wird zum zweijährigen Wechsel mit dem inzwischen erstandenen Welscher Volksfest übergegangen. Anfangs waren mit dem Linzer Volksfest umfassende landwirtschaftliche Ausstellungen verbunden, ebenso war die Linzer landwirtschaftliche Industrie stark an ihrer Beschickung beteiligt. Mit dem Ausgang des 19. Jahrhunderts wird der landwirtschaftliche Teil der Ausstellung schwächer beschickt, die Konkurrenz der benachbarten Städte, besonders von Wels, wird immer stärker fühlbarer. So sah man fast ein ganzes Jahrzehnt von der Veranstaltung eines Volksfestes ab, erst nach der Jahrhundertwende wird damit wieder begonnen. Bei der großen Handwerker Ausstellung im Jahre 1909 war die landwirtschaftliche Ausstellung ganz in den Hintergrund gedrängt. Wegen ihres finanziellen Mißerfolges wurde in der Folgezeit nur mehr das „Volksfest“, also lediglich ein größerer Vergnügungspark ohne Ausstellung abgehalten. Nach dem Kriege ist im Jahre 1927 wieder ein Volksfest mit einer gewerblichen und landwirtschaftlichen Ausstellung veranstaltet worden. Letztere war hiebei ziemlich schlecht beschickt und auch der Besuch entsprach nicht den Erwartungen. Diese Tatsachen hatten zur Folge, daß mit einem beträchtlichen Verlust abgeschlossen wurde. Unter diesen Umständen ist es begreiflich, daß man in den folgenden Jahren von einer Wiederabhaltung Abstand nahm. Wo liegen die Gründe zu diesem neuerlichen, anscheinend endgültigen Mißerfolg? Es sind mehrere Ursachen, die zusammenwirken. Sowohl die Ausstellungshalle wie das Gelände (Südbahnhofhalle und Südbahnhofplatz) sind für ein größeres Volksfest vollkommen unzulänglich. Außerdem war die Anteilnahme der Linzer Bevölkerung viel zu gering. Sie stand dem Volksfest mehr beobachtend und kritisierend, als teilnehmend gegenüber. Entscheidend ist aber vor allem, daß die landwirtschaftliche Ausstellung schlecht beschickt wurde. Dadurch fehlte die Anziehungskraft für die bäuerlichen Besucher, die auch tatsächlich ausblieben.

So verstehen wir es auch, daß zu gleicher Zeit das „Welscher Volksfest“ fortlaufend in aufsteigender Entwicklung begriffen ist. Hier liegt das Schwergewicht der Ausstellung auf der Landwirtschaft. Dadurch wird die Beteiligung und der Zustrom aus dem ausgezeichneten bäuerlichen Hinterland gesichert. Darüber hinaus wird sie aus dem ganzen Gau und auch aus den Nachbargauen beschickt und besucht.

¹⁾ Quellen über die Volksfeste befinden sich im Stadtarchiv, Gaszikel Volksfeste.

Im Zusammenhang damit ist es notwendig, einige Zeilen der Bedeutung von Wels für die Landwirtschaft von Oberdonau zu widmen. Wenn wir die Einz. Märkte überblicken, so fällt uns auf, daß der größte Teil von ihnen auf die Stadt als Absatzgebiet eingestellt ist (Lebensmittelmärkte, Schlachtviehmarkt). Anders liegen die Verhältnisse bei Wels. Die Lebensmittelmärkte haben gegenüber den ausgesprochenen Handelsmärkten nur geringe Bedeutung. Aus der engeren und weiteren Umgebung bringen die Bauern ihre Erzeugnisse zu den einzelnen Märkten, um sie hier zu verkaufen. Wir können nur die wichtigsten kurz zusammenfassen. Allen voran steht der wöchentliche Großmarkt, an dem ganz beträchtliche Mengen einheimischer Produkte gehandelt werden (Kartoffel, Rauhfutter, Stroh, Getreide, Obst u. a.). Aus ganz Oberösterreich kommen die Käufer, aber auch Wien, das Altreich und Böhmen sind ständig vertreten. Dann folgen der Spanferkel-, der Rinder-, Schweine- und Geflügelmarkt, die alle recht bedeutend sind. Dazu kommen einige periodische Märkte, von denen besonders die Pferdemarkte große Bedeutung haben. Schließlich seien noch zwei Industriewerke erwähnt, die sich mit der Erzeugung von landwirtschaftlichen Maschinen beschäftigen.

Wir erkennen aus dieser flüchtigen Betrachtung vollkommen klar, daß Wels als landwirtschaftlicher Handelsplatz Einz. wesentlich überragt. Es ist der bedeutendste bäuerliche Markt von Oberdonau, ja der Ostmark. Mit Recht nennt man Wels die „Bauernstadt“ im besten Sinne des Wortes.

Auf dieser gefundenen Grundlage ist das „Welser Volksfest“ zu seiner heutigen Bedeutung erwachsen, die ohne Zweifel noch weiter steigen wird.

Prüfen wir noch kurz die Ursachen, die zu dieser einmaligen Entwicklung geführt haben:

Als ausschlaggebenden Grund erkennen wir die günstigere Lage von Wels zum bäuerlichen Hinterland. Wohl ist, wie wir gesehen haben, das Marktgebiet von Einz. recht gut entwickelt, es hat aber seine größte Ausdehnung im wirtschaftlich schwächeren Mühlviertel, während es im reicheren Alpenvorland nur ein verhältnismäßig kleines Einzugsgebiet umfaßt. Wels dagegen ist ringsum von einem außerordentlich fruchtbaren, bäuerlichen Gebiet umgeben, dessen Eisenbahnen und Straßen hier zusammenlaufen. Zum weiteren Einzugsgebiet gehört das ebenfalls reiche Innviertel. Seine Lage im Lande wurde, wie schon erwähnt, seit der Erwerbung des Innviertels der von Einz. überlegen, denn Wels ist dadurch annähernd in die Mitte gekommen, während Einz. nun etwas zu weit im Osten liegt. Ferner kann der landwirtschaftliche Handel von Wels auf eine alte, bis in mittelalterliche Zeit reichende Überlieferung zurückblicken. Die Einz. Märkte dagegen hatten nie engere Beziehungen zum bäuerlichen Handel. Beim Einz. Handel übertraf, wie wir sahen, der Großhandel auf weite Entfernungen immer den lokalen an Bedeutung. Daraus verstehen wir

nun vollkommen die günstige Entwicklung des Welscher Volksfestes. Das Gedeihen einer solchen Veranstaltung ist außerordentlich stark von der Beteiligung der ländlichen Bevölkerung abhängig. Zum Überfluß richtete man bei den Linzer Volksfesten mehrmals das Hauptaugenmerk auf die gewerbliche und industrielle Abteilung und vernachlässigte die landwirtschaftliche.

Auf Grund dieser Tatsachen begreifen wir die besondere Stellung von Wels als führenden bäuerlichen Markt- und Handelsplatz von Oberdonau. Deshalb war es ein außerordentlich glücklicher Gedanke, daß im Jahr 1938 das Volksfest mit einer großen Schau des Reichsnährstandes verbunden war und daß diese Verbindung auch in Zukunft bestehen bleiben soll. Aus demselben Grunde würden wir es auch für die beste Lösung halten, wenn die Landesbauernschaft ihren endgültigen Sitz in Wels wählen würde. Wels hat dafür, von allen Städten, die in Betracht kommen, die beste Voraussetzung.

Damit vollendet sich das Bild. Wir haben Linz als Markttort kennengelernt, uns mit seinen Märkten vertraut gemacht und deren Einzugsgebiet, soweit es möglich war, untersucht. Hierbei haben wir die klare Erkenntnis gewonnen, daß seine Märkte vorwiegend auf den Verbrauch der Stadt eingestellt sind und dementsprechend die landwirtschaftlichen Handelsmärkte, von Ausnahmen abgesehen (Fruchtbörse), zurücktreten. Die Linzer Märkte aber, die als Stapel- und Handelsmärkte besonders gewerblicher Erzeugnisse im Mittelalter und in der Neuzeit große Bedeutung besaßen, haben den Übergang zu den neuzeitlichen Messen nicht gefunden. So ist die Bedeutung von Linz als Platz großer periodischer Handelsmärkte verlorengegangen, dafür ist entsprechend der Bevölkerungszunahme die Zahl und das Gewicht seiner Verbrauchsmärkte gewaltig gestiegen.

f) Linz als Verwaltungsmittelpunkt.

Nicht minder wichtig als die bisher besprochenen wirtschaftlichen Kräfte der Stadt ist ihre Stellung als Vorort des Landes. Die wichtigsten Landesbehörden haben in Linz ihren Sitz. Über die ganze westliche Ländergruppe von Österreich (Oberösterreich, Salzburg, Tirol und Vorarlberg) erstreckt sich nur das Verwaltungsgebiet der Eichaufsichtsbehörde. Häufiger tritt uns die Verwaltungseinheit von Oberösterreich und Salzburg entgegen, so beim Postwesen, bei der Ingenieurkammer und dem Pünzierungsamt mit dem Sitz in Linz, dem staatlichen Vermessungsdienst und dem Kellereiinspektorat in Salzburg. Auch im Wirtschafts- und Vereinsleben ist hier und dort diese Verbindung anzutreffen.

Von 1816 bis 1848 standen beide Länder unter einheitlicher Verwaltung. Aus dieser Zeit haben sich die erwähnten gemeinsamen Ämter als Überreste erhalten.

Bei den übrigen Behörden deckt sich mit wenigen Ausnahmen die Grenze des Wirkungsbereiches mit der Landesgrenze. So natürlich bei den politischen Behörden und allen Verwaltungsämtern, bei den großen Vertretungskörpern der einzelnen Wirtschaftszweige, bis herab zu den Fachvereinigungen der verschiedenen Berufe, die durchwegs zu Landesverbänden zusammengeschlossen sind. Auch von ihnen hat ein großer Teil seine Verwaltung in Linz. Ebenso haben die Sicherheitsbehörden und die Brigade Oberösterreichs hier ihren Sitz. Nur die Eisenbahndirektion greift etwas über die Landesgrenzen hinaus, ihr Gebiet erstreckt sich im Westen bis vor die Tore von Salzburg, im Süden bis knapp vor Selzthal. Dagegen steht bei der Donauuferbahn ein Teil des oberösterreichischen Anteils unter der Verwaltung der Direktion Wien-Nordost. Auch auf kirchlichem Gebiet ist die Einheit des Landes voll gewahrt. Die Grenzen des Linzer Bistums decken sich mit denen des Landes. Dies ist freilich nicht immer so gewesen, vor seiner Gründung durch Josef II. (1785) unterstand das Innviertel in kirchlicher Hinsicht den Bischöfen von Passau.

So ist auf dem Gebiete der Verwaltung die Einheit des Landes vollkommen gewahrt und die Stellung von Linz als Hauptstadt und Verwaltungszentrum steht außer allem Zweifel. Durch die Wandlung zur Hauptstadt des Reichsgaues „Oberdonau“ wird seine Bedeutung als Verwaltungszentrum noch wesentlich gesteigert und der Wirkungsbereich der einzelnen Behörden wird sich einheitlich auf das Gausgebiet erstrecken.

Trotzdem also die Stellung von Linz als Hauptstadt und Verwaltungszentrum eindeutig gegeben ist, ist das Zusammengehörigkeitsgefühl der einzelnen Landesteile nicht so fest, als es zu erwarten wäre. Verschiedene Gründe haben dies verursacht. Wir haben schon darauf hingewiesen, daß Linz für das erst spät angegliederte Innviertel etwas zu weit im Osten des Landes liegt. Dazu kommt, daß die Verkehrsverhältnisse ungünstig sind. Noch vor wenigen Jahren waren sie so schlecht, daß der Besuch von Linz aus diesem Gebiet besonders aus den Kreisen Braunau und Schärding ohne Übernachtung nicht möglich war. Dies hat sich zwar inzwischen sehr stark gebessert, aber es ist in dieser Frage noch lange nicht alles getan. Besonders die Straßenverbindungen müssen noch wesentlich ausgebaut werden. Entscheidend ist aber vor allem, daß nicht nur im Innviertel, sondern auch in den übrigen Gebieten, im „Landl“, im Mühlviertel und im Salzkammergut ein starkes Sondergefühl entwickelt ist. Hier wirkt ohne Zweifel die alte Landeseinteilung nach, die ihnen lange Zeit eine Sonderstellung gab. Dazu kommen die großen Unterschiede zwischen den einzelnen Landschaften, Mittelgebirge, Flachland und Hochgebirge mit ihren sehr verschiedenen Lebensbedingungen. Auf diese Tatsachen ist es zurückzuführen, daß sich bis heute kein starkes Zusammengehörigkeitsgefühl entwickelt hat, daß man sich mehr als „Innviertler“ oder „Mühlviertler“ fühlt, denn als „Oberösterreicher“.

Hiebei müssen wir noch bedenken, daß die geschichtliche Entwicklung wenig dazu beigetragen hat, denn die großen Taten und Höhepunkte sind bisher bewußt zurückgestellt worden. Wir denken hiebei vor allem an die gewaltigen Bauernkriege, die das ganze Land aufrüttelten, und seinen heldenhaften Führer Stejan Gadinger, der das unbeugsame echt oberösterreichische Wort gesprochen hat: „Es mueß sein.“ Ein Wort, das uns gerade in den letzten Jahren mehr denn je Symbol und Vorbild geworden ist.

Die Entwicklung von Linz als Landeshauptstadt ist aber, von kurzen Unterbrechungen abgesehen, durchaus bürgerlich gewesen, erst am Ausgang des Mittelalters wird es Vorort des Landes, aber auch dann bestehen, wie wir gesehen haben, noch ernsthafte Nebenbuhler. Denn der große Zug in seiner Geschichte, der ihm einen eindeutigen unzweifelhaften Vorrang gegeben hätte, wie es etwa bei Salzburg oder Innsbruck der Fall war, hat gefehlt. Es ist nicht als Residenz, sondern als „bedeutendster Handelsplatz Landeshauptstadt“ geworden. Unter diesen Gegebenheiten verstehen wir es auch, daß das Zusammengehörigkeitsgefühl und die Verbundenheit mit der Gauhauptstadt noch nicht so ausgeprägt ist.

Freilich sind wir auch hier in einer grundlegenden Wandlung begriffen. Schon in den Jahren des Kampfes hat sich innerhalb des Gaues das Gefühl und Bewußtsein der Verbundenheit wesentlich verstärkt. Nun gibt die Auszeichnung von Oberdonau als „Heimatgau des Führers“, die uns mit großem Stolz erfüllt, aber für uns vor allem eine entscheidende Verpflichtung bedeutet, allen Gebieten des Gaues ein großes gemeinsames Bewußtsein und eine einheitliche Aufgabe. Zu gleicher Zeit vollzieht sich der gewaltige Ausbau von Linz, so daß seine Stellung als Vorort des Gaues so klar und eindeutig ist, wie noch nie zuvor.

Betrachten wir zum Abschluß noch kurz die Verwaltungsbehörden mit kleinerem Wirkungsbereich. In Linz ist der Sitz eines Landesgerichtes, das sich aber nur durch den Titel von den übrigen Kreisgerichten Oberdonaus unterscheidet. Sein Zuständigkeitsgebiet erstreckt sich über das ganze Mühlviertel und südlich der Donau über die Gerichtsbezirke Linz und Markt St. Florian. Hier tritt uns abermals der unbeschränkte Einfluß der Stadt im Gebiet nördlich der Donau entgegen. Der auffallend geringe Anteil am Gebiet südlich der Donau ist durch die Nähe von Wels und Steyr bedingt. Das Gericht der zweiten Instanz befindet sich in Wien. In der nächsten Zukunft wird Linz nun auch Sitz eines Oberlandesgerichtes. Über dessen Wirkungsbereich ist uns noch nichts Endgültiges bekannt.

Zwei Bezirkshauptmannschaften (Landkreise) haben in Linz-Urlfahr ihren Sitz, eine für das Gebiet südlich, die andere für das nördlich der Donau. Die Donau ist die Grenze. Südlich der Donau (Bezirk Linz-Land) verläuft die Grenze in einem unregelmäßigen Bogen um die Stadt. Ihre Entfernung von Linz

schwankt zwischen 10 und 25 Kilometer. Am weitesten greift sie ins Kremstal hinein. Im Osten verläuft sie gemeinsam mit der Landesgrenze.

Der Landkreis Urfahr erstreckt sich nördlich von Urfahr in einem breiten Streifen (15 bis 25 Kilometer) bis zur Grenze des Gaues. Er umfaßt den mittleren Teil des Gebiets zwischen Mift und Mühl¹⁾.

Innerhalb der Kreise (Bezirkshauptmannschaften) liegt das Gebiet der Amtsgerichte (Bezirksgerichte), die in Linz ihren Sitz haben.

Das Amtsgericht Urfahr umfaßt neun Gemeinden, die nördlich und nordöstlich von ihm liegen. Im Westen reicht jenes von Ottensheim ganz nahe an die Stadt heran. Sein Wirkungsbereich entspricht ungefähr dem Einzugsgebiet der Linzer Lebensmittelmärkte nördlich der Donau (Umkreis von 15 Kilometer).

Noch einseitiger erstreckt sich jenes von Linz nur in westlicher und südwestlicher Richtung gegen Wels und Eferding. Wilhering und Oftering sind die Grenzgemeinden (11 und 16 Kilometer). Durch diese einseitige Entwicklung liegt natürlich nur ein Teil des Linzer Marktgebietes in ihm. Südlich der Traun hat sich in St. Florian, Neuhofen, Enns und anderen Orten je ein Gerichtssitz entwickelt. Die engste Einflußzone der Stadt, wie wir sie auf Zeichnung 17 dargestellt haben, liegt mit einer einzigen Ausnahme im Gebiet des Linzer Amtsgerichtes.

Der Ausbau der Verwaltung, besonders der sozialen Fürsorge, die durch die fortlaufende Weitung der Aufgaben bedingt wurde, brachte natürlich zwangsläufig eine starke Vermehrung der Beamtschaft. Während in Linz 1910 2850 Personen in öffentlichen Diensten standen, sind es 1923 6531. Diese Zunahme erscheint doch etwas bedenklich, denn es besteht die Gefahr, daß Linz mehr als gut ist, zur Beamtenstadt wird. Sie bedeutet aber auch eine nicht unbeachtliche Verschiebung in der beruflichen Zusammensetzung der Bevölkerung. Wenn wir hiebei noch in Betracht ziehen, daß beim Verkehr durch die Eisenbahnen ein beträchtliches Ansteigen, bei der Industrie aber ein Rückgang zu verzeichnen ist, können wir schließen, daß die drei großen Wirtschaftsgruppen, Gewerbe und Industrie, Handel und Verkehr und öffentlicher Dienst, sich annähernd die Waage halten. Durch die neue Entwicklung der Stadt zu einem gewaltigen Industriezentrum ist dies natürlich überholt.

Urfahr hat an der Stellung von Linz als Verwaltungszentrum nur mittelbar Anteil. Ebenso ist es beim Eisenbahnverkehr, beim Güterumschlag und bei Industrie und Gewerbe stark im Hintertreffen. Daraus erklärt sich endgültig seine viel langsamere Bevölkerungszunahme, die wir am Beginn des wirtschaftlichen Abschnittes festgestellt haben (Zeichnung 9).

¹⁾ Die Bezirkshauptmannschaften wurden inzwischen geändert und Linz-Land mit Urfahr zusammengelegt.

g) Linz als geistiger Mittelpunkt.

Von allen Einflüssen, die eine Stadt in die umgebende Landschaft ausstrahlt, ist der geistige und kulturelle am schwersten zu erfassen. Wir erinnern uns, daß im 18. Jahrhundert das Lyzeum sehr vielversprechende Ansätze für eine Universität zeigte. Sie wäre als Landesuniversität ähnlich wie schon früher in Innsbruck oder Graz Mittelpunkt des geistigen Schaffens geworden. Leider ist die Entwicklung anders gekommen und so fehlt bis heute der überragende geistige Mittelpunkt. Dieser Mangel ist allerdings durch die Bildung mehrerer kleinerer Einrichtungen gemildert worden, die wir kurz betrachten wollen.

Die Studienbibliothek wurde als k. k. Lyzealbibliothek Ende des 18. Jahrhunderts (1779) gegründet. Ihre Bestände kamen von den Büchereien des aufgelösten Jesuitenordens, die später noch durch die Bibliotheken mehrerer aufgehobener Klöster (Mondsee, Garsten u. a.) bereichert wurden. Dadurch kamen wertvolle Handschriften und Drucke in ihren Besitz. Über ein Jahrhundert stand sie unter Verwaltung des Klosters Kremsmünster, erst 1908 wurde sie in staatliche Obhut genommen. Als größte wissenschaftliche Bibliothek des Landes wuchs ihr Wirkungskreis schon früh über die Stadt hinaus. Leider mußte sie 1924 wegen Baufälligkeit des Gebäudes geschlossen werden — ihre Bestände wanderten in Magazine. Erst 1935 wird der Neubau vollendet und die Linzer Studienbibliothek kann wieder ihre Tore öffnen. Seit diesem Zeitpunkt erhält sie rasch wieder einen weiten Benützerkreis.

In der ersten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts entsteht der oberösterreichische Musealverein (1833). Sein Wirken wurde mit dem Neubau des Museums (1884—1894) gekrönt, das heute allerdings den Anforderungen nicht mehr genügt. Außerdem sind in zahlreichen Städten und Märkten des Landes kleinere Heimatmuseen und Heimathäuser entstanden, die aber ohne Zweifel unmittelbar oder mittelbar vom Landesmuseum beeinflusst wurden, denn das Linzer Museum gehört, das können wir mit Stolz sagen, zu den führenden Gaumuseen der Ostmark.

Vor allem aber erwähnen wir in diesem Zusammenhang das Jahrbuch des Musealvereines, das unter anderen Namen seit 1835 erscheint und seit der Gründung das führende wissenschaftliche Organ des Gaues ist. Besonders um die Volks- und Landesforschung hat es sich viele Verdienste erworben. Manches, was sonst verlorengegangen wäre, blieb dadurch erhalten.

Erst um die Jahrhundertwende (1896) wird das Landesarchiv gegründet, das ausgezeichnete Bestände aufweist. Dagegen kann das Theater schon auf eine reiche Vergangenheit zurückblicken. Als es am Anfang des 19. Jahrhunderts (1803) von den Landständen erbaut wurde, bildete es ein Schmuckkästchen der Stadt. Heute ist es natürlich stark veraltet, besonders die Bühneneinrichtung läßt viel zu

wünschen übrig. Deshalb erfüllt es uns mit doppelter Freude, daß wir nun endlich in absehbarer Zeit mit einem Neubau rechnen können. Freilich hoffen wir bestimmt, daß das bisherige Gebäude seiner ursprünglichen Bestimmung erhalten bleibt. Wir denken hiebei etwa an die Einrichtung von Kammerspielen. Denn trotz des Alters hat das Theater doch in seiner kleinen intimen Note eine anheimelnde Schönheit bewahrt, die wir schmerzlich vermissen würden. In seiner wechselvollen Geschichte hat es prachtvolle Blütezeiten aufzuweisen, die es weit über den Gau hinaus berühmt machten. Zahlreiche überragende Künstler begannen gerade hier ihre Laufbahn zu großem Aufstieg. In den letzten Jahren hat allerdings das Niveau des Theaters sehr stark gelitten und auch der Besuch war in keiner Weise ausreichend, so daß mehrmals die Gefahr der endgültigen Sperre drohte. Seit der Machtübernahme ist es sowohl in seinen Leistungen wie auch im Besuch in aufsteigender Entwicklung. Lange Zeit gab das Theater in Wels und Steyr regelmäßig Gastspiele, die sich sehr gut bewährten. Jetzt ist diese schöne Überlieferung wieder aufgenommen und damit seine Bedeutung als Gaubühne besonders unterstrichen worden. Nur durch die Ausdehnung des Wirkungskreises über die Stadt hinaus kann sie ihre Aufgabe als einzige Bühne des Gaues vollkommen erfüllen.

Außer den Behörden besteht noch eine größere Zahl von Vereinen, die sich die Pflege von Wissenschaft und Kunst zum Ziele gesetzt haben, wir verweisen nur auf die Musikvereine, Künstlerverbände, Volksbildungsvereinigungen u. a. Viele von ihnen haben sich das ganze Land als Arbeitsgebiet gewählt und wirken auch durch Zweigstellen, Zeitschriften, Vorträge und Ausstellungen hinaus auf das flache Land und in die benachbarten Städte. Bei all diesen Faktoren aber können wir das Ausmaß ihrer Wirkung auf den ganzen Gau nicht ermitteln, sondern müssen uns mit der Feststellung ihres Vorhandenseins begnügen. Hiebei erscheint es uns als kein Zufall, sondern als ein Ausdruck der besonderen Stellung, daß im Innviertel eine eigene Künstlergilde entstand, die ganz ausgezeichnete Kräfte vereinigt.

Den einzigen erfassbaren Anhaltspunkt für den geistigen und kulturellen Einfluß der Stadt gibt uns der Besuch der Linzer Schulen. Das Mittelschulwesen (Höhere Schulen) ist ausgezeichnet entwickelt, sämtliche Typen sind vertreten, (Gymnasium, Realschule, Realgymnasium), und auch die Fachschulen fehlen nicht. (Handelsakademie, Gewerbeschule). Ihr Einzugsgebiet ist umso größer, je weiter eine gleichartige Anstalt entfernt ist. Erst in Wien und Innsbruck treffen wir wieder eine Handelsakademie, und einige andere Schulen (Lehrerbildungsanstalt, Gewerbeschule) sind im Gau die einzigen ihrer Art. Deshalb erstreckt sich ihr Einzugsgebiet über das ganze Land, teilweise auch darüber hinaus. In jenen Fällen aber, wo in den benachbarten Städten oder Märkten gleichartige Anstalten bestehen, liegen die Verhältnisse wesentlich anders (Gymnasium, Knaben- und Mädchenrealgymnasium, Realschule). Das Einzugsgebiet verengt

sich, der Besuch aus dem weiteren Umkreis sinkt stark herab, die tägliche Fahrt vom Wohnort zur Schule tritt stärker hervor. Der auswärtige Besuch, der allerdings nur einen Bruchteil des Gesamtbesuches ausmacht, kommt vor allem aus dem Gebiet innerhalb des 15-Kilometer-Kreises, nur in verhältnismäßig wenigen Fällen wird darüber hinausgegriffen.

Noch viel deutlicher tritt diese Tatsache beim Besuch der Linzer Hauptschulen in Erscheinung. Ihre Beschickung aus der Umgebung der Stadt ist viel stärker, als man erwartet. Zum Beispiel erreicht sie bei der Anstalt in der Figulystraße 75 Prozent der gesamten Schülerzahl. Sie kommt vorwiegend aus einem Umkreis von 15 Kilometer, jedoch ist keine scharfe Grenze zu ziehen, denn bis 20 Kilometer ist der Besuch nicht gar so selten, aus einzelnen Orten sogar ziemlich stark. In einigen Fällen kommen die Schüler sogar aus 30 Kilometer Entfernung.

Sie benützen natürlich durchwegs die Eisenbahn. Nur die günstigen Verkehrsverhältnisse machen den täglichen Schulbesuch aus dieser Entfernung möglich. Deshalb kommen sie auch vorwiegend aus Orten mit einer guten Zugverbindung. Aus diesem Grunde nimmt der Lokalverkehr ja auch auf die Schüler Rücksicht, fast alle Züge erreichen vor Schulbeginn die Stadt.

Nediglich die Schüler aus der unmittelbaren Umgebung (bis zu 5 Kilometer) kommen zu Fuß, auf dem Rad, oder falls eine Autolinie besteht, auch mittels Autobus (z. B. aus St. Magdalena). So haben wir hier ähnliche Verhältnisse, wie wir sie beim weiteren Marktgebiet beobachtet haben. Der überwiegende Teil des Besuches kommt aus dem Gebiet innerhalb des 15-Kilometer-Kreises. Der Zugverkehr bedingt allerdings durch seine viel größere Erreichbarkeit das häufige und größere Überschreiten dieser Grenze. In kürzerer Entfernung von der Stadt (bis zu 10 Kilometer), hebt sich dieser oder jener Ort (Leonding, Steyregg, Traun, St. Magdalena) durch einen wesentlich stärkeren Anteil heraus.

Gegenüber dem Marktverkehr ist jedoch ein grundlegender Unterschied hervorzuheben. Während dort die Beschickung vor allem aus dem Mühlviertel kommt und südlich der Donau fast nur die unmittelbare Umgebung der Stadt daran beteiligt ist, tritt beim Schülerbesuch das Traunviertel stärker hervor. Die viel bessere Erschließung durch die Eisenbahnen ist wohl die Hauptursache. An der Westbahn reicht er bis einschließlich Marchtrenk, also sehr nahe an Wels heran. Schwach ist er aus dem Gebiet, das sich in östlicher Richtung gegen Enns erstreckt.

Die überwiegende Zahl der öffentlichen Gebäude liegt im geschlossen verbauten Stadtgebiet. Hier konzentrieren sie sich besonders in den älteren Teilen, also in der Altstadt und vor allem in den ehemaligen Vorstädten. (Siehe Zeichnung 16.) Fast alle Landesbehörden, die meisten Mittelschulen, Kirchen und Klöster, letztere vielfach mit Schulen oder Krankenhäusern verbunden, sind hier

auf verhältnismäßig engen Raum zusammengedrängt. Das Stadtbild wird durch diese zahlreichen öffentlichen Gebäude wohlthuend bereichert.

Die neuen Stadtteile dagegen sind in der Karte an der geringen Zahl der öffentlichen Gebäude leicht erkennbar. Sie weisen meistens ein paar Schulen und eine, höchstens zwei Kirchen auf. In der Ausflugszone finden wir nur noch einige Schulen und mehrere Krankenhäuser, die ein eigenes kleines Stadtviertel bilden, sowie etliche Kasernen. Auf der Hochterrasse liegt das Versorgungshaus und die Irrenanstalt. Die Vororte weisen natürlich nur wenige öffentliche Gebäude auf.

Bei einem zusammenfassenden Überblick über das Einzugsgebiet der Stadt können wir feststellen: Die Grenze des engeren Einflußgebietes liegt etwa im 15-Kilometer-Kreis. Jedoch hat sie, wie viele Grenzziehungen, etwas Willkürliches an sich. So ist es wohl besser, von einem Grenzgürtel zu sprechen, der zwischen 15 und 20 Kilometer liegt. Innerhalb dieses Gürtels deckt sich das wirtschaftliche, politische und kulturelle Einzugsgebiet der Stadt. Jenseits von ihm beginnt der Einfluß anderer Siedlungszentren, sei es nun eines größeren oder mehrerer kleineren. Jedoch bringt die Kompliziertheit aller Einflüsse, die die Stadt in die umgebende Landschaft ausstrahlt, natürlich auch hier in einzelnen Fällen ein Überschreiten des Grenzgürtels mit sich. Bei der Einzelbetrachtung wurde darauf bereits hingewiesen (Verkehr, Hauptschulbesuch, Boten u. a.).

Innerhalb dieses Raumes hebt sich das engste Einflußgebiet, das ungefähr der Vorortzone entspricht, gut ab (täglicher Marktbesuch, Schulbesuch, Straßenverkehr). Sein äußerer Rand liegt ungefähr im 5-Kilometer-Kreis, doch läßt sich auch hier keine linienhafte Grenze ziehen.

Als weitestes Einflußgebiet haben wir den ganzen Gau kennengelernt. Bei den Behörden, aber auch bei der Zuwanderung, beim Verkehr, bei den Boten und beim Schulbesuch tritt es in Erscheinung. Vereinzelt wird darüber hinausgegriffen, besonders an der nahen Ostgrenze bis Umstetten und auch im Norden in den Böhmerwald.

Wie schon anderswo konnten wir auch hier die überragende Bedeutung von Einz für das Mühlviertel, dagegen im Alpenvorland den Wettbewerb der benachbarten Städte feststellen.