

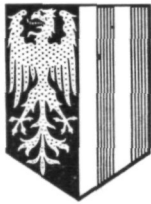
Jahrbuch

des

Vereines für Landeskunde und Heimatpflege
im Gau Oberdonau

(früher Jahrbuch des Oberösterreichischen Musealvereines)

89. Band



Linz a. d. Donau 1940

Verleger: Verein für Landeskunde und Heimatpflege im Gau Oberdonau

Druck der Buch- und Steindruckerei J. Wimmer, Linz a. d. D. - 5463 40.

Inhalt.

	Seite
Geleitwort	5
Vereinsbericht	7
Beiträge zur Landeskunde und Heimatpflege:	
Erika Falkensammer, Wels im Gau Oberdonau	11
Franz Brosch, Beiträge zur Flurkunde des Gaues Oberdonau	121
Leonhard Franz und Franz Stroh, Die keltische Nieder- lassung auf dem Gründberg	215
Julius Pia, Die gesteinsbildenden Algen des Höllengebirges	239
Franz von Juraschek, Aufgaben der Denkmalpflege in Ober- donau	267
Berichte über wissenschaftliche Tätigkeit im Gau	279
Berichte zur Heimatpflege	333

Von den in der Nord—Süd-Richtung verlaufenden Straßen sind die verkehrsreichsten die Pfarrgasse, Bismarckstraße und der Straßenzug der Schmidt-, Bäcker- und Traungasse, da sämtliche genannten Straßen die Verbindung zwischen den drei Längsstraßen herstellen. Obwohl durch die letzten drei Straßenzüge die jetzige Reichsstraße Nr. 3 (frühere Steiermärker Bundesstraße), führt, so geht doch der stärkere Verkehr durch den etwas breiteren, fast gerade verlaufenden Straßenzug der Pfarrgasse und Bismarckstraße.

Als einziges öffentliches Verkehrsmittel verkehrt im Stadtgebiet ein Autobus vom Kaiser-Josef-Platz nach Oberhaid.

II. Die Wirtschaft.

1. Allgemeiner Überblick.

Nachdem wir nun die Erscheinung des Siedlungskörpers kennengelernt haben, können wir uns der Besprechung des Wirtschaftskörpers selbst und seiner Einflüsse auf das Siedlungsbild zuwenden.

Mit 16.288 Einwohnern steht Wels unter den Städten des Gaues Oberdonau an dritter Stelle⁸⁾. Die Städte Linz mit 108.970 und Steyr mit 20.458 Einwohnern sind es, die Wels an Einwohnerzahl übertreffen. Durch eine vollständige Eingemeindung der vier Nachbarorte, wie sie andere Städte schon durchgeführt haben, würde die Einwohnerzahl auf 28.705 ansteigen und die Stadt Wels an zweite Stelle der oberösterreichischen Städte treten, wie sich das aus der Übersicht über die Wohnbevölkerung in den einzelnen Nachbargemeinden ergibt.

Gemeinden	Wohnbevölkerung
Lichtenegg	4058
Pernau	2766
Puchberg	2844
Thalheim	2749
Wels	16.288
	<hr/>
	28.705

Wirtschaftlich gehörten ja die vier Nachbargemeinden Lichtenegg, Pernau, Puchberg und Thalheim, in denen sich Fabriksanlagen infolge der zu eng gewordenen Stadtgrenzen niederließen, schon lange zu Wels.

Die Bevölkerung der Stadt Wels gliederte sich bei der Volkszählung 1934 wie folgt:

Anwesende Bevölkerung	Wohnbevölkerung	Zahl der Wohnparteien	darunter	
			weiblich	männlich
16.860	16.288	4.644	8.520	7.768

(laut Volkszählung 1934.)

Die Entwicklung der Stadt Wels ist auch aus der Bevölkerungszunahme ersichtlich, wie folgende Zahlentafel zeigt. Als Grundlage nahm ich die Einwohnerzahl vom Jahre 1869 an und berechnete die Zunahme der Bevölkerung in Hundertsätzen.

Bevölkerungszunahme seit dem Jahre 1869.

Jahr	Bevölkerungszahl	Zunahme in Hundertsätzen
1809 ⁹⁾	3.738	
1869 ¹⁰⁾	6.827	1869 = 100
1880 ¹¹⁾	8.859	129.8
1890 ¹²⁾	10.118	148.2
1900 ¹³⁾	12.191	178.6
1910 ¹⁴⁾	15.511	227.2
1923 ¹⁵⁾	16.412	240.4
1934 ¹⁵⁾	16.288	238.6

Die Ortschaften Sichtenegg, Pernau, Puchberg und Thalheim haben sich durch Industrie Gründungen zu dichtbesiedelten Industriedörfern entwickelt.

Ortsgemeinde	Wohnbevölkerung		
	1869 ¹⁶⁾	1934 ¹⁷⁾	1869 = 100
Sichtenegg	1746	4058	231.8
Pernau	1126	2766	236.8
Puchberg	961	2844	295.9
Thalheim	730	2749 ¹⁸⁾	376.6

Die Städte der früheren Zeit waren in ihrer Bevölkerungszahl fast gleichbleibend. Soweit man überhaupt die Bevölkerungszahl kannte, war die Zu-

nahme sehr gering. Durch den Aufschwung der Industrie, des Handels und Verkehrs beginnt im 19. Jahrhundert eine starke Zunahme der Einwohnerzahl in den Städten. Infolge der notwendigen Arbeitskräfte und der neuen Erwerbsmöglichkeiten setzte eine starke Zuwanderung vom Land zur Stadt ein. Somit erklärt sich die Zunahme der Wohnbevölkerung nur zum geringsten Teil, wenn überhaupt, aus einer natürlichen Bevölkerungszunahme, sondern hauptsächlich aus einem Überwiegen der Zuwanderung gegenüber der Abwanderung. Allgemein kann man sagen, daß die stärkste Zuwanderung aus den kleineren Städten und Märkten Oberösterreichs, die stärkste Abwanderung nach den größeren Städten (Linz, Wien), erfolgt.

Ein Blick auf die Statistik über die Berufsverteilung der Einwohner von Wels gibt ein Bild über das Wirtschaftsleben der Stadt.

Wirtschaftliche Zugehörigkeit.

Land- und Forstwirtsch.	Industrie und Gewerbe	Handel und Verkehr	Öffentlicher Dienst
132	6048	3825	1559

Geld-, Kredit- und Versicherungsweisen	Freie Berufe	Häusliche Dienste	Ohne Beruf	Ohne Berufsangabe
279	1119	249	2868	209

(Laut Volkszählung 1934; 136, S. 21).

Handel, Verkehr und öffentlicher Dienst sind typisch städtische Berufszeige (2, S. 270). 37 v. H. der Einwohner (16.288) sind in der Industrie und im Gewerbe und 23 v. H. im Handel und Verkehr beschäftigt. Für den politischen Bezirk Wels ist die Stadt auch der Sitz verschiedener Verwaltungsbehörden, so daß 9.5 v. H. der Wohnbevölkerung im öffentlichen Dienst beruflich tätig sind. Die Anzahl der in der landwirtschaftlichen Berufsklasse Beschäftigten ist für die Stadt gering (0.8 v. H. der Einwohner), steigt aber in den Nachbargemeinden an, wo dieser Berufsweig sich besser entfalten kann (Lichtenegg 16.0, Pernau 21.0, Puchberg 15.9 und Thalheim 22.9 v. H. der Wohnbevölkerung in den einzelnen Nachbargemeinden) und an zweiter Stelle nach Industrie und Gewerbe zu stehen kommt. Da in diesen viele Fabriken liegen und auch ein Großteil der Bevölkerung in den Fabriken von Wels arbeitet, finden wir den stärksten Prozentsatz der Bewohner in der Industrie und im Gewerbe beschäftigt. (Lichtenegg 50.4, Pernau 43.2, Puchberg 45.9, Thalheim 43.5 v. H.). Am öffentlichen Dienst hat die Bevölkerung der Nachbarortschaften fast gar keinen Anteil. Ein

starkes Hervortreten eines einzelnen Wirtschaftszweiges, wie es zum Beispiel in der Stadt Steyr der Fall ist, wo 56.0 v. H. der Wohnbevölkerung in der Industrie und im Gewerbe tätig ist, weist Wels nicht auf, denn die Industrie, der Handel und der Verkehr haben annähernd die gleiche Bedeutung für die Stadt.

Die Vorzüge der Stadt Wels entspringen einzig und allein der günstigen Lage im Raum: die Stadt bildet den natürlichen Mittelpunkt des Landes, besitzt eine fruchtbare Umgebung und eine günstige Verkehrslage. Aus diesen Gründen bildet sie seit jeher einen Anziehungspunkt für den landwirtschaftlichen Handel, sowie für die Industrie und das Gewerbe, so daß sich erst in einem weiteren Umkreis von mindestens 13 Kilometern größere Markttorte, wie Lambach, Kremsmünster, Grieskirchen und Eferding, entwickeln konnten. Da Wels der natürliche Mittelpunkt eines vorwiegenden Agrarlandes ist, war das Bestreben der Stadt immer darauf gerichtet, die Beziehungen zwischen Stadt und Land aufrechtzuerhalten. Wels hat die reiche bäuerliche Bevölkerung wirtschaftlich an sich gezogen. So waren zum Beispiel an Sonntagen vormittags von 8 Uhr bis 10 Uhr die Geschäfte offen, damit die zur Kirche und in die Stadt kommenden Landleute Gelegenheit hatten, ihre Einkäufe zu besorgen. Diese innige Beziehung zu dem Lande hat ihr den Namen „B a u e r n s t a d t“ eingetragen.

2. Die einzelnen Wirtschaftszweige.

a) Der Verkehr.

Für die Entwicklung der Stadt Wels bildet der Verkehr eine wichtige Grundlage. Die verkehrsgeographische Stellung von Wels konnte sich nur schwer gegenüber der Verkehrsbedeutung von Linz behaupten. Mag wohl Linz durch die günstige Lage an einer Wasserstraße und im Eisenbahnnetz gegenüber Wels im Vorteil sein, so wird dieser von der Stadt Wels durch eine bessere Lage im Straßennetz wieder aufgehoben, so daß die verkehrsgeographische Bedeutung der beiden Städte sich das Gleichgewicht hält. Natürlich besteht bei dem überwiegenden Einfluß der Landeshauptstadt die Gefahr, daß gerade die für die Stadt Wels so wichtigen Verkehrswege in eine Richtung auf die Stadt Linz zugewendet werden könnten, wie dies schon beim Bau der Pöhrnbahn erfolgt ist. Ursprünglich sollte diese Bahnlinie von Wels ausgehen, dann aber gab man der Landeshauptstadt Linz den Vorzug. Wels hat aber diesen Nachteil insofern auszugleichen versucht, indem es eine Lokalbahn über Sattledt, Kremsmünster nach Rohr baute und dadurch den Anschluß an diese wichtige Linie aufrecht erhielt. Auch gegenwärtig ist die Landeshauptstadt bemüht, ihre Verkehrslage zu verbessern.

Durch die Eisenbahnen hat Wels einen Anschluß an den Weltverkehr. Über Wels führen folgende wichtige, zwischenstaatliche Eisenbahnlinien: Von

Wien über Salzburg—Urlberg—Schweiz—Frankreich und Salzburg—Tauern—Italien, ferner Wien—Wels—Passau—Ostende und Wien—Passau—Berlin. Die West—Ost-Linie zeigt weitaus den stärksten Verkehr.

Täglich in Richtung	Lugus- und Expreszüge		D-, Schnell- und Eilzüge		Personen- u. Pers. führende Güterz.		regelm. Gütereil-, Güter- u. Postzüge	
	Sommer 1937	Winter 1937/38	Sommer 1937	Winter 1937/38	Sommer 1937	Winter 1937/38	Sommer 1937	Winter 1937/38
Einz—Wels	3	3	14	9	19	18	12	16
Wels—Attnang	2	2	10	6	10	10	7	8
Wels—Einz	3	3	14	9	17	16	13	15
Attnang—Wels	2	2	10	6	11	8	6	7
Wels—Neumarkt	1	1	4	3	8	8	5	8
Neumarkt—Wels	1	1	4	3	8	8	6	7

(Sommerfahrplan 1937; Winterfahrplan 1937/38.)

Dem größeren Verkehr im Sommer entsprechend, haben wir eine größere Anzahl der Züge, welche im Winter auf einzelnen Linien stark zurückgeht.

Einen gewaltigen Fortschritt im Eisenbahnverkehr wird die Elektrifizierung der Strecke Salzburg—Wien bedeuten, wodurch die Leistungsfähigkeit bedeutend gesteigert wird. Die im Frühjahr 1937 in Angriff genommene Elektrifizierung der Teilstrecke Salzburg—Attnang soll im Herbst 1939 beendet sein. Anschließend sollte dann der Umbau der zweiten Teilstrecke Einz—Wien erfolgen. Durch die Elektrifizierung ist auch eine bedeutende Fahrzeitverkürzung zu gewärtigen.

Um die Bedeutung des Eisenbahnverkehrs von Wels sinnfällig zu machen, sollen nachstehende Zahlen angegeben werden. Die Zahl der verkauften Fahrkarten stellt den Reiseverkehr dar, jedoch ist die Zahl der Reisenden, welche in Wels in eine andere Richtung umsteigen, nicht enthalten. Der Bahnreiseverkehr ist infolge des steigenden Autoverkehrs und der allgemeinen Wirtschaftslage zurückgegangen. Wohl macht sich aber gegenüber dem Vorjahr (1936) ein Steigen bemerkbar, was sicherlich auf die neue Tarifstellung zurückzuführen ist. Leider liegen keine Angaben über das Reiseziel und über die Frequenz der einzelnen Linien vor.

Bundesbahnstatistik 1937. Nachstehende Zahlentafeln veranschaulichen den gesamten Zugverkehr für den Hauptbahnhof und für den Lokalbahnhof Wels.

Gesamter Zugverkehr.

		Hauptbahnhof Wels	Lokalbahnhof Wels
		1937	1937
Durchgehende Züge	Schnellzüge	8178	—
	Personen- und Postzüge	11.918	5609
	Güterzüge	9620	1676
	Dienstzüge	915	2
Ausgehende Züge	Schnellzüge	—	—
	Personen- und Postzüge	6486	—
	Güterzüge	488	79
	Bedienungs- und Überstellungszüge	635	—
	Dienstzüge	387	7
Endende Züge	Schnellzüge	—	—
	Personen- und Postzüge	7101	—
	Güterzüge	527	79
	Bedienungs- und Überstellungszüge	646	—
	Dienstzüge	383	—
Gesamtzahl aller Züge		47.282	7452
Gesamtzahl ausgegebener Fahrkarten		291.870	13.740

für den Nahverkehr ist Wels der Ausgangspunkt wichtiger Lokalbahnen, welche die Stadt Wels selbst geschaffen hat.

Täglich in Richtung	Personenzüge u. Personen führende Güterzüge		Regelmäßige Güter-, Gütereil- und Postzüge	
	Sommer	Winter	Sommer	Winter
	1937	1937/38	1937	1937/38
Wels—Sattledt	9	8	1	1
Sattledt—Wels	9	8	1	1
Wels—Aschach	6	5	1	1
Aschach—Wels	6	5	1	1

(Sommerfahrplan 1937, Winterfahrplan 1937/38.)

Um die Entwicklung des sich seit dem Jahre 1933 steigenden Lokalbahnverkehrs zu veranschaulichen, sei folgende Zusammenstellung gegeben.

Sommer-Verkehr	in der Richtung	täglich verkehrende Zugpaare	Gesamtsumme der täglich zurückgelegten Strecke in km	von den täglich zurückgelegten km entfallen auf Triebwagen
1933	Wels—Ufchach	3	662	—
	Wels—Rohr	3		
	Wels—Grünau	3		
		1 Gutierzug		
1934	Wels—Ufchach	5	860	42.82 v. H.
	Wels—Rohr	3		
	Wels—Grünau	4		
		1 Gutierzug		
1936	Wels—Ufchach	5	910	40.55 v. H.
	Wels—Rohr	4		
	Wels—Grünau	4		
		1 Gutierzug		
1937	Wels—Ufchach	7	1022	52.05 v. H.
	Wels—Rohr	4		
	Wels—Grünau	4		
		1 Gutierzug		

Mit der Winterfahrordnung 1933/34 wurden erstmalig Benzintriebwagen auf den Strecken Wels—Ufchach und Wels—Grünau eingeführt, welche dann mit der Sommerfahrordnung 1934 durch Dieseltriebwagen ersetzt wurden. Für den Sommerverkehr 1935 haben wir die selben Verhältnisse wie für das Jahr 1934. Ab Mai 1937 erhielt auch die Strecke Wels—Rohr einen Triebwagen. Durch die Einführung des Triebwagenverkehrs wurde die Reisezeit, wie aus der nächsten Zahlentafel ersichtlich ist, bedeutend verkürzt.

Strecke	Reisezeit in Stunden	
	Dor der Einführung des Triebwagenverkehrs	Nach der Einführung
Wels—Grünau	2	1 ¹ / ₄
Wels—Ufchach	1 ¹ / ₄	³ / ₄

Ein starker lokaler Verkehr besteht mit den Orten Grieskirchen, Neumarkt-Kallham, Ufchach, Eferding, Schallerbach-Wallern, Vöcklabruck, Utnang, Lambach, Rohr, Kremsmünster und Grünau, welche an den besprochenen Eisenbahnlinien

liegen. Die Orte liegen innerhalb eines Umkreises von 50 Kilometer, wobei der stärkste Verkehr innerhalb 15 Kilometer liegt. Ein besonders wichtiger Lokalverkehr hat sich mit der Stadt Linz entwickelt, welcher auf einem regen Geschäftsverkehr zwischen den beiden Städten beruht. Mit den Lokalzügen kommen in der Frühe die Arbeiter und Schüler zur Stadt und fahren mittags oder abends wieder zurück, andere wiederum verlassen die Stadt, da sie beruflich oder geschäftlich auswärts (zum Beispiel in Linz) beschäftigt sind. Je nach dem Verkehrsumfang sind dann außer den durchgehenden Zügen Lokalzüge eingeschaltet, welche größere Orte mit der Stadt verbinden. Die Dichte des lokalen Verkehrs nimmt mit der Entfernung ab.

Für den Güterverkehr seien folgende Zahlen, die ich vom Hauptbahnhof und Lokalbahnhof erhalten habe, angeführt.

Bei der Auf- und Abgabe tatsächlich bewegtes Gewicht in ganzen Tonnen laut Rechnung oder Vermerk

	Hauptbahnhof Wels	Lokalbahnhof Wels
	Jahr 1937	
Reisegepäckaufgabe	107	20
Erpreßgutaufgabe	192	19
Eilgut im Abonnement		
Aufgabe	208	38
Abgabe	84	12
Mit Frachtbrief abgefertigtes Eil- und Frachtgut		
Eilgut		
Aufgabe	4363	75
Abgabe	5188	49
Frachtgut		
Aufgabe	41.978	19.746
Abgabe	114.317	29.176
Z u s a m m e n	166.437	49.135
Don der Partei od. anderen Dienst-		
zweigen verladen oder ausgeladen	139.067	45.913
Bahnseite bewegt	26.779	3223
Umladegewicht Frachtenmagazin	1871	—

Der Güterverkehr schwankt je nach der Wirtschaftslage sehr stark. Im Jahre 1937 ist er gegenüber dem vorhergehenden Jahr gestiegen. Mit dem Güterverkehr auf den Bahnen steht der Kraftwagenverkehr, der immer mehr zunimmt,

in starkem Wettbewerb. Auf den Lokalbahnen zeigt sich eine sehr bedeutende Steigerung im Güterverkehr, da durch den Zuckerrübenbau den Lokalbahnen bedeutende Sendungen zufallen.

	Hauptbahnhof Wels	Lokalbahnhof Wels
Gesamtzahl der beladenen Güterwagen	12.699	2730
Gesamtzahl der entladenen Güterwagen	18.102	2278

im Jahre 1937.

	Hauptbahnhof Wels	Lokalbahnhof Wels
Jahr 1937		
Erpreßgutsendungen		
Aufgabe	5437	529
Abgabe	4367	90
Z u s a m m e n	9804	619
Mit Frachtbrief abgefertigte Gütersendungen		
Eilgut		
Aufgabe	23.179	806
Abgabe	11.249	703
Z u s a m m e n	34.428	1509
Frachtgut		
Aufgabe	85.963	14.213
Abgabe	40.063	5187
Z u s a m m e n	126.026	19.400
G e s a m t z a h l	170.258	21.528

Im Gesamtgüterversand und Gütereingang kommt die wirtschaftliche Beziehung der Stadt zum gesamten Wirtschaftsleben zum Ausdruck. Entsprechend der Bedeutung der Industrie werden hauptsächlich Rohstoffe mit der Bahn zur Stadt befördert und die Erzeugnisse der Industrie zu den Absatzgebieten versandt.

Seit dem Weltkriege hat sich im Verkehrswesen eine neue Umwälzung vorbereitet, indem der Eisenbahnbau stillgelegt wurde und der Kraftwagen einen Großteil des Verkehrs an sich gerissen hat. Besonders den lokalen Verkehr für Personen und Güter bewältigen die Kraftwagen.

Durch den Kraftwagen kommen vom Verkehr abgelegene Ortschaften in Verbindung mit einer Bahnlinie oder Stadt, so daß der Warenaustausch und der Personenverkehr leichter vollzogen werden kann. Dadurch gewann das Straßen-

veranschaulichen, wobei aber zu berücksichtigen ist, daß der Verkehr bei Annäherung an eine Stadt durch den Nahverkehr an Stärke zunimmt. Die Zeichnung 9 über die Verkehrsdichte auf den Bundesstraßen gibt einen Ausschnitt aus der Tonnenkarte der österreichischen Bundesstraßen, welche auf Grund der Ergebnisse der Verkehrszählung 1928/29 entworfen worden ist. (107, Seite 107—119.) Die Zahlenangaben für die Tafel der Verkehrszählung erhielt ich von der Baubezirksleitung Wels.

Die zweite Reichsstraße ist die Pyhrnstraße nach Steiermark, welche in Wels vom Kaiser-Josef-Platz durch die Bäcker-, Schmidt- und Traungasse über die Traunbrücke führt.

Auf die Verbesserung und Erhaltung der Straßen nach Eferding—Aschach und nach Grieskirchen—Schärding muß Wels besonders bedacht sein, da durch diese die Stadt einen Anschluß an die Reichsstraße Nr. 8, Passau—Einz, erhält. Außerdem wird von Eferding und Aschach der Wochenmarkt stark beliefert, so daß eine gute Verkehrsverbindung mit dieser Gegend stets von Vorteil ist. Die Stadt muß sich nunmehr der Aufgabe widmen, die durch den Autoverkehr zu größter Bedeutung gelangten Straßen zu erhalten und deren Ausbau zu betreiben, um den ihr gebührenden Anteil am allgemeinen Verkehr behalten zu können.

Wie schon mehrmals erwähnt, hat der Kraftwagenverkehr neuerdings den Straßen ganz besondere Wichtigkeit verliehen, was bei der zentralen Lage von Wels zu einem bedeutenden **Autobusverkehr** geführt hat.

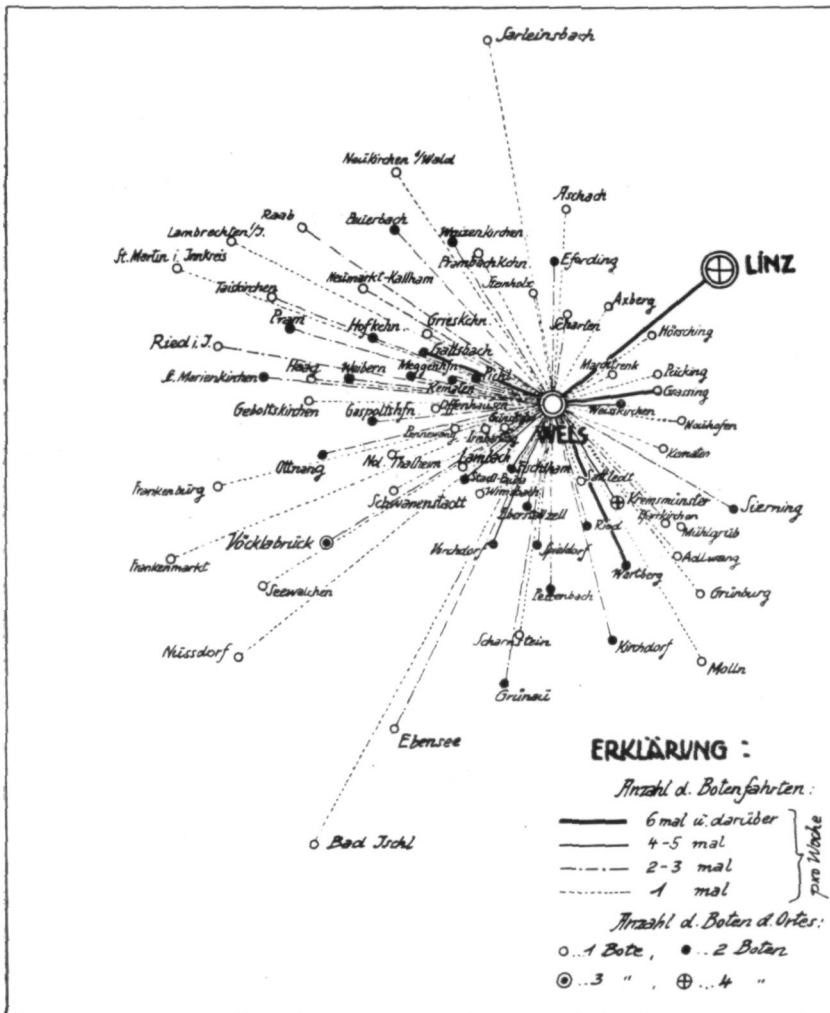
Verzeichnis der Autobuslinien, die von oder durch Wels gehen.

	Wöchentlich in beiden Richtungen
Einz—Wels	1mal
Wels—Kirchdorf a. Krems—Micheldorf	9mal
Rohrbach—Obermühl—Wels	1mal
Wels—Bad Hall—Sierning—Steyr	14mal
Wels—Buchkirchen—Scharten	15mal
Wels—Offenhausen	14mal
Wels—Lambach—Döcklabruck	14mal
Ried i. Traunkreis—Wels	1mal
Berg—Weißkirchen—Wels	1mal
Wels—Meggenhofen	1mal
Wels—Offenhausen	2mal
Wels—Grieskirchen	6mal
Spieldorf—Eberstallzell—Wels	1mal
Wels—Weißkirchen	14mal hin und 10mal zurück wöchentlich

Wels—Weißkirchen—Neuhofen a. Kr. 10mal hin und 3mal zurück wöchentlich
 Wels—Oberhaid 23mal täglich in beiden Richtungen
 Wels—Puchberg 8mal, nur an Sonn- und Feiertagen
 (Sommerfahrplan 1937.)

Von den alten Verkehrsformen für den lokalen Verkehr hat sich am längsten das Botenwesen, welches für den kleinen Frachtverkehr zwischen Stadt und

Botenverbindungen von Wels.



Zeichnung 10

Land noch eine große Rolle spielt, erhalten. Mit großen Plachenwagen, jetzt aber schon meist mit Lastkraftwagen, kommen die Boten an bestimmten Tagen in die Stadt und bringen vom Lande nur auf Bestellung Waren herein, welche der Empfänger vom jeweiligen Einstellgasthof abzuholen hat. In der Stadt werden für den ganzen Ort, manchmal auch für Nachbarorte jene Waren, welche man auf dem Lande nicht erhalten kann, besonders Industrieprodukte, eingekauft und bei der Rückkehr mitgenommen. Die Wichtigkeit des Botenverkehrs für Wels ersieht man aus der großen Zahl (107) der regelmäßig nach Wels fahrenden Boten. Sie kommen von allen Richtungen, besonders westlich und südlich von Wels, aus der Gegend von Grieskirchen, Lambach und Kremsmünster. In östlicher Richtung nimmt die Entfernung der Botenverbindungen rasch ab, da der Einfluß des Botenverkehrs von Einz bis nach Weißkirchen, Grassing und Sierning, mithin sehr nahe an Wels heranreicht. Aus der Zeichnung 10, welche ich nach dem Verzeichnis der regelmäßig nach Wels fahrenden Boten und Autos aus dem Welsler Schreib- und Auskunftskalender 1938 entworfen habe, ist auch deutlich ersichtlich, wie die Verkehrsdichte mit der Entfernung abnimmt.

b) Der Fremdenverkehr.

Der Fremdenverkehr spielt wirtschaftlich für Wels gegenüber Handel und Industrie eine untergeordnete Rolle.

Obwohl eigentlich der Begriff Verkehr mit Wels schon von jeher eng verknüpft ist, — wir brauchen dabei nur an die alten Römerstraßen zu denken, welche in Wels einen wichtigen Knotenpunkt bildeten, an die alte Salzstraße, welche hier vorüberzog, oder an die erste Eisenbahnlinie, die durch Wels führte — so blieb es doch nur bei einem Durchzugsverkehr, da die Stadt nicht jene Anziehungskräfte in diesem Ausmaße besitzt wie Städte mit besonderen baulichen oder landschaftlichen Schönheiten oder Hauptstädte in einem Land, die als Wirtschafts-, Verwaltungs- oder Kulturmittelpunkt einen großen Fremdenzufluß besitzen.

Unter den Städten des Gaues Oberdonau zeigt Wels nach der Gauhauptstadt Einz die höchste Fremdenziffer.

Die Angaben der Zahlentafel entnahm ich dem Statistischen Handbuch für den Bundesstaat Österreich. XVII. Jahrgang, Wien 1937. (134, S. 32—35.)

Ort	Gemeldete Fremde		Übernachtungen		Übernachtungen auf einen Fremden	
	1934/35	1935/36	1934/35	1935/36	1934/35	1935/36
Einz . . .	120.652	96.569	150.818	146.018	1.25	1.56
Wels . . .	55.565	46.292	41.270	49.360	1.16	1.06
Bad Ischl . .	30.577	29.265	248.142	242.170	8.11	8.27
Steyr . . .	22.715	24.827	70.344	79.435	3.09	3.19

Daß Wels hauptsächlich einen Durchzugsverkehr besitzt, zeigt sich darin, daß die Übernachtungszahlen nur wenig höher sind als die Fremdenziffern. Hingegen steigen bei anderen Orten, besonders Kurorten, die Übernachtungsziffern höher als in Wels an, obwohl die Anzahl der Fremden hinter der von Wels zurückbleibt, da die Fremden dort einen längeren Aufenthalt nehmen.

Durch die günstige Verkehrslage und die vorzüglichen Verkehrsverbindungen ist die Stadt leicht zu erreichen.

Bedeutend für den Welsler Fremdenverkehr ist, daß die Reichsstraße Nr. 31, welche Einz nur randlich berührt, in Wels durchführt und daher die Fremden, um sich den Weg nach Einz zu ersparen, vielfach lieber in Wels übernachten. Die in Wels bestehenden Großgasthöfe und Gasthöfe bieten reichliche und gute Unterkunftsmöglichkeiten. Sie liegen in der Nähe des Bahnhofes und in den verkehrsreichsten Straßen im inneren Stadtgebiet (Kaiser-Josef-Platz und Stadtplatz.)

	Zahl der	Zahl der	Zahl der
	Gasthöfe	Zimmer	Betten
Wels	17	281	404 ¹⁹⁾
	Hotels	22	380

Der Welsler Fremdenverkehr ist in der Nachkriegszeit bis zum Jahre 1950 ständig gestiegen, dann trat infolge der schlechteren wirtschaftlichen Verhältnisse bis zum Jahre 1933 ein Rückgang ein. Vom Jahre 1933 an ist er wieder in einer aufsteigenden Entwicklung begriffen.

Die natürlichen Voraussetzungen für den Fremdenverkehr einer Stadt liegen in ihrer Bedeutung für die Wirtschaft und Kultur, in der größeren Zahl von Behörden oder in ihrer landschaftlichen Schönheit. Um aber genau feststellen zu können, welcher der genannten Faktoren für den Fremdenverkehr einer Stadt der ausschlaggebende ist, müßte man bei den Fremden eine Scheidung zwischen den beruflich Reisenden und Touristen vornehmen, deren Durchführung aber mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden wäre. Darauf haben Hassinger (11, S. 22) und Bobek (2, S. 286 u. 287) in ihren Arbeiten hingewiesen.

Seit dem Jahre 1936 und den letzten vier Monaten des Jahres 1935 wurden im Meldeamt Wels die Zahlen der Geschäftsreisenden getrennt angegeben. Damit wird wenigstens für einen Teil der Fremden der Grund ihres Aufenthaltes ersichtlich. (Siehe Kurve über die Zahl der Geschäftsreisenden im Jahre 1936 auf der Zeichnung 11.)

Die folgende Zahlentafel unterrichtet über die Anzahl der Geschäftsreisenden in Hundertstel der Gesamtzahl der Fremden²¹⁾.

	1935	1936
Jänner		44.8
Februar		38.8
März		38.5
April		43.9
Mai		49.3
Juni		50.4
Juli		47.2
August		39.0
September	32.0	47.3
Oktober	33.8	60.7
November	41.8	64.0
Dezember	54.4	59.2

Der Monatsdurchschnitt im Jahre 1936 beträgt 48.06.

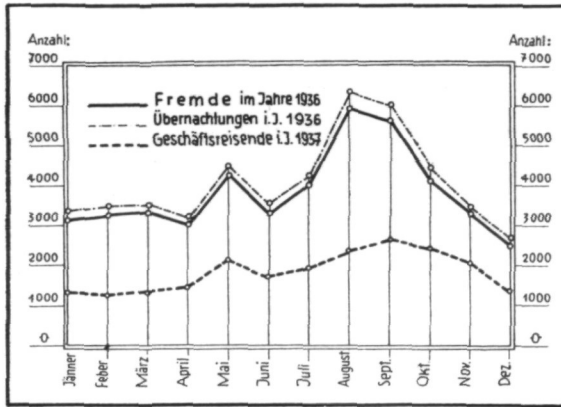
Diese Zahlen zeigen, daß ein hoher Anteil der Fremdenziffern auf Geschäftsreisende fallen. In sieben Monaten bestehen ungefähr die Hälfte der gemeldeten Fremden aus Geschäftsreisenden. Den höchsten Anteil am Fremdenverkehr haben die Geschäftsreisenden in den letzten drei Monaten des Jahres, da die Zahl der Geschäftsreisenden nicht so schnell sinkt als die der Fremden. Im Jahre 1935 war der Anteil der Reisenden geringer als im Jahre 1936.

Die Anziehungskraft der Stadt Wels für Fremde liegt infolge der bedeutenden Industrie und des regen Handels in der Wirtschaft. Hauptsächlich bilden die landwirtschaftlichen Märkte einen Anziehungspunkt für Fremde. Somit fällt der Hauptteil der Fremdenverkehrsbewegung auf den beruflichen, geschäftlichen Verkehr, dem der eigentliche Fremdenverkehr der Touristen nachsteht.

Die Kurve der Zeichnung 11 zeigt den Welsler Fremdenverkehr im Jahre 1936. Die Zahlen wurden mir vom Meldeamt Wels zur Verfügung gestellt. Die Zahl der Fremden ist im Sommerhalbjahr vom Mai bis Oktober größer als im Winterhalbjahr vom November bis April, da in den Sommermonaten ein stärkerer Reiseverkehr ist. In den Monaten Juli, August und September ist der Reiseverkehr am größten. Zu einem längeren Aufenthalt wird Wels nicht aufgesucht, denn es kommt nur eine Übernachtung auf je einen Fremden.

Bei einem Vergleich der Herkunft der Fremden aus dem Inland und aus dem Ausland ergibt sich, daß die Sommermonate Juli, August und September und bei den Besuchern aus dem Inland auch noch der Monat Mai die größte Fremdenzahl aufweist. Im großen und ganzen ist die Besucherzahl aus der Ostmark ziemlich gleichmäßig auf das Jahr verteilt, während die Zahl der Auslandsbesucher in den Wintermonaten stark zurückgeht, da ja Wels nicht

Der Welsfer Fremdenverkehr.



Zeichnung 11

jene Voraussetzungen, die für einen Fremdenverkehr im Winter notwendig sind, bietet. Die Fremden aus Wien und ihre Übernachtungszahlen überwiegen gegenüber denjenigen aus Oberösterreich und beide weisen auch noch eine höhere Besucher- und Übernachtungszahl auf als die übrigen Österreicher. Dies ist auf die starken wirtschaftlichen Beziehungen mit dem Gauggebiet und mit Wien zurückzuführen.

Die folgenden Zahlenangaben geben die Fremden im Jahre 1936 nach ihrer Herkunft in Hundertstel an.

Gesamtsumme der Fremden	Oberösterreich	Wien	Österreich	Deutsches Reich	Tschecho-slowakei	Übriges Ausland
46.342	34.9	47	13	1.3	1.8	1.5

Von den übrigen Ausländern überwiegen Fremde aus Italien, der Schweiz, Frankreich, England, Ungarn und Rumänien.

Das Grundmaterial für die Zahlenangaben ist dem Fremdenverzeichnis im Meldeamt Wels entnommen.

c) Gewerbe und Industrie.

Der günstigen Verkehrs-lage entsprechend, besteht eine lebhaftere Industrie und ein reges Gewerbe. Der Berufsstatistik, die im allgemeinen Überblick gebracht wurde, können wir entnehmen, daß diese beiden Faktoren stark am Wirtschaftsleben der Stadt beteiligt sind. Außer den einheimischen Industriestätten, die sich entweder aus gewerblichen Betrieben entwickelt hatten oder gleich als

Fabriken gegründet wurden, schufen verschiedene reichsdeutsche Firmen, für die Österreich ein gutes Absatzgebiet darstellte, in Wels infolge der hervorragenden Verkehrslage Zweigfabriken, welche sich dann vom Stammhause lostrennten.

Für die Industrie der Steine und Erden ist das reichliche Vorkommen von Lehm wichtig, der an drei Punkten der näheren Umgebung von Wels, in Aschet, Haiding und Sattledt abgebaut wird und schon frühzeitig zur Ziegelerzeugung verwertet wurde. Für die Entwicklung dieser bodenständigen Ziegel- und Tonwarenindustrie war es günstig, daß die ehemalige Firma Ludwig Hinterschweiger in Eichtenegg bei Wels die Herstellung von Ziegeleimaschinen, welche vorher vom Deutschen Reich eingeführt werden mußten, aufnahm und die Ziegeleien beliefern konnte. Der Ziegelabsatz ist lediglich auf den Verbrauch in der Stadt und deren Umgebung angewiesen. Nur gewisse Ziegelforten werden auch nach auswärts versandt.

Drei größere Ziegeleien in nächster Nähe von Wels, in Aschet, Sattledt und Haiding, erzeugen sämtliche Ziegelforten. Die Firma K. u. R. Würzburger, deren Werke in Sattledt und Aschet bei Wels liegen, liefert ihre Erzeugnisse bis nach Innsbruck und St. Pölten. Nach diesen weiter entfernten Orten werden aber nur Hohl- und Dachziegel geliefert, während sich der Absatz von Mauerziegeln nur auf einen Umkreis von 30—40 Kilometer beschränkt. Die Beschäftigtenzahl in Sattledt beträgt 70—75, in Aschet 85—90 Arbeiter, ferner fünf Angestellte für beide Werke zusammen. Die abzubauende Lehmwand hat eine Höhe von 15—16 Meter in Aschet, in Sattledt von acht Meter. Die derzeitige Leistungsfähigkeit des Werkes ergibt jährlich in Aschet neun bis zehn Millionen, in Sattledt sechs Millionen Einheiten.

Die Ziegelei der Firma Weigelbaumer in Haiding beschäftigt 120 Arbeiter und drei Angestellte. Sie erzeugt ebenfalls sämtliche Ziegelforten und auch Ziegelmehl. Die Abbauhöhe beträgt 14 Meter. Das Jahreserzeugnis beläuft sich auf zehn Millionen Einheiten. Das Absatzgebiet für dieses Werk ist ganz Oberösterreich, das Land Salzburg, Obersteiermark und der Bezirk Amstetten.

Auch die Erzeugung von Tonwaren und Tonöfen ist schon von altersher gebräuchlich, und die Welsler Erzeugnisse auf diesem Gebiet besitzen wegen ihrer künstlerischen Eigenart einen guten Ruf.

Da nach dem Zerfall der Monarchie Österreich sich von der Porzellan- und Kaolineinfuhr aus der Tschechoslowakei unabhängig machen wollte, erstanden mehrere Porzellanfabriken, darunter eine im Jahre 1920 auch in Eichtenegg bei Wels, welche Kaolinerde aus dem Mühviertel verarbeitete. Leider ging das Unternehmen an finanziellen Schwierigkeiten zugrunde.

Zwei Firmen erzeugen auch Zementwaren und ein Werk ist mit der Herstellung von Zementholz und Leichtbeton beschäftigt. Ein Kalkofen in Aschet dient

zur Kalkerzeugung. Der dazu benötigte Kalkstein wird dem Geschiebe des Traunflusses entnommen.

Im Zusammenhang mit der Ziegelindustrie steht das Baugewerbe, welches in mehreren großen Unternehmungen in der Stadt vertreten ist. Ihre Haupttätigkeit beschränkt sich auf das Arbeitsfeld in der Stadt.

Die Metall- und Maschinenindustrie ist die führende Industrie von Wels. Die Frage ihrer Entstehungsursache ist schwer zu beantworten. Einmal liegen die Grundlagen für diese Industriegruppe in den altansässigen, ursprünglich kleinen, handwerksmäßigen Betrieben, welche dann im 19. Jahrhundert durch die allgemeine Industrialisierung zu großgewerblichen und industriellen Unternehmungen erweitert wurden (Maschinenfabriken, Kupfer- und Kesselschmieden). Pillwein erwähnt in Wels im Jahre 1830 eine Messing- und Kupferschmiede und in Eichtenegg bei Wels eine Tombackfabrik (119, S. 414). In anderen Fällen waren es zahlreiche Neugründungen, für deren Entstehung die günstige Verkehrslage ausschlaggebend war (landwirtschaftliche Maschinenfabrik, Ofen- und Herdfabriken, Radiatoren- und Kesselfabrik). Zu einem kleinen Teil trugen vielleicht auch noch bei Fabriksgründungen die zum Ausgang des vorigen Jahrhunderts erbohrten Gasquellen bei, da das Erdgas als natürliche Kraftquelle im Betrieb verwertet werden konnte.

Die Metallindustrie ist in Wels besonders gut entwickelt. Dieser Industriezweig ist nicht allein auf den Bedarf in der Stadt und ihrer näheren Umgebung eingestellt, sondern es werden auch verschiedene Produkte weithin in das Ausland verkauft. Gerade in der Vorkriegszeit zeigt die metallverarbeitende Industrie eine starke Ausfuhr und es wurden die Erzeugnisse in dem ganzen Gebiet der Monarchie abgesetzt. Durch den Zerfall dieses großen Reiches verkleinerte sich das Absatzgebiet, außerdem machte sich die schlechte Wirtschaftslage gerade in diesem Zweig fühlbar, so daß manche Betriebe derzeit in kleinerem Umfang arbeiten müssen.

In enger Verbindung mit der heimischen Landwirtschaft stehen zwei Firmen: die „Oberösterreichische landwirtschaftliche Maschinenfabrik A. G.“ (vormals Epple und Burgbaum, Tochterfabrik des gleichnamigen Unternehmens in Augsburg) und die „Reformwerke G. m. b. H.“, Fabrik für Haus- und landwirtschaftliche Maschinen und Geräte. Erzeugt werden Kraft- und Dreschmaschinen, Futterberei-tungs-maschinen, Ernte- und Obstverwertungs-maschinen, Mühlen; für die Hauswirtschaft werden Abwaschtische, Wäscherollen, Zinkgeschirr usw. hergestellt. Beschäftigt sind:

Firma	Ange-stellte	Arbeiter
Oberösterreichische landwirtschaftl. Maschinenfabrik	32	160
Reformwerke G. m. b. H.	10	90

Für die landwirtschaftlichen Maschinen waren vor dem Kriege in großem Umfang die Balkanstaaten Hauptabsatzgebiete. Heute beschränkt sich der Absatz zum Großteil auf das Inland und nur vereinzelt wird noch nach dem Balkan, nach Holland und in die Tschechoslowakei geliefert. Das verarbeitete Rohmaterial wird von beiden Firmen aus dem Inland bezogen. Im Jahr werden durchschnittlich von den Reformwerken 30 Waggon Eisen und 15 Waggon Holz verarbeitet. Die Zahl der jährlich von der Oberösterreichischen landwirtschaftlichen Maschinenfabrik erzeugten Maschinen beträgt 3000 bis 5000 Stück. Günstig für dieses Unternehmen ist die unmittelbare Nähe der Bahn, mit der es durch einen Gleisanschluß in Verbindung steht.

Eine zweite, ebenso für die Landwirtschaft wichtige Industrie ist der M ü h l e n b a u, vertreten durch die Mühlenbauwerke und eine Mühlenbauanstalt, welche außer Müllereimaschinen auch landwirtschaftliche Maschinen anfertigen. Für den Absatz der landwirtschaftlichen und Müllereimaschinen im Inland ist die Lage der Stadt Wels im Mittelpunkt eines der fruchtbarsten Gebiete der Ostmark mit einem reichen bäuerlichen Hinterland besonders günstig.

Bedeutende Maschinenfabriken, Kupfer- und Kesselschmieden sind in einer größeren Anzahl in Wels in Betrieb, unter denen die ehemalige Firma E. Hinterschweiger hervorragt. Während der Weltkriegsjahre lieferte sie Seilbahnen für das Heer und in der folgenden Friedenszeit stellte sie sich auf den Bau von Personen- und Lasthebemaschinen um. Besondere Erzeugnisse, wie Ziegeleimaschinen, Förderanlagen jeglicher Art, Hartzerkleinerungsmaschinen, werden hergestellt und auch eine eigene Gießerei wird betrieben. In der Maschinenfabrik sind 30 Arbeiter und zehn Angestellte, in der Gießerei 50 Arbeiter und sechs Angestellte beschäftigt. Die Maschinenfabrik beliefert hauptsächlich das Inland. Zu den ausländischen Abnehmern gehören Jugoslawien, Rumänien, Italien und teilweise Südamerika. Ihre Erzeugungsfähigkeit (20—25 v. H. der früheren Arbeiter sind nur beschäftigt), ist derzeit 400.000 bis 500.000 Kilogramm fertige Ware im Jahr. Durch einen eigenen Gleisanschluß ist dieses Unternehmen mit der Lokalbahn verbunden. Zwei weitere Firmen, von denen Reifner u. Wolff 25, Robert Pfeiffer 48 Arbeiter beschäftigen, erzeugen ebenfalls Maschinen und betreiben außerdem eine Kupfer- und Kesselschmiede.

In der Ofen- und Herderzeugung sind zwei Fabriken tätig, deren Stammhäuser in Nürnberg-München und Aschaffenburg gelegen waren, die nunmehr aber selbständige Unternehmungen sind. Eine dieser beiden Firmen, welche über 100 Arbeiter beschäftigte, stand einige Jahre vollkommen still, ist aber jetzt in kleinem Umfang wieder in Betrieb. Die Triumphwerke Ges. m. b. H. arbeiten mit einer Belegschaft von 120 Arbeitern und 15 Angestellten und erzeugen Ofen und Herde für sämtliche Beheizungsarten. Ein eigenes Industriegleis führt zur Bahn. Das Absatzgebiet erstreckt sich hauptsächlich auf die Ostmark; ausgeführt wird

nach Italien und nach dem Balkan. Zur Verarbeitung gelangt heimisches Rohmaterial. Das Jahreserzeugnis wird mit durchschnittlich 10.000 Küchenherden und 8000 bis 10.000 Dauerbrandöfen angegeben. Für den Betrieb wird auch ein 55 PS starker Gasmotor verwendet, der mit dem im Werksgelände gewonnenen Erdgas angetrieben wird. Diese Erdgasquelle liefert 120 Kubikmeter Gas im Tag. Für den Kraftverbrauch des Betriebes reicht aber diese Erdgasmenge nicht aus. Der Mehrbedarf an Kraft wird durch elektrischen Strom gedeckt.

Ein bedeutendes Unternehmen ist auch die selbständige Filiale des Stammhauses der Mannheimer Strebelwerke, welche Rohre und Kessel für Zentralheizungsanlagen erzeugt. Dieses Werk beschäftigt 150 Arbeiter und 12 Angestellte. Bis zum Jahre 1927 wurden diese Erzeugnisse aus dem Deutschen Reich und der Tschechoslowakei, wo ein Zweigwerk besteht, eingeführt. Ausschlaggebend für die Niederlassung des Werkes in Wels war die günstige Verkehrslage der Stadt, sowie eine Verbindungsmöglichkeit der Werksanlage mit der Bahn durch die Industriebahn. Der Absatz der Erzeugnisse erfolgt nur im Inland, hauptsächlich in Wien. Das verarbeitete Material kommt aus Österreich, nur ein Teil des zu verarbeitenden Eisens wird aus Luxemburg bezogen.

In der chemischen Industrie stand an erster Stelle eine gut gehende Seifen-, Kerzen- und Fettwarenfabrik, deren Aktien jedoch von einem ausländischen Konzern aufgekauft wurden und die nachher von diesem als Konkurrenzunternehmen stillgelegt wurde. Eine zweite Fabrik, Estermann u. G. (deren Stammhaus in Sing ist), beschäftigt sich ebenfalls mit Ölraffinerie und Margarineerzeugung. Die verschiedensten Ölorten werden aus Rumänien, Bulgarien, Indien, Deutschland und Dänemark eingeführt. 120 Arbeiter und 4 Angestellte sind beschäftigt. Das Absatzgebiet beschränkt sich auf das Inland. Mehrere Betriebe befassen sich mit der Herstellung von Fetten, Farben und Lacken.

Zu den wichtigsten Betrieben der chemischen Industrie gehört auch das Gaswerk, welches 1930 außerhalb der Stadtgrenzen in der Hochpoint einen Neubau erhielt. Das alte Werk in der Herrengasse, welches den Bedarf nicht mehr decken konnte, wurde abgetragen. Die Berliner Gas- und Kraftwerke u. G. hat das städtische Gaswerk in Pacht. Durchschnittlich werden täglich 2800 bis 2900 kg oberschlesische Steinkohle verbraucht. Die tägliche Erzeugungsmenge an Gas beträgt 1280 m³. Von dieser Menge wird täglich durchschnittlich 1250 m³ Gas an die Stadt abgegeben. An Nebenprodukten werden täglich 900 kg Koks und 120 kg Teer erzeugt.

Im Wirtschaftsleben der Stadt spielt auch die Elektrizitätsversorgung eine wichtige Rolle. Fast sämtliche Betriebe verwenden elektrischen Strom, der vom Elektrizitätswerk Wels oder bei manchen Werken, welche am Mühlbach liegen, durch eine eigene Kraftanlage geliefert wird. Die Mühlbachgenossenschaft, welche sämtliche am Mühlbach liegenden Werke vereint, erhält

dauernd, auch bei Wassermangel der Traun, 7 m³ Wasser, welches von dem Traunwehr in den Mühlbach abgeleitet wird. Das Elektrizitätswerk Wels (1901 errichtet), welches eine Gefällsstufe in der Traun beim Welfer Wehr ausnützt, versorgt die Stadt und ihre Umgebung mit Beleuchtungs- und Kraftstrom. Der Stand der Beschäftigten beträgt 80 Arbeiter und 45 Angestellte. Die Fläche des Verbrauchsgebietes umfaßt 420 km² mit 29 Gemeinden. Die Gesamtanzahl der Stromabnehmer beträgt 10.400. Bis zum Jahre 1932 war das Elektrizitätswerk Wels Hauptlieferant für die Stadt Linz, deren Strombezug jährlich 16.000.000 kWh betrug. Da bei den Wasserverhältnissen der Traun die Mindestleistung gerade in die Zeit des stärksten Stromverbrauches, nämlich in den Winter fällt, wurde ein Vertrag mit der O.K.U. auf Lieferung von Zusatzstrom im Winter und Abnahme von Überschußstrom im Sommer abgeschlossen. Für das gesamte Abnahmegebiet betrug der Verbrauch im Jahre 1936:

L i c h t s t r o m :

Kleinverbrauch (Wohnungen)	1,081.811 kWh
Großverbrauch (Industrie, Gasthöfe)	268.312 "
Straßenbeleuchtung	243.150 "
Bahnhofbeleuchtung	34.963 "

K r a f t s t r o m :

Landwirtschaft (Kleinverbrauch)	229.083 kWh
Landwirtschaft (Elektrogenossenschaften)	506.117 "
Kleingewerbe	656.937 "
Großverbrauch (Industrie)	6,245.883 "
Wärmestrom (Beheizung)	977.364 "

Von den für Kraftbetriebszwecke im Jahre 1936 gelieferten 6,245.883 kWh entfallen auf:

Textilindustrie	2.5 v. H.
Papierindustrie	62.7 v. H. ²²⁾
Druckerei	0.5 v. H.
Eisen- und Metallindustrie	11.1 v. H.
Sägewerk	1.5 v. H.
Nahrungsmittelindustrie	17.9 v. H.
Ziegeleien und Schotterwerke	3.1 v. H.

Die tatsächliche Stromerzeugung des Elektrizitätswerkes Wels im Jahre 1936 betrug 20,287.000 kWh.

Die Holzindustrie bezieht das zu verarbeitende Holz aus den waldreichen und von Wels aus leicht erreichbaren Alpentälern von Oberdonau. Es

bestehen außer einem Sägewerk auch einige Bau- und Möbeltischlereien. Diese kleinen Betriebe sind hauptsächlich auf den Verbrauch in der Stadt eingestellt. Ein größeres Unternehmen der Holzverarbeitenden Industrie ist eine Rahmen- und Goldleistenfabrik (20 Beschäftigte), welche nach dem Inland und auch in die Balkanländer ihre Erzeugnisse liefert.

Die Papierfabrik ging aus einer alten Papiermühle hervor, die um die Mitte des 16. Jahrhunderts (1558) gegründet wurde. Die Lage der Papierfabrik am Mühlbach ist durch einen bedeutenden Kraft- und auch Wasserverbrauch bedingt. Nach dem Weltkriege wurde die Papierfabrik neu eingerichtet und in den folgenden Jahren auch bedeutend vergrößert. Im Werk sind derzeit 140 Arbeiter und 18 Angestellte beschäftigt. Durch die Industriebahn steht die Papierfabrik in Verbindung mit dem Frachtbahnhof. Die verschiedensten Papierforten, sowie auch Papiersäcke werden hergestellt. Außerdem besteht eine eigene Abteilung für Holzstofferzeugung. Der Zellulosebedarf wird zum Großteil aus dem Inland, der Rest aus Norwegen, Schweden und Finnland gedeckt. Das Holz liefern die österreichischen Alpen und die Farbstoffe werden aus deutschen Werken geliefert. Die Ausfuhr der Papierwaren geht über Triest nach den außer-europäischen Seehandelsplätzen, hauptsächlich nach Indien und Shanghai. Die Ausfuhr an Holzstoff erfolgt nach Ungarn und Jugoslawien. In Wien besitzt das Unternehmen ein eigenes Verkaufsbüro und eine Niederlage. Die gesamte Erzeugung beträgt 50 Waggon Papier im Monat. 18.000 bis 20.000 Festmeter ist der Schleifholzverbrauch im Jahr. Ein eigenes Elektrizitätswerk und eine Dampfturbine steht diesem Werk zur Verfügung, so daß der Strombedarf selbst gedeckt werden kann.

Die Lederindustrie hatte ihre Grundlagen in dem schon früh entwickelten Gerbergewerbe. Die Gerbereien ließen sich am Mühlbach nieder, da man früher zu Gerberei fließendes Wasser brauchte. Die Ausgestaltung zur fabrikmäßigen Erzeugung erfolgte schon ziemlich bald, da Pillwein schon eine Lederfabrik in Wels angibt (119, S. 414). Die Lederindustrie hat durch die Auflösung der Lederwerke „Adler“ u. S. eine bedeutende Einbuße erlitten. Es war dies das größte Werk seiner Art in Österreich (250 Arbeiter waren beschäftigt), welches alle Lederforten erzeugte. Eine zweite Firma ist noch gegenwärtig mit der Herstellung von Leder und Maschinenriemen beschäftigt. Der Stand der Beschäftigten beträgt 45 Arbeiter und 3 Angestellte. Von den Rohstoffen kommen die Häute zum Großteil aus dem Inland, die Gerbstoffe vorwiegend aus Ungarn, der Tschechoslowakei, Jugoslawien, der Türkei und Paraguay. Der Absatz erfolgt hauptsächlich im Inland.

Im polygraphischen Gewerbe, welches aus kleinen Anfängen hervorgegangen ist, sind drei große Firmen mit fabrikmäßiger Erzeugung tätig.

Beschäftigt sind bei der Druckerei „Welsermühle“ 50, beim Preßverein Wels 52 und bei der Druckerei Haas 45 Arbeiter.

Verbunden mit diesen großen Druckereibetrieben sind gleichzeitig Buchhandlungen und Verlagsanstalten. Die Druckerei „Welsermühle“ besitzt auch eine Kupfertiefdruckanlage, welche die einzige Anlage dieser Art zwischen Wien und Innsbruck ist. Die Bedeutung dieses Gewerbes läßt sich an dem gutentwickelten Zeitungswesen ersehen, dessen Geltungsbereich weit über den Kreis Wels hinausreicht.

Einer der ältesten Industriezweige von Wels ist auch die Textilindustrie. Die Aufzählung von 68 Webern und einer Kattunfabrik bei Pillwein (119, S. 414) weist schon auf die damalige Bedeutung dieser Industrie hin. Die wirtschaftlichen Schwierigkeiten machen sich auch in dieser Industriegruppe bemerkbar, so daß einige Betriebe, wie eine bedeutende Velourhutfabrik, welche sich aus einer kleinen Werkstätte in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts zu einem Fabriksbetrieb erweiterte, und die Bauerntextilfabrik zugrunde gegangen sind. Bei der Gründung einer Strick- und Wirkwarenfabrik, sowie einer Seidenweberei dürfte die günstige Verkehrslage der Stadt Wels ausschlaggebend gewesen sein.

Als Zweigunternehmen wurde 1904 die Strick- und Wirkwarenfabrik Wagner & Reinert gegründet, deren Erzeugnisse (Strickwaren und gestrickte Oberkleider) besonders bei der ländlichen Bevölkerung Eingang gefunden haben. Derzeit beschäftigt dieses Unternehmen 110 Arbeiter und 12 Angestellte. Ganz Österreich nimmt die Erzeugnisse auf. Das Rohmaterial kommt aus England (Kammgarne), aus dem Altreich (Kammgarne und Strickgarne) und der Tschechoslowakei (Vigognegarne). Der jährliche Verbrauch an Rohmaterial beträgt 500.000 kg. Jährlich werden 160.000 Stück Ware erzeugt.

Ein zweites großes Unternehmen mit 128 Webstühlen ist die in der Nachkriegszeit (1928) entstandene Seidenweberei der Brüder Steiner (vormals Bugatti u. G.). Dieses Unternehmen in Wels ist eine selbständige Filialfabrik einer in Böhmen (Grulich), befindlichen Seidenweberei. Beschäftigt sind 55 Arbeiter und 7 Angestellte (bei Vollbeschäftigung 120 Arbeiter), wobei zu bemerken ist, daß zum Großteil weibliche Arbeitskräfte angestellt sind. Die Erzeugnisse (Kunstseideartikel) werden nach Wien versandt und von dort aus verhandelt. Außer der Ostmark sind noch Schweden, Norwegen, die Schweiz und der Balkan Abnehmer. Das Rohmaterial wird aus dem Inland, teilweise auch aus Böhmen (Zellwolle) und England (Zwirn) bezogen. Die Monatsleistung ist 50.000 Meter.

Eine größere Anzahl von Betrieben gehört zur Nahrungs- und Genussmittelinindustrie, die nicht allein auf den Verbrauch in der Stadt ein-

gestellt ist, sondern auch die Ostmark und das Ausland beliefert. Zwei Brauereien wurden von Aktiengesellschaften der Brauindustrie aufgekauft und stillgelegt. An Stelle der ehemaligen Eichtenegger Brauerei wurden die Nahrungsmittelwerke und Obstweinkellerei Bartenstein & Co., G. m. b. H., eingerichtet. Sie beschäftigt sich mit der Erzeugung von Fruchtweinen, Fruchtsäften, Obstkonserven, Bäckereien und verwertet besonders heimisches Obst und heimische Produkte.

Eine zweite Nahrungsmittelfabrik ist die Firma C. H. Knorr Ges. m. b. H. Ursprünglich befand sich die Firma in Bregenz am Bodensee; da es sich aber in der damaligen großen Donaumonarchie als nicht zweckmäßig erwies, das Unternehmen gerade in der westlichsten Grenzstadt zu führen, so mußte ein Platz im deutschsprachigen Gebiet gesucht werden, der für die verschiedenen Landesteile frachtllich günstiger gelegen war. Da die Erzeugung einen erheblichen Verbrauch an elektrischer Kraft bedingte, so wurde gleichzeitig bei der Auswahl des neuen Geländes darauf geachtet, daß eine Wasserkraft zur Verfügung stand (Mühlbach). Die nach dem Weltkriege erbaute Welfer Industriebahn verbindet die Werksanlage mit dem Verkehrsnetz der Reichsbahn. Die Firma Knorr ist ein selbstständiges Unternehmen und befaßt sich mit der Herstellung und dem Vertrieb von Nahrungsmitteln. Es werden erzeugt: Haferflocken und Kindernahrungsmittel, präparierte Mehle und Suppenartikel, Suppenwürze, Teigwaren und Tierfuttermittel. Die für die Erzeugung erforderlichen Rohstoffe werden, mit Ausnahme weniger überseeischer Produkte, fast ausschließlich aus dem Inland bezogen. Als größte haferverarbeitende Fabrik der Ostmark, die für ihre Erzeugung einen großen Teil des hochwertigen österreichischen Hafers verwendet, ist sie ein wichtiger Abnehmer für unseren Bauernstand. Der Umsatz wird fast ausschließlich im Inland erzielt. Ausgeführt wird zwar noch in die Nachfolgestaaten, sowie in die Schweiz, nach Holland, England, Skandinavien und Palästina. Derzeit beschäftigt das Werk 46 Angestellte und 166 Arbeiter und Arbeiterinnen.

Die Welfer Kunstmühle Fritsch ist eines der größten Unternehmungen der Mühlenindustrie der Ostmark. Neben dem Mühlenbetrieb beschäftigt sich dieses Unternehmen auch mit der Teigwaren- und Nahrungsmittelherstellung. Die Grundlage für die Errichtung dieses Werkes bot die alte Plachmühle und die vorhandene Wasserkraft des Mühlbaches. Die Wasserkraft war früher eine wichtige, natürliche Voraussetzung des Mühlengewerbes. Aus diesem kleinen Unternehmen entwickelte sich ein Großbetrieb. Ein Großteil der oberösterreichischen Ernte wird aufgenommen, jedoch reicht diese nur für die Hälfte des Bedarfes aus; das übrige wird aus Ungarn (600 bis 800 Waggon Weizen im Jahre), Rumänien, der Türkei und Rußland eingeführt. Auf der Donau kommt das Getreide bis Linz, wo es auf eigene Lastkraftwagen umgeladen und nach Wels gefrachtet wird. Über Hamburg, Genua und Triest kommt dann noch Überseeweizen (kanadischer

Manitobaweizen, argentinischer und australischer Weizen). 6 Waggon Weizen und 2 Waggon Roggen, sowie 1 Waggon Mais werden täglich vermahlen, und 2000 kg Teigwaren im Tag erzeugt. Mit den Erzeugnissen werden 1500 Bäcker und 4700 Teigwarenfundschäften beliefert. Alles wird im Inland abgesetzt. Insbesondere Ober- und Niederdonau, Salzburg und Steiermark sind Abnehmer. Ein Drittel der Gesamterzeugnisse geht nach Wien. In der Mühle selbst sind nur wenige Arbeiter tätig. Der Stand der Beschäftigten beträgt insgesamt 100 Arbeiter und 30 Angestellte. Eine eigene elektrische Schleppgleisanlage stellt die Verbindung des Werkes zum Lokalbahnhof her.

Neben diesen beiden Großbetrieben haben sich verschiedene Margarine- und Kunstfettfabriken entwickelt, ebenso zwei große Unternehmungen für Selchwaren- und Würstherzeugung, von denen eine den Hauptabsatz in Einz findet.

Zu erwähnen sind auch noch zwei Malzkaffeeabriken, von denen die „Welsa Kaffeeabrik“ mit 30 Beschäftigten als größtes Unternehmen hervorzuheben ist. Die Gerste wird hauptsächlich im Innviertel gekauft. Im Monat beläuft sich die Erzeugungsmenge auf je 5 Waggon Malzkaffee und Feigenkaffee.

Ein wichtiger Abnehmer für landwirtschaftliche Produkte ist die Spiritusbrennerei der Welscher Bauerngenossenschaft, welche täglich 7000 kg Kartoffeln und 300 kg Gerstenmalz zu 900 Liter Rohspiritus verarbeitet. Die Rohstoffe werden von den 37 Mitgliedern der Genossenschaft geliefert.

Zum Schluß seien noch folgende zwei Unternehmungen erwähnt.

Eine Hanf- und Drahtseilfabrik, welche in Wels ihren Sitz hat, liefert ihre Erzeugnisse nach Ober- und Niederdonau, sowie nach Steiermark und Salzburg.

Infolge der starken Entwicklung der Industrie schlossen sich im Jahre 1919 eine größere Anzahl von Unternehmungen zusammen und gründeten eine Industriebahngenossenschaft. Durch eine Gleisanlage sind die einzelnen Werksanlagen mit dem Frachtenbahnhof verbunden, und durch einen selbständigen Bahnbetrieb erfolgt die Zu- und Abrollung sämtlicher Güter für die Mitglieder dieser Genossenschaft.

Die näheren Angaben über die einzelnen Unternehmungen erhielt ich in entgegenkommender Weise von den jeweiligen Direktoren oder den Besitzern der angeführten Unternehmungen, zum Teil entnahm ich sie dem Werk „Osterreichs Industrie“, Band Oberösterreich (118).

Um die Darstellung zu vervollständigen, seien noch die Angaben über die Berufszusammensetzung der Bevölkerung von Wels und den vier Nachbargemeinden gegeben. Das Zahlenmaterial erhielt ich von der Kammer für Arbeiter und Angestellte in Einz.

I n d u s t r i e

	Arbeit- geber	Arbeiter	Zugestellte	Lehrlinge	Summe
Bau- und Baumaterialienindustrie . . .	3	182	5	—	187
Bergbau	—	—	—	—	—
Chemische, Papier- und Glasindustrie . . .	5	249	32	—	281
Holzindustrie	2	15	1	1	17
Lebens- und Genussmittelindustrie . . .	8	276	80	1	357
Leder- und Schuhindustrie	2	46	5	—	51
Eisen-, Metall- und Elektroindustrie . . .	11	550	93	95	738
Textil- und Bekleidungsindustrie . . .	3	170	22	2	194
Elektrizitäts-, Gas- und Wasserwerke . . .	3	106	51	7	164
	37	1594	289	106	1989

G e w e r b e

Baugewerbe	51	352	16	24	392
Bekl., Leder-, Friseur- u. Reini.-Gew.	107	135	7	91	233
Graphische Gewerbe	10	91	39	15	145
Holzverarbeitende Gewerbe	51	76	4	50	130
Hotel-, Gast- und Schankgewerbe	64	196	2	10	208
Lebens- und Genussmittelgewerbe	78	234	23	59	316
Metallverarbeitende Gewerbe	70	158	13	77	248
Anderer Gewerbe	29	41	7	2	50
	460	1283	111	328	1722

(Laut Stichtag 1. Juli 1937.)

Von den 1989 Gesamtbeschäftigten in der Industrie entfallen auf die Eisen-, Metall- und Maschinenindustrie, welche unter den Industriezweigen am stärksten hervortritt, 37.1 v. H., auf die Lebens- und Genussmittelindustrie 17.9 v. H. und 14.1 v. H. auf die Chemische, Papier- und Glasindustrie. Die restlichen 30.9 v. H. verteilen sich auf die übrigen Industrien. Von den Gewerbegruppen mit 1722 beschäftigten Personen steht mit 22.7 v. H. das Baugewerbe an erster Stelle, anschließend folgen das Lebensmittel- und Genussmittelgewerbe mit 18.3 v. H., das metallverarbeitende Gewerbe mit 14.3 v. H. und auf die fünf übrigen Gewerbegruppen entfallen 44.7 v. H.

Zusammenfassend können wir feststellen, daß die Entstehungsursachen der Welsler Industrie verschieden waren. Eine größere Anzahl von ihnen sind aus fleingewerblichen Betrieben entweder durch den allgemeinen Fortschritt in der

Wirtschaft oder durch die wachsende Entwicklung der Stadt hervorgegangen oder durch die persönliche Tatkraft und Tüchtigkeit eines einzelnen entstanden. Bei vielen neuen Werken, besonders bei einigen reichsdeutschen Gründungen, kann man die günstige Verkehrslage als Entstehungsursache angeben. Die im Jahre 1891 erbohrten Gasquellen blieben sicherlich auch nicht ohne Einfluß auf die Entstehung neuer Industrien. Vielfach war es ein Zusammenwirken all der angeführten Kräfte.

Die Hauptgruppe der besprochenen Industrien ist standortsbedingt. Dazu ist die Papier-, Leder-, Mühlen- und Ziegelindustrie, sowie das Elektrizitätswerk zu rechnen. Die weder verbrauchs- noch rohstoffgebundene Metall-, Maschinen- und Textilindustrie haben ihre Vorläufer in gewerblichen Betrieben und konnten sich durch die Verkehrslage am Entstehungsort erhalten (standortsvererbt). Verbrauchsgebunden (konsumorientiert) sind das Baugewerbe, Gaswerk und sämtliche Gewerbegruppen.

Die Verteilung der Werke erstreckt sich über das ganze Stadtgebiet, hauptsächlich entlang dem Mühlbache und der Bahnlinie, sowie auch über die nun fast vollständig eingemeindeten Nachbarortschaften Thalheim, Lichtenegg, Puchberg und Pernau. Diese Nachbargemeinden bildeten mit Wels wirtschaftlich von je ein Ganzes. Vorwiegend liegen die Betriebe am Rande des geschlossenen Stadtgebietes oder in der locker verbauten Zone. Bei einzelnen Fabriken erfolgte eine Verlagerung wegen der günstigeren Ausdehnungsmöglichkeit in diese Zone. Einige Betriebe, hauptsächlich kleinere, befinden sich im Stadttinneren und treten, wenn sie mitten in Baublöcken liegen, als Industrieanlagen nicht in Erscheinung.

Die Arbeitskräfte stammen zum Großteil aus Wels und den Nachbargemeinden, zum Teil kommen sie aber auch zu Fuß, mit dem Rad oder mit der Bahn aus den näher gelegenen Ortschaften, wie zum Beispiel aus Marchtrenk, Schleißheim, Steinhaus, Sattledt, Gunskirchen und Haiding.

d) Wels als Marktort.

Schon von jeher galt Wels als der Mittelpunkt des landwirtschaftlichen Handels. An jedem Samstag findet der von Verkäufern aus dem ganzen Lande und von Käufern aus der ganzen Ostmark und außerhalb derselben besuchte Wochenmarkt statt. Von den zu Markte gebrachten Erzeugnissen der Landwirtschaft verbraucht die Stadt selbst nur einen geringen Teil, weitaus der größte Teil wird nach auswärts verhandelt. Besonders die Vieh- und Getreidemärkte sind ausgesprochene Handelsmärkte, während der Lebensmittelmarkt die Stadt versorgt.

In das sonst ruhig dahinfließende Leben der Stadt bringt der Welsler Wochenmarkt reges Leben. Schon früh am Morgen rattern die Handwagen, die Pferde- und Lastwagen der umliegenden Bauern und auch der Landwirte aus

ferner gelegenen Gegenden des Gaus in die Stadt. Der Umkreis, aus dem sich dieser Zustrom vollzieht, hat durch die Benützung des Lastkraftwagens durch die Bauern und Händler eine beträchtliche Erweiterung erfahren. Wenn man über den Wochenmarkt geht, kann man fast ein wenig Landeskunde betreiben. Die Einstellgasthöfe, die sich mit Fuhrwerk und Händlern, Bauern, Verkäufern und Käufern füllen, wenn der Zustrom zum Markte einsetzt, bieten auch heute noch dasselbe Bild, das sie seit Jahrhunderten geboten haben mögen, wenn auch vielleicht die Buntheit der Trachten geschwunden ist und nur mehr in den schwarzen Kopftücheln der Bäuerinnen nachklingt, die in langen Reihen nach altem Herkommen bei ihren Marktkörben stehen und alle jene Landeserzeugnisse feilhalten, die nach altem, ungeschriebenem Recht unter die hausfrauliche Gewalt der Bäuerinnen fallen (Butter, Eier, Käse, Topfen, Rahm), und schließlich Federvieh und sonstiges Kleingetier. Das Anpreisen und Handeln, der Lärm der feilgebotenen Kleintiere, der Geruch des feilgehaltenen Gemüses und Obstes und die Ausdünstung der Tiere und des Wildprets vermischt sich zu einem ganz eigenartigen Hauch von ländlicher Herbheit und Melodik, wie man es vielleicht nur in Wels, dem Mittelpunkt des voralpinen Flachlandes, antreffen kann.

Die Gehsteige sind stellenweise so gedrängt voll, daß man sich kaum einen Weg durch die Menge bahnen kann, und manches derbe, sei es nun fröhliche oder ärgerliche Wort wird gewechselt. Die lange Zeile der Verkaufsstände auf dem Stadtplatz und dem Kaiser-Wilhelm-Ring, die jetzt nur unterbrochen wird durch das eine oder andere Händlerauto, läßt vor allem den Stadtplatz mit wimmelndem Leben erfüllt sein. Umrahmt von den alten Häusern mit den alten Barockfassaden und beiderseits abgeschlossenen, einerseits durch die wehrhafte Wucht des Ledererturmes und andererseits durch den Turm der Pfarrkirche, bietet der Wochenmarkt ein Bild, das in seiner Einfachheit und Buntheit sich wohl seit vielen Geschlechtern nicht wesentlich geändert hat und wie ein Sinnbild unseres starken und unverfehrt von den Wogen der großen Geschichte gebliebenen Volkstums anmutet.

Durch die Einführung des Kraftwagens als Verkehrsmittel macht sich in der Nachkriegszeit an den Wochenmarktstagen im Sommer folgende Erscheinung geltend. In der Vorkriegszeit waren für den Welsler Wochenmarkt am Samstag die Kur- und Sommerfrischenorte des Salzammergutes im Sommer besonders starke Abnehmer. Der Absatz nach dieser Richtung hat sich in der Nachkriegszeit an diesem Tag etwas verringert, da die Händler mit ihren Autos auch an den anderen Wochentagen kommen oder selbst zu den Orten, die den Welsler Wochenmarkt beliefern, fahren und ihre Einkäufe vornehmen.

Durch den regen landwirtschaftlichen Handel hat sich am Mittwoch ein zweiter Wochenmarktstag entwickelt, der aber an Bedeutung hinter dem Samstagmarkt zurückbleibt.

Die Form des Handelns ist, daß Geld gegen Ware gegeben wird, nur auf der Fruchtbörse wird, wie später noch erwähnt wird, nach Muster gehandelt.

Das Marktamt läßt durch die Lebensmittelpolizei den Handel am Markt überwachen, und es wird über die Marktfähigkeit der Waren, sowie auf die Einhaltung der Preise, Maße und Gewichte eine strenge Kontrolle ausgeübt.

Der Kleinmarkt gruppiert sich auf dem Kaiser-Wilhelm-Ring. Am westlichen Ende der Ringstraße bis zu ihrer Abbiegung in südlicher Richtung, sowie auf der nördlichen Seite des Stadtplatzes werden Spielwaren, Korb-, Binder-, Schnitz- und Seilerwaren verkauft. Die Verkäufer kommen aus Wels und der nächsten Umgebung der Stadt. Die landwirtschaftlichen Maschinen und Geräte werden ebenfalls am Kaiser-Wilhelm-Ring und in großer Anzahl auch am Kaiser-Josef-Platz von Erzeugern aus Wels, Lichtenegg, Kirchdorf, Grieskirchen und Eferding ausgestellt.

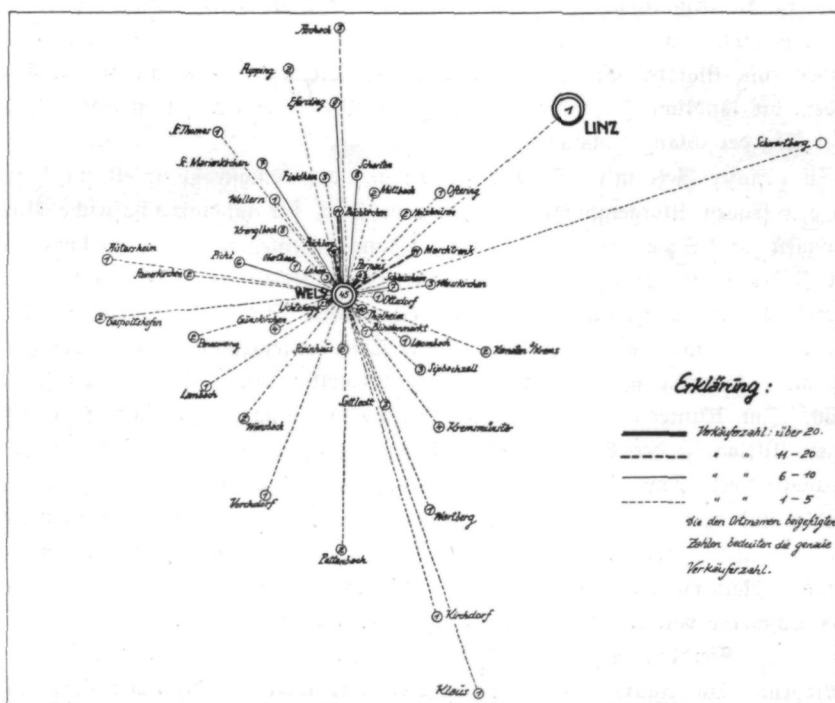
An den Kleinmarkt reiht sich am Kaiser-Wilhelm-Ring der wichtige Lebensmittelmarkt für Milcherzeugnisse, der nur an Wochenmarktstagen abgehalten wird. Schon in den frühen Morgenstunden werden die von der Stadtgemeinde zur Verfügung gestellten Verkaufsbänke und Tische entlang des Gehsteiges aufgestellt, auf denen die Waren ausgebreitet werden. In langen Reihen stehen nach altem Herkommen die Bäuerinnen mit ihren Marktkörben, die mit Butter, Eiern, Käse und Topfen gefüllt sind. Auch süßer und saurer Rahm, Honig und Wildpret wird hier verkauft. Die meisten der Verkäufer, ungefähr zwei Drittel, stammen aus der ländlichen Bevölkerung und sind Selbsterzeuger, die übrigen sind Händler.

Ein zweiter wichtiger Lebensmittelmarkt ist der täglich, aber besonders stark am Wochenmarktstag belieferte Gemüse- und Obstmarkt, der am Stadtplatz abgehalten wird. Die Beschickung erfolgt von Wels und Umgebung; aus Aschach kommen vorwiegend Kartoffeln, Kraut und Gemüse, aus Eferding Gurken, Salat und ebenfalls Kraut und aus der Gegend von Scharn nebst Gemüse hauptsächlich Obst, besonders Kirschen. Auf diesem Markt sind Händler und Selbsterzeuger (Gärtner und Bauern) ungefähr gleich stark vertreten. Anschließend an diesen Lebensmittelmarkt ist der Großmarkt für Kartoffeln, Gemüse und Obst. Vollbeladen stehen dort die Pferdewagen, mit denen die Händler und Bauern zur Stadt fahren. Die Bauern verkaufen dort in großen Mengen ihre Waren.

Die Beschickung beider Lebensmittelmärkte (siehe Zeichnung 12 nach einer von mir vorgenommenen Zählung am Wochenmarkt) erfolgt am stärksten aus der nächsten Umgebung der Stadt aus einem Umkreis von 5 Kilometer Halbmesser, in welchem auch die vier Nachbargemeinden liegen. Ziemlich stark ist der Besuch auch noch aus einem Gebiet bis zu 10 und 15 Kilometer Halbmesser. Der Einzugsbereich erstreckt sich aber noch weiter hinaus, selbstverständlich nimmt die

Dichte mit zunehmender Entfernung ab. Bemerkenswert ist, daß sich die Beschickung aus der östlichen Richtung rasch verringert, da der Einfluß von Linz sich hier geltend macht und sehr nahe an Wels heranreicht. Der Marktbesuch ist natürlich im Winter geringer. Die Verkäufer aus Schwertberg kommen nur im Sommer und Herbst zum Wochenmarkt und verkaufen Schwämme und Beeren. Die gute Absatzmöglichkeit in der Stadt infolge des starken Verbrauches und die leichte Erreichbarkeit derselben veranlaßt die Landbevölkerung, für die Bedürfnisse der Stadt Gemüse und Milch über den Eigenbedarf hinaus zu erzeugen. Die Mehrerzeugung wird dann am Markt abgesetzt. Aus der näheren Umgebung

Beschickung des Lebensmittelmarktes in Wels am Wochenmarktstag.



Zeichnung 12

macht sich der tägliche Marktbesuch am Gemüsemarkt rentabel. Verkäufer sind teils Erzeuger (Bauern, Gärtner), welche ihre landwirtschaftlichen Produkte selbst auf den Markt bringen, teils Händler, welche am Erzeugungsort die Waren einkaufen und diese dann am Markt zum Verkauf absetzen. Teilweise sind es auch Kleinhäuser, die den Marktbesuch als Nebenerwerb betreiben.

Angrenzend an den Lebensmittelmarkt ist der Geflügelmarkt, auf dem

totes und lebendes Geflügel, Gänse, Enten, Hühner und Tauben, gehandelt werden. Weithin bekannt, auch außerhalb der Gaugrenzen, ist der Welscher Rassetauben-Markt. In der landwirtschaftlichen Bevölkerung gibt es nämlich sehr viele Liebhaber für Rassetauben, besonders die Malteser-Tauben sind es, die in der Welscher Umgebung am meisten gezüchtet werden. Die Züchter, zu denen besonders unsere einheimischen Bauernburschen zu zählen sind, und die Händler stammen aus Ober- und Niederdonau, sowie aus Salzburg. Die Bedeutung dieses Marktes ersieht man daraus, daß Edelrassen nach Mitteldeutschland (Sachsen, Dresden) ausgeführt werden. Der größte Umsatz findet an jedem Samstag in den ersten Monaten des Jahres statt, an dem durchschnittlich 100 Paar Tauben zum Markte gebracht werden. Zu Lichtmeß ist auf dem Lande allgemein die Kündigungszeit für die ländlichen Dienstmoten. Diese ziehen an diesem Samstag in großen Scharen zur Stadt und bringen auch die gezüchteten Tauben zum Markte. Ein besonders lebhaftes Treiben herrscht an diesem Tag, an dem die ländliche Jugend zur Stadt zieht. Wegen dieses Herumziehens heißt dieser Tag der Glanglsamstag.

Zu gleicher Zeit mit dem Marktleben auf der Ringstraße spielt sich schon von den frühen Morgenstunden an auf dem Platz für landwirtschaftliche Ausstellungen der Spanferkelmarkt (Jungschweinemarkt) ab, welcher bis zum Jahre 1929 auf dem östlichen Teil des Kaiser-Wilhelm-Ringes bis zum unteren Ende des Stadtplatzes abgehalten wurde. In vier langen, gedeckten Hallen werden schon am Abend vorher die Tiere untergebracht. 3000 Schweine und mehr kommen zum Verkauf und meist bleibt kein Stück dem Verkäufer zurück. Im Winter ist natürlich die Beschickung und der Besuch schwächer. Gegen Mittag ist der Handel beendet und die Schweine werden mit Lastautos abtransportiert. Zum Großteil sind die Verkäufer die Bauern selbst, nur wenige Händler sind vertreten, welche die Schweine auch von weiterher von Landwirten aufkaufen und am Wochenmarkt zum Verkauf absetzen. Käufer sind Bauern und Händler. Nach einer von mir vorgenommenen Zählung am 5. März 1938 wurden 2058 Schweine von 239 Lieferanten aus folgenden Gegenden angeliefert: Welscher Umgebung, Eferding, Linz-Land, Steyr, Kirchdorf, Gmunden, Grieskirchen und Vöcklabruck. Die Käufer kamen hauptsächlich aus folgenden Kreisen: Schärding, Braunau, Ried, Vöcklabruck, ferner aus Wien, Umstetten, St. Pölten, Melk, Zwettl, Wachau und aus dem Burgenland, aus Salzburg, Tirol und Vorarlberg. Die Beschickung erfolgt weitaus zum größten Teil aus dem Gaugebiet und nur in kleineren Mengen aus den anderen Gebieten.

In der Nähe des Schweinemarktes ist der Platz für den Rindermarkt. In der Vorkriegszeit war die Bedeutung dieses Marktes durch den Auftrieb von böhmischem Rindvieh als Nutz- und Schlachtvieh in den Sommermonaten sehr groß. Der Jahresauftrieb betrug damals annähernd 3000. Die Zahl des Auf-

triebes ging aber während der Kriegsjahre sehr stark zurück. In den letzten Jahren macht sich in der Beschickung dieses Marktes wieder eine kleine Zunahme bemerkbar; im Jahre 1936 etwa 500 Stück. Ein Grund für die geringe Beschickung des Rindviehmarktes liegt darin, daß die Rindviehzuchtgenossenschaften den Verkauf der Rinder übernehmen. Es sind meist die steirischen Bergscheden, Simmenthaler, Pinzgauer und Montafoner vertreten.

Viel bedeutender als der Viehmarkt und weit über die Grenzen des Landes hinaus bekannt ist der P f e r d e m a r k t. Durchschnittlich kommen in den letzten Jahren 1000 Pferde zum Verkauf, welche hauptsächlich in der Landwirtschaft eingestellt werden, da durch die Automobilisierung das städtische Pferdefuhrwerk verdrängt worden ist. Außerdem verhandeln die Pferdezüchtgenossenschaften Oberösterreichs Pferde, so daß die Auftriebszahl an den Märkten etwas sinkt. Es sind einheimische oder aus den angrenzenden Alpenländern Pinzgau, Kärnten, Steiermark gezüchtete Rassen, besonders norische Kaltblutpferde, die hier zum Verkauf gelangen. Für die Mehrzahl der Pferde sind die Gaue der Ostmark, besonders Niederdonau und die Stadt Wien Abnehmer, aber auch nach Süd-deutschland, Böhmen und Schweiz wurde in früheren Jahren viel verkauft.

Die Stadtgemeinde Wels ist berechtigt zur Abhaltung von zwei Pferdemarkten und einem Jährlingsmarkt jedes Jahr. Der erste Hauptmarkt fällt auf den Donnerstag nach dem Aschermittwoch, der zweite auf den Montag nach dem Dreifaltigkeitssonntag, der Jährlingsmarkt auf den 19. und 20. September. Ab 1932 bis 1936 fanden keine Jährlingsmärkte mehr statt. Außer diesen Märkten werden an den Wochenmarktstagen in einzelnen Gasthofstallungen Pferde gehandelt.

Beim Pferde-, sowie beim Viehmarkt macht sich allgemein nach dem Kriege durch den Zusammenbruch der Monarchie ein Rückgang an der Stückzahl bemerkbar. Ebenfalls hat sich auch das Handelsgebiet verengt. Der Schweinemarkt hat jedoch nach dem Kriege an Bedeutung zugenommen.

Im Frühjahr und im Herbst spielt sich an den Samstagen auf der Ringstraße der B a u m m a r k t ab. Baumschulenbesitzer sind Gärtnereien und Bauern, welche die Bäume verkaufen, und die einheimische Landwirtschaft ist Abnehmer.

Im Jahre 1935 wurde das Bundesgesetz herausgegeben, daß keine Obstbäume, da sie vielfach durch das lange Liegen am Markt Schaden erlitten hatten, auf den Markt gebracht werden dürfen, sondern nur mehr Waldbäume und Ziersträucher. Durchschnittlich gelangten an jedem Samstag im Frühjahr und Herbst zum Verkauf: 30.000 Stück Fichten, 5000 Stück Erlen, 20.000 Stück Lärchen, 500 Stück Eschen, 500 Stück Föhren, 100 Stück Birken, 50 Stück Blau-

tannen, 50 Stück hohe Rosenstöcke, 30 Stück niedere Rosenstöcke, 40 Stück Stachelbeeren, 20 Stück Johannisbeeren, 200 Stück Ziersträucher.

Der an jedem Samstag im März und April 1937 abgehaltene Baummarkt war hauptsächlich von Händlern aus Wels und Umgebung, sowie aus dem Kremstal besucht.

Unter den landwirtschaftlichen Produkten, die der Bauer zum Verkauf in die Stadt bringt, ist für die Lebensmittelversorgung der Stadt die Milch von größter Bedeutung.

Sämtliche Zahlenangaben stammen von der Milchverkehrsstelle Wels.

Die Gesamtmenge der nach Wels gebrachten Milch wird von rund 750 Erzeugern geliefert.

Die Milchversorgung unserer Stadt erfolgte seinerzeit entweder durch die Molkereigenossenschaft, welche die Milch an die Händler oder Wiederverkäufer absetzt, oder durch die Liefergenossenschaften, welche die Frischmilch im Kleinverkauf unmittelbar vom Produktionsort an den Verbraucher abgibt.

Die Anlieferung der Liefergenossenschaft beträgt im Tag 7100 Liter Milch und wöchentlich 126 Liter süßen und 100 Liter sauren Rahm. Die Zustellung erfolgt zum Großteil per Achse, und zwar aus einem Umkreis von 8 Kilometer Radius, aus folgenden Ortschaften: Thalheim-Schleißheim mit 1350 Liter Milch, Steinhaus mit 500 Liter Milch, Lichtenegg mit 1600 Liter Milch, Gunkskirchen mit 100 Liter Milch, Puchberg mit 700 Liter Milch, Pernau mit 1250 Liter Milch, Marchtrenk mit 190 Liter Milch. Der Rest entfällt auf Molkereigenossenschaftsmitglieder, welche auch Privatlieferungen haben.

Die tägliche Gesamtanlieferung an die Molkereigenossenschaft beträgt 11.000 bis 12.000 Liter Milch, wovon täglich 1900 Liter Milch auf den Verbrauch in der Stadt entfallen, 6000 Liter täglich mit der Bahn nach Wien gesandt und ein kleiner Teil zur Buttererzeugung (1700 Liter täglich) verwendet werden. Der Butterverkauf ist in Wels gering, da weitaus der größte Teil am Wochenmarkt eingekauft wird. Daher wird auch ein Großteil der von der Welscher Molkerei erzeugten Butter an die Schärddinger Molkerei geliefert. In Wels gelangen noch 300 Liter Magermilch, 100 Liter saurer und 20 Liter süßer Rahm zum Verkauf. Das Einzugsgebiet wird durch die Eisenbahn bedeutend vergrößert, so daß auch die Milchversorgung der Stadt von einer weiteren Umgebung aus ermöglicht wird. Die Bahn bringt täglich eine große Menge Milch aus bis 14 Kilometer entfernten Dörfern zur Stadt: Oftering 730 Liter Milch, Hörsching 1100 Liter Milch, Marchtrenk 1200 Liter Milch und 30 Liter Rahm, Roitham 150 Liter Milch, Haiding 380 Liter Milch, Puchberg 200 Liter Milch, Lambach 40 Liter Milch, Gunkskirchen 55 Liter Milch, Pettenbach 60 Liter Milch, Steinhaus 250 Liter Milch und 30 Liter Rahm. Der übrige, größere Teil wird mit Auto oder Wagen in die Stadt befördert.

Obwohl die Umgebung von Wels für den Getreidebau äußerst günstig ist (Körndlbauern), so wird in der Nähe von größeren Siedlungen stärker Rinderzucht betrieben, da in den Städten der Milchabsatz günstig ist. Außerdem haben sich die landwirtschaftlichen Verhältnisse durch den Zuckerrübenbau, sowie durch ungünstige Verhältnisse auf dem Getreidemarkt zugunsten der Viehwirtschaft verschoben. Auch haben die verschiedenen Viehzuchtgenossenschaften durch ihre erfolgreichen Bemühungen, die Milcherzeugung zu steigern, viel zur Hebung der Milchwirtschaft beigetragen.

Eine für den landwirtschaftlichen Handel besonders wichtige Einrichtung ist die *Lagerhausgenossenschaft* (500 Mitglieder), welche sich mit Bezug und Verwertung aller landwirtschaftlichen Bedarfsartikel und Erzeugnisse, wie Saatgut, Getreide, Kartoffeln, Futterartikel und Kunstdünger, befaßt. Der jährliche Umsatz sämtlicher Artikel beträgt 3000 Waggon. Die Genossenschaft hält ständig 100 bis 300 Waggon verschiedener Produkte und Bedarfsartikel auf Lager, so daß der Landwirt stets seine Ware zur Stadt zuführen und Bedarfsartikel mit zurücknehmen kann. Dem steigenden Geschäftsumfang entsprechend, wurden folgende Lagerhäuser und Geschäftsstellen errichtet: Pernau bei Wels, Marktrenk, Hörsching, Linz, Gunskirchen, Schwanenstadt, Gaspoltshofen, Laakirchen, Sattledt, Fischlham und Steinerkirchen a. Tr. Die Lage des Welsener Lagerhauses ist äußerst günstig, da die Nähe des Bahnhofes eine Industriegleisanlage ermöglichte.

Die Bedeutung von Wels für den landwirtschaftlichen Handel kommt auch darin zum Ausdruck, daß die Stadt im Jahre 1933 eine Fruchtbörse erhielt. Der Landesverband der oberösterreichischen Produzentenhändler hielt bis zum Jahre 1933 an jedem Samstag in Wels Großmärkte ab, auf denen die Landwirte der Umgebung ihre Produkte (Getreide, Mahlprodukte, Futtermittel), nach Mustern verhandelten. Diese Großmärkte wurden im Jahre 1933 in eine *Fruchtbörse* umgewandelt, welche jeden Dienstag in Linz und jeden Samstag in Wels abgehalten wurde. Von ganz Oberdonau und von den übrigen Gauen kommen die Bauern und Genossenschaften als Verkäufer und die Müller und Händler als Käufer.

Im Zusammenhang mit den Märkten muß auch das *Welsener Volksfest* erwähnt werden. Auf einem schönen Gelände, das begrenzt ist durch Waldbäume und sich an den prächtig angelegten Stadtpark anschließt, wird diese Veranstaltung abgehalten. Im Jahre 1878 fand das erste Volksfest in Wels und von diesem Zeitpunkt in jedem zweiten Jahr ein solches statt. Infolge des Kriegsausbruches ist es im Jahre 1914 zur Veranstaltung dieses Volksfestes nicht mehr gekommen. Erst im Jahre 1924 hielt Wels wieder in jedem zweiten Jahr ein Volksfest ab. Die ständige Zunahme der Besucherzahl und der Platzgröße zeigt, daß diese Veranstaltung in einer steigenden Entwicklung begriffen ist.

Jahr	1924	1926	1928	1930	1932	1934	1936
Besucherzahl . .	134.000	183.000	246.000	314.000	360.000	270.000	275.000
Gesamte Platzgröße in m ² . . .	45.100	57.211	106.644	192.545	215.616	229.410	287.144 ²³⁾

Von der Landbevölkerung wird das Volksfest mit besonderer Vorliebe aufgesucht, da mit dem Volksfest eine landwirtschaftliche, gewerbliche und industrielle Ausstellung verbunden ist. In der Beschickung der Pferde-, Rinder-, Schweine- und Kleintierausstellung, welche als die größte Tierschau der Ostmark bezeichnet werden kann, sind Züchter aus Oberdonau und den benachbarten Gauen beteiligt. Auch Feldfrüchte, Obst und Blumen, ja überhaupt alles, was mit der Landwirtschaft in Beziehung steht, wird zur Schau gestellt. Auch die beiden anderen Ausstellungszweige werden von bedeutenden Firmen des Landes und außerhalb desselben mit industriellen und gewerblichen Erzeugnissen besetzt. Den Besuchern aus den Kreisen der Landwirtschaft und aus der Geschäftswelt wird Gelegenheit geboten, mit den Erzeugern in Beziehung zu kommen und Käufe abzuschließen.

Die Angaben für die Statistiken, sowie alle anderen Zahlenangaben wurden mir vom Welsler Marktamt in entgegenkommender Weise zur Verfügung gestellt.

Die große Anzahl der Märkte und das Volksfest verraten die Bedeutung der Stadt Wels als des Zentrums des landwirtschaftlichen Handels in Oberdonau. Das reiche Hinterland, die günstige Verkehrslage der Stadt und ihre landwirtschaftliche Industrie geben die Grundlage für diesen Wirtschaftszweig. Die Märkte sind bis auf den Lebensmittelmarkt ausgesprochene Handelsmärkte, während die Märkte in Einz hauptsächlich auf den Verbrauch der Stadt eingestellt sind. Das Einflußgebiet des Welsler Wochenmarktes ist auch bedeutend größer als das der Einzer Märkte.

e) Wels als Sitz von Verwaltungsbehörden und die kulturelle Bedeutung der Stadt.

Die wichtigsten Verwaltungsbehörden für das ganze Land liegen in der Gauhauptstadt Einz, so daß Wels nur der Sitz wichtiger Kreis- und städtischer Behörden wurde. Damit gewinnt es auch Einfluß auf die Umgebung.

Die höchste Verwaltungsbehörde in Wels ist der Landrat. Auch sämtliche Unterabteilungen des Landrats-Amtes befinden sich in Wels. Ebenso sind hier die Sicherheitsbehörden: das Polizeikommissariat, ein Gendarmeriekommando und von den militärischen Behörden ein Regimentskommando vertreten. Nur eine einzige wichtige Behörde, deren Amtsbereich über den Gau hinausreicht, das Revierbergamt, hat hier seinen Sitz; sein Verwaltungsgebiet erstreckt sich über Oberdonau und Salzburg. Sonst deckt sich der Bereich sämtlicher anderen Behörden mit dem Kreisgebiet von Wels.

Die kirchlichen Behörden, das Dekanatsamt und eine evangelische Pfarre, haben hier ihren Sitz.

Der kulturelle Einfluß einer Stadt, so auch der von Wels, ist schwer faßbar. Am besten läßt er sich durch das Schulwesen bestimmen und darin liegt auch die Hauptbedeutung der Stadt Wels im kulturellen Leben. Durch das sehr gut entwickelte Schulwesen übt sie eine starke Anziehung auf die Umgebung aus und das Einzugsgebiet der einzelnen Schultypen reicht um so weiter, je größer die Entfernung einer gleichartigen Anstalt ist.

In der Dreiteilung der Schüler in solche, die aus Wels, aus den vier Nachbargemeinden und von auswärts kommen, ist auch schon ungefähr eine Teilung in Schüler, die zu Fuß und mit dem Rad oder mit dem Kraftwagen, wenn eine solche Verbindung besteht, und mit der Bahn zur Schule kommen, gegeben. Die Schüler aus dem Stadtgebiet und den vier Nachbargemeinden kommen bis zu einer Entfernung von 5 Kilometer zu Fuß oder mit dem Rad. Die weiter auswärts wohnenden Schüler benützen meist die Bahn, wodurch die Schulen auch noch von der weiteren Umgebung erreichbar sind. Die Bahnen und Kraftwagenlinien haben dem Schülerverkehr Rechnung getragen. Es treffen die Frühzüge und Kraftwagen vor dem Unterrichtsbeginn ein.

Die auswärtigen Schüler kommen vorwiegend aus einem Umkreis von 15 Kilometer Radius. Diese Entfernung erweitert sich aber noch in einzelnen Fällen bis auf 30 Kilometer.

Da der Schulbereich von Linz bis einschließlich Marchtrenk reicht, ist die Beschickung der Welscher Schulen aus dieser Richtung äußerst gering. Dennoch kommt noch eine größere Anzahl von Marchtrenk nach Wels, da die Entfernung Marchtrenk—Wels geringer ist als die von Marchtrenk nach Linz.

Zur Bestimmung des Einfluszbereiches der Schulen wurden die Wohnorte der Eltern herangezogen.

In das Gebiet einzelner Volksschulen der Stadt sind auch einige ländliche Nachbargemeinden einbezogen. Jedoch größer wird der Einfluszbereich auf die Umgebung bei den höheren Schultypen. Die Knabenhauptschule — 1870 gegründet und eine der ältesten Schulen im Gau — war eine Bezirkschule; daher wurden alle Schüler, die zum Welscher Bezirk gehörten, aufgenommen. Nach ihrer Schülerzahl 571 war sie die größte Schule von Oberösterreich.

Für alle Hauptschulen (Knabenhauptschule, Mädchenhauptschule Herrengasse und Neustadt, Evangelische Mädchenhauptschule, Hauptschule der Schulschwestern) mit einer Gesamtschülerzahl von 1372 ergeben sich folgende Prozentzahlen: 46.0 v. H. aus Wels, 34.4 v. H. aus den vier Nachbargemeinden, 18.8 v. H. von auswärts und 0.3 v. H. interne Zöglinge. Aus der Umgebung der Stadt ist die Beschickung der Hauptschulen stärker als aus dem Stadtgebiet selbst, da verhältnismäßig viel Schüler aus der Stadt die Mittelschulen besuchen. (Aus

Wels besuchen 399 Schüler die Mittelschulen und 639 die Hauptschulen.) Die auswärtigen Besucher der Hauptschulen kommen zum Großteil aus einem Umkreis von 15 Kilometer Durchmesser, aber das Einzugsgebiet für diese Schulen reicht auch noch in mehreren Fällen bis zu 30 Kilometer.

Verhältnismäßig groß ist die Zahl der Schüler der Umgebung in den gewerblichen Fortbildungsschulen der Stadt, da diese sich als einzige zwischen denen von Einz und Salzburg einschleibt. 74.81 v. H. des Schülerstandes von 532 haben ihren Wohnsitz in der Stadt.

Von der Privat-Frauengewerbeschule (86 Schülerinnen) stammt etwas mehr als die Hälfte der Schülerinnen (48) aus Wels und den vier Nachbargemeinden, die übrigen (38) aus den größeren Märkten der Welscher Umgebung.

Eine stark von auswärts besuchte Schule ist die Handelsschule, die gegenwärtig als kaufmännische Wirtschaftsschule bezeichnet und von der Stadtgemeinde erhalten wird. 47.9 v. H. der Gesamtschülerzahl von 217 entfallen auf Schüler aus Wels und den vier Nachbargemeinden und 52.1 v. H. auf auswärtige Schüler, welche besonders aus dem Hausruck-, Traun- und Innviertel und auch aus dem Salzkammergut kommen. Ebenso wird von der Stadtgemeinde eine von der ganzen Ostmark, aber auch aus den Nachfolgestaaten der ehemaligen Monarchie, der Schweiz und Italien besuchte Mülhereifachschule (gegründet 1920) erhalten. Sie ist die einzige der Ostmark.

In den beiden Mittelschulen (früheres Bundesrealgymnasium, jetzt Oberschule für Jungen, und früheres Mädchenrealgymnasium der Schulschwester, jetzt Oberschule für Mädchen) ist das Einzugsgebiet etwas verkleinert, da in den benachbarten Städten (Einz, Ried, Gmunden und im Markt Kremsmünster) Mittelschulen vorhanden sind. Bei einem Schülerstand von 728 in beiden Mittelschulen zusammen war der Wohnsitz der Eltern von 49.9 v. H. in Wels, von 6.9 v. H. in den vier Nachbargemeinden und von 30.6 v. H. aus auswärts; 12.6 v. H. entfielen auf interne Zöglinge und Kostschüler.

Der Schulbesuch aus einer Entfernung von 15 Kilometer ist am stärksten. Durch den Bahnverkehr wird eine stärkere Beschickung auch noch bis zu einem Kreis von 30 Kilometer Durchmesser ermöglicht, darüber hinaus kommen aber nur wenige Schüler.

Die zahlenmäßigen Grundlagen über sämtliche Schulbesuche erhielt ich aus dem Schülerverzeichnis 1937/38.

Der Einfluszbereich der kirchlichen Behörden wurde schon früher erwähnt.

Die geistige Kultur von Wels äußert sich auch darin, daß verschiedene Vereine (Urania, Traunviertler Künstlergilde, Städtisches Museum, Gesangvereine), in Ausstellungen und Vorträgen Kunst und Wissenschaft pflegen und lebhaft fördern.

Durch eine größere Reihe von Zeitungen und Zeitschriften, die in Wels erscheinen, übt die Stadt auch einen kulturellen Einfluß auf die Umgebung aus.

Zusammenfassend können wir sagen, daß der Einfluß von Wels in politischer und kultureller Beziehung sich ungefähr 15 bis 20 Kilometer weit hin erstreckt und mit der Kreisgrenze zusammenfällt. Genau läßt sich eine solche Grenze nicht ziehen. In vielen Fällen greift der Einflußbereich über die Grenze hinaus und umfaßt ein noch größeres Gebiet.

Entsprechend der Bedeutung der Stadt Wels als Verwaltungs- und Kulturträgerin ist ein Teil der Bevölkerung im öffentlichen Dienst tätig. Nach der Volkszählung im Jahre 1934 (150, S. 21) haben wir 1559 Beschäftigte im öffentlichen Dienst. Davon stehen in der politischen Verwaltung 18.5 v. H., im Schulwesen 14.6 v. H., bei der Bundesbahn 22.8 v. H. und 8.9 v. H. bei der Post in Dienst. Der Rest von 35.2 v. H. entfällt auf sonstige kleine Anstalten und Ämter (Krankenanstalten, Kindergärten, Pfarrämter usw.).

Zusammenfassung.

Wir haben also gesehen, wie hauptsächlich in der Neuzeit der Erdgeschichte der Boden, auf dem Wels steht, gebildet und geformt wurde, die Bodenschätze, der Kofllehm, die nur an wenigen Orten vorkommenden Jodquellen und das in der Ostmark einzige Erdgas sich bildeten, wie aber auch der unfruchtbare Schotter, in dem die Bäche der Welsler Heide versickern, und unterstützt von den zahlreichen Überschwemmungen des Gebirgsstromes die Wildnis des Auwaldes entstand, wie aber doch der Fleiß der Menschen sie zu einer Kornkammer umgestaltete.

Als Brückenort war Wels schon für die Römer ein wichtiger Verkehrs-knotenpunkt, im Mittelalter wetteiferte die Stadt mit der Landeshauptstadt an Bedeutung und ist heute noch der Mittelpunkt eines über die Grenzen des Gaues hinaus reichenden landwirtschaftlichen Handels.

Der Grundriß der alten Stadt ist sicherlich durch das römische Lager beeinflusst worden; aber weder die große Zahl alter und schöner Häuser noch die Neubauten der in den letzten Jahrzehnten rasch gewachsenen Stadt machen sie zu einer Sehenswürdigkeit. Trotzdem bietet sie den Fremden, die sie auffuchen, des Interessanten genug. Die Volksfeste und alle Arten von Märkten spielen dabei freilich eine große Rolle.

Gewerbe und Handel haben schon im Mittelalter hier geblüht. Als Industriestadt steht sie allerdings hinter dem viel größeren Einz und hinter Steyr zurück, es hat aber auch der Niedergang der Industrie in den letzten Jahren sich in Wels nicht so verheerend ausgewirkt wie in Steyr.

Als Markttort beherrscht Wels nach wie vor ein weites Gebiet, mit der Eisenbahn, Kraftwagen und Pferdefuhrwerken kommen tausende von Käufern und Verkäufern. Diese Bedeutung fördernd und von ihr gefördert ist die Bedeutung der Stadt als Sitz von Ämtern, Schulen und anderen Kulturstätten, was ihren Einfluß weiter reichen läßt, als es sonst bei einer Stadt gleicher Größe der Fall ist.

Ausblick.

Der Abschluß dieser Arbeit fiel in eine in jeder Beziehung hochbedeutende Zeit. Der Anschluß des Staates Österreich an das Deutsche Reich hat einen grundstürzenden Wandel geschaffen, der sich nicht nur politisch, sondern auch wirtschaftlich und städtebaulich sehr stark auswirken wird. Ganz abgesehen davon, daß das Land Oberösterreich ein Gau des Deutschen Reiches geworden ist und Oberdonau heißt, und manche Plätze und Straßen der Stadt ihren Namen geändert haben²⁴⁾, wird die Stadt selber in mancher Hinsicht ihren Charakter stark ändern. Die Wels benachbarten Gemeinden Puchberg, Lichtenegg und Pernau wurden eingemeindet. Die Eingemeindung Thalheims ist für einen späteren Zeitpunkt in Aussicht genommen. Das Gemeindegebiet von Wels beträgt nach der vollständigen Durchführung der Eingemeindungen der vier Nachbargemeinden nicht mehr 4.12 km², sondern 62.7 km². Die Wohnbevölkerungszahl steigt von 16.288 auf 28.705 und die Häuserzahl von 1184 auf 2783. (130, S. 21.)

Der Kreis Wels erhielt vom Bezirk Linz-Land die Gemeinde Weißkirchen und vom Bezirk Steyr-Land die Gemeinde Sipbachzell.

Wels, das auch eine Fliegergarnison geworden ist, erhielt in der Umgebung des Flugplatzes dementsprechende Bauten. Einige Baulücken der Stadt werden für die Zwecke der Wehrmacht verbaut.

Es ist weiters in Aussicht genommen, den Bahnhof weitgehend auszubauen. Dabei sollen Inselbahnsteige mit unterirdischen Zugängen gebaut und die Bahnhofshalle etwas nach der Richtung Linz verlegt werden. Die städtische Siedlung am Posthofplatz wird noch bis zur Römerstraße weiter ausgebaut. Es handelt sich dabei um die Ausführung eines großen Wohnbauprogrammes. Zwischen Schemm-Schule (frühere evangelische Schule) und Hauptschule, ebenso gegenüber dem Krankenhaus, soll ein großer Park angelegt werden. Einem jahrzehntealten Bedürfnis soll die Kanalisation der Stadt und der Bau einer Wasserleitung abhelfen. Die schon fertig ausgebaute Entnahmestelle des Grundwassers liegt beim Wirt am Berg und die beiden Speicher kommen am Reinberg und auf den Höhenrücken nördlich der Stadt zu liegen.

Die vorhandenen und neu entstehenden Industrieanlagen sollen — Wels hat zumeist Westwind — an den Ostrand der Stadt verlegt werden und dadurch der Entwicklung der Wohnbausiedlung nach Westen, der Entstehung eines sogenannten „Westend“, die Wege geebnet werden. Die neue politische Lage wirkt sich in anderer Hinsicht ebenfalls stark aus: die Errichtung eines Wehrbezirkskommandos, eines Wehrmeldeamtes und der Reichsbauernschaft dürften ebenfalls noch zu Neubauten führen. An wichtigen Bauten sind noch geplant: ein Gebäude für die Polizei und für die Deutsche Arbeitsfront, ferner ein Kreis-

haus, ein Postamt und eine Stadthalle. Diese Neubauten werden im Gebiet der Kaserne errichtet, deren Abtragung dadurch bewirkt wird. Auch eine Verlegung der Lokalbahn wird die Folge sein. Hier soll der zukünftige Mittelpunkt der Stadt mit den Gebäuden der Verwaltungsbehörden entstehen, wohin sich auch dann das ganze Leben und Treiben der Stadt verlagern wird, während der Stadtplatz seine von altersher wichtige Bedeutung etwas einbüßen wird. Der Ausbau des Elektrizitätswerkes ist ebenfalls vorgesehen.

Das Welscher Volksfest, das mit einer der Hauptgrundlagen der wirtschaftlichen Bedeutung der Stadt Wels darstellt, hat dadurch sein Wesen stark geändert, daß in jedem zweiten Jahr der Reichsnährstand eine Landeschau, verbunden mit dem Volksfest, zu veranstalten beabsichtigt. Die Stadt Wels wird der Unternehmer, allerdings dabei auch dem Reichsnährstand unterstellt sein. Für diese Veranstaltung wurde eine große Ausstellungshalle im Flächenausmaß von 88×22 m auch für kulturelle und politische Ausstellungen errichtet. Der Reichsnährstand beabsichtigt noch den Bau einer großen Viehversteigerungshalle und es gelang ihm, auch die oberösterreichische Hengstenschau, die seit sechzig Jahren in Enns war, nach Wels zu ziehen.

Infolge des Anschlusses wurde der Verkehr nach dem übrigen Reichsgebiet viel größer, wodurch die Strecke Wels—Passau sehr stark in Anspruch genommen wird und an Bedeutung unvergleichlich gewonnen hat, während über Salzburg der Durchzugsverkehr sich nicht besonders vermehrt hat. Die Passauer Strecke wurde daher noch im Jahre 1938 als Hauptstrecke zweigleisig ausgebaut. Ferner wurde auch ein neuer Güterbahnhof angelegt.

Wels wird zwischen zwei Reichsautobahnen zu liegen kommen. Die Strecke Passau—Linz wird in der Gegend von Buchkirchen nördlich von Wels vorüberführen, die zweite Strecke, Salzburg—Wien, über Eberstallzell nach Osten gehen. Zwischen diesen beiden Strecken soll eine 20 m breite Nord—Süd-Verbindungsstraße gelegt werden. Diese soll westlich der Lichtenegger Siedlung geführt werden und anschließend die Traun überqueren. Diese Verbindungsstraße hätte auch noch den weiteren Zweck, die Verbindung mit dem Pyhrnpaß herzustellen. Wels kommt dadurch in die Mitte eines großen Straßendreiecks zu liegen. Zwischen den Lichtenegger Siedlungen und der Nord—Süd-Verbindungsstraße werden Kleingärten angelegt, während östlich an die Siedlungen sich ein breiter Grundstreifen und daran ein Gebiet mit einer schwach gelockerten Bauweise anschließen soll, das dann in den geschlossen verbauten, neu geplanten Stadtkern übergeht.

Es eröffnen sich, wie geschildert, aus der politischen und staatsrechtlichen Neuordnung für die Stadt Wels großzügige und durchaus erfreuliche Ausblicke.

Anmerkungen.

- 1) Dr. Hermann Molterer, sowie sein Vater, Regierungsrat Josef Molterer, führen seit einer Reihe von Jahren die Welsler meteorologische Beobachtungsstation.
- 2) Der auffällige Unterschied gegenüber der in der ersten Zahlentafel gebrachten Zahl erklärt sich aus dem unzureichenden Beobachtungsmaterial von Schwarz, dem für seine Berechnungen nur eine vierjährige Beobachtungszeit zur Verfügung stand, worauf ich nochmals zurückkommen werde.
- 3) Enumeratio der um Wels in Oberösterreich wildwachsenden oder zum Gebrauche der Menschen in größerer Menge gebauten Gefäßpflanzen und ihrer Standorte (42).
- 4) Errechnet auf Grund der landwirtschaftlichen Betriebszählung in der Republik Österreich vom 14. Juli 1930. (132, S. 14 u. 15.)
- 5) Errechnet auf Grund der landwirtschaftlichen Betriebszählung in der Republik Österreich vom 14. Juli 1930. (132, S. 18 u. 19.)
- 6) Nach Angabe des Stadtbauamtes Wels.
- 7) Diese Zahlenangaben stammen vom Stadtbauamt Wels.
- 8) Laut Volkszählung 1934 (130).
- 9) Gielge Ignaz: Topographisch-historische Beschreibung alter Städte, Märkte und Schlösser Österreichs ob der Enns (108).
- 10) Orts-Repertorium des Erzherzogthumes Österreich ob der Enns (115, S. 137).
- 11) Spezial-Ortsrepertorium von Oberösterreich (116, S. 209).
- 12) Spezial-Ortsrepertorium von Oberösterreich (117, S. 250).
- 13) Ergebnisse der Volkszählung vom 31. Dezember 1910 (129, S. 13).
- 14) Nowak H. (113, S. 28).
- 15) Ergebnisse der österreichischen Volkszählung 1934 (130, S. 20).
- 16) Orts-Repertorium des Erzherzogthumes Österreich ob der Enns (115).
- 17) Ergebnisse der österreichischen Volkszählung 1934 (130, S. 20).
- 18) Die Zunahme beruht auch teilweise auf Eingemeindungen von Ortschaften.
- 19) Zahlen nach dem Austria-Hotelbuch (101, S. 179 u. 180).
- 20) Zahlen nach dem Statistischen Handbuch für den Bundesstaat Österreich, 17. Jahrgang, Wien 1937 (134, S. 34 u. 35).
- 21) Errechnet auf Grund der Fremdenziffern im Meldeamt Wels.
- 22) Dieser Anteil ist deshalb so hoch, da auch die Papierfabrik in Nettingsdorf den Strom vom Welsler Elektrizitätswerk bezieht.
- 23) Mit dem Gelände für die Sportveranstaltungen während des Volksfestes und den Autoparkplätzen 329.304 m².
- 24) Der Stadtplatz wurde auf Adolf-Hitler-Platz, der Kaiser-Franz-Josef-Ring und der Kaiser-Wilhelm-Ring auf Hermann-Göring-Ring umbenannt. Ebenso erhielt die ehemalige Franz-Salvator-Straße den Namen Manfred-von-Richtshofen-Straße, die ehemalige Rainerstraße den Namen Wilhelm-Boelde-Straße.

Schriften-Verzeichnis.

1. Allgemeine stadtgeographische und zu Vergleichszwecken benützte Schriften.

- 1 Bobek H.: Grundfragen der Stadtgeographie. Geographischer Anzeiger 1927.
- 2 Bobek H.: Innsbruck eine Gebirgsstadt, ihr Lebensraum und ihre Erscheinung. Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde, 25. Band, Stuttgart 1928.
- 3 Dörries H.: Der gegenwärtige Stand der Stadtgeographie. Petermanns Geographische Mitteilungen, Ergänzungsheft 209, 1930.
- 4 Geisler W.: Beiträge zur Stadtgeographie, Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde, Berlin 1920.
- 5 Geisler W.: Die deutsche Stadt. Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde, 22. Band, Stuttgart 1924.
- 6 Gradmann R.: Die städtischen Siedlungen des Königreichs Württemberg, Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde, 21. Band, Stuttgart 1914.
- 7 Gradmann R.: Schwäbische Städte. Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde, Berlin 1916.
- 8 Güttenberger H.: Die Donaustädte in Niederösterreich. Landeskundliche Bücherei, Wien 1924.
- 9 Häffert K.: Die Städte. Aus Natur und Geisteswelt, Leipzig 1907.
- 10 Häffinger H.: Über die Aufgabe der Städtekunde. Petermanns geographische Mitteilungen, 2. Band, 1910.
- 11 Häffinger H.: Über einige Aufgaben der Geographie der Städte. Geographischer Jahresbericht aus Österreich, 1910.
- 12 Hettner A.: Die Lage der menschlichen Ansiedlungen. Geographische Zeitschrift, 1. Band, 1895.
- 13 Hettner A.: Die wirtschaftlichen Typen der Ansiedlungen. Geographische Zeitschrift, 8. Band, 1902.
- 14 Kriechbaum E.: Die Städte des Inn- und Salzachgaaes. Braunauer Heimatkunde 1924.
- 15 Leigner O.: Der Stadtgrundriß und seine Entwicklung. Die Landkarte, Fachbücherei für jedermann in Länderaufnahmen und Kartenwesen. Wien 1924.
- 16 Lukas G.: Die geographische Lage der Donaustadt Linz. Geographischer Anzeiger, 6. Jahrgang, 1905.
- 17 Lukas G.: Die Stadt Graz in ihren geographischen Beziehungen. Sonderabdruck aus den Mitteilungen der k. u. k. geogr. Gesellschaft in Wien 1909.
- 18 Passarge S.: Die Stadtlandschaften der Erde. Hamburg 1930.
- 19 Schlüter O.: Bemerkungen zur Siedlungsgeographie. Geographische Zeitschrift, 5. Band, 1899.
- 20 Schlüter O.: Grundfragen der Stadtgeographie. Geographische Zeitschrift, 5. Band, 1899.
- 21 Schlüter O.: Über den Grundriß der Städte. Geographische Zeitschrift, Berlin 1899.
- 22 Sidaritsch M.: Die steirischen Städte und Märkte in vergleichender geographischer Darstellung. Festschrift für Robert Sieger, 1924.
- 23 Singer G.: Heidelberg, eine Stadtuntersuchung auf geographischer Grundlage. Heidelberg 1933.

2. Allgemeine Schriften und Sammelwerke.

- 24 Berger Fr.: Oberösterreich, ein Heimatbuch für Schule und Haus. Wien 1925.
 25 Commenda H.: Materialien zur Bibliographie Oberösterreichs. Jahrbuch des oberösterreichischen Musealvereins, 43. bis 94. Bd.
 26 Edelbacher L.: Landeskunde von Oberösterreich. Einz 1873.
 27 Gmunden, das Buch der Stadt. In „Die Städte Deutschösterreichs“, Band 5, Herausgeber Erwin Stein.
 28 Gsteu H.: Länderkunde Österreichs. Innsbruck 1936.
 29 Haberlandt M.: Österreich, sein Land, sein Volk und seine Kultur. Wien 1927.
 30 Haritz J.: Mein Heimatland Oberösterreich. Wien 1925.
 31 Krafowizer J.: Heimatkunde von Oberösterreich. Einz 1872.
 32 Kriechbaum E.: Landschaftskunde des oberen Innviertels. Braunauer Heimatkunde 1921.
 33 Leitmeier H.: Die österreichischen Alpen. Leipzig 1928.
 34 Oberösterreich, Land und Volk. Verlag Koenig. Wien 1926.
 35 Oberösterreich und Salzburg. In „Die österreichisch-ungarische Monarchie in Wort und Bild“. Wien 1889.
 36 Stumpffoll K.: Illustrierter Führer durch die Stadt Wels. Wels 1926.
 37 Wels, das Buch der Stadt. In „Die Städte Deutschösterreichs“, Band 7, Herausgeber Erwin Stein.

3. Schriften und Quellen zu den geographischen Grundlagen.

- 38 Aigner Fr.; Erdgas und Erdöl im oberösterreichischen Schlierbecken. Österreichische Monatschrift für den öffentlichen Baudienst und das Berg- und Hüttenwesen.
 39 Commenda H.: Ubrif des Aufbaues Oberösterreichs aus Gesteinen und Mineralien. Heimatgaue. 7. Jahrgang, 1926.
 40 Commenda H.: Die Hagelschäden von 1840 bis 1870 in Oberösterreich. Heimatgaue, Zeitschrift für oberösterreichische Geschichte, Landes- und Volkskunde. 2. Jahrgang, 1921.
 41 Commenda H.: Materialien zur Geognosie Oberösterreichs. Jahrbuch des oberösterreichischen Musealvereins, Einz, 1900.
 42 Enumeratio der um Wels in Oberösterreich wildwachsenden oder zum Gebrauch der Menschen in größerer Zahl gebauten Gefäßpflanzen und ihrer Standorte. Bearbeitet von einigen Freunden der Pflanzenkunde. Wels 1871.
 43 Gözinger G.: Neueste Erfahrungen über den oberösterreichischen Schlier unter besonderer Berücksichtigung der beiden 1200 m Tiefbohrungen bei Braunau am Inn. Montanistische Rundschau Nr. 24, 1925.
 44 Grill R.: Das Oligozänbecken von Gallneukirchen bei Linz a. d. Donau und seine Nachbargebiete. Mitteilungen der geologischen Gesellschaft Wien, 1935.
 45 Hoernes R.: Bau und Bild der Ebenen Österreichs. Sonderabdruck aus „Bau und Bild Österreichs“, Wien 1903.
 46 Knett J.: Die Jodquellen von Wels. Welscher Zeitung, 1926, Nr. 35.
 47 Koch G. U.: Aphorismen zu den jüngsten Welscher Gasbrunnen. Sonderabdruck aus der „Deutschen Rundschau für Geographie und Statistik“, 20. Jahrgang, 1898. 6. Heft.

- 48 Koch G. U.: Welfer Erdgas und dessen rationellere Verwertung. Separatabdruck aus Nr. 3 der „Allgemeinen österr. Chemiker- und Technikerzeitung“ vom 1. Februar 1911, Jg. 29, Wien 1914.
- 49 Koch G. U.: Die im Schlier der Stadt Wels erbohrten Gasquellen nebst einigen Bemerkungen über die obere Grenze des Schliers. Verhandlungen der geologischen
- 50 Koch G. U.: Die Naturgase der Erde und die Tiefbohrungen im Schlier von Oberösterreich. Monatsblatt des wissenschaftlichen Clubs, 14. Jahrgang, Nr. 11, Wien 1893.
- 51 Koch G. U.: Neue Gasquellen in Wels. Neues Wiener Tagblatt, 27. Jahrgang, Nr. 49, 18. Februar 1893.
- 52 Koch G. U.: Neue Tiefbohrungen auf brennbare Gase im Schlier von Wels, Grieskirchen und Eferding in Oberösterreich. Verhandlungen der geologischen Reichsanstalt, Jahrgang 1893, Nr. 5.
- 53 Koch G. U.: Wolfsegger Tiefbohrungen in Wels. Welfer Anzeiger, 15. Februar 1896.
- 54 König U.: Geologische Beobachtungen in Oberösterreich. III. Schotter und Konglomerate zwischen Traun und Inn. 68. Jahresbericht des Museums Francisco Carolinum, Linz 1910.
- 55 Krebs U.: Die Ostalpen und das heutige Österreich. Stuttgart 1928.
- 56 Kriechbaum E.: Oberösterreich, Landschafts- und Kulturbilder, Braunauer Heimatfunde, 1925.
- 57 Müllner J.: Die Seen des Salzkammergutes und die österreichische Traun. Wien 1896.
- 58 Penck-Brüchner: Die Alpen im Eiszeitalter. 1. Band, Leipzig 1909.
- 59 Petters V.: Geologische und mikropaläontologische Untersuchungen der Eurogasco im Schlier Oberösterreichs. Sonderabdruck aus „Petroleum“, Zeitschrift für die gesamten Interessen der Erdölindustrie und des Mineralölhandels. 32. Band, Nr. 5, 1. Februar 1936.
- 60 Rinaldini B.: Neueste Erfahrungen über den oberösterreichischen Schlier unter besonderer Berücksichtigung der beiden 1200 m Tiefbohrungen bei Braunau am Inn. Mitteilungen der geographischen Gesellschaft in Wien, 1927, 70. Band.
- 61 Rohrhofer J.: Einführung in die Geologie von Wels und seiner nächsten Umgebung. Sonderabdruck aus dem Jahresbericht des Bundesrealgymnasiums in Wels 1933/34.
- 62 Rohrhofer J.: Die eiszeitlichen Ablagerungen im Alpenvorland zwischen der Traun und der Enns. Mitteilungen für Erdkunde, 7. Jg., 1938, Heft 5, 6 und 9, 10.
- 63 Rosenauer Fr.: Der Wasserabfluß in der Welfer Heide. Jahrbuch des städtischen Museums zu Wels 1935, S. 77—94.
- 64 Rosenauer Fr.: Über das Wasser in Oberösterreich. Sonderabdruck aus dem Jahrbuch des oberösterreichischen Musealvereines. 84. Band. Linz 1932.
- 65 Schädler J. u. Preitschopf H.: Das Geschiebe der unteren Traun. Jahrbuch des städtischen Museums zu Wels, 1937.
- 66 Schwab — Schwarz — Wenzel: Über die bisher in Oberösterreich angestellten meteorologischen und geophysikalischen Beobachtungen auf Grund der von der Sternwarte in Kremsmünster gesammelten Daten. Linz 1896. Separatabdruck aus dem Jahresbericht des Vereines für Naturkunde für Oberösterreich in Linz.

- 67 Schubert J.: Die Ergebnisse der mikroskopischen Untersuchungen der bei der ärarischen Tiefbohrung zu Wels durchteuften Schichten. Separatabdruck aus dem Jahrbuch der geologischen Reichsanstalt 1903, Band 53, Heft 3.
- 68 Schwarz Th.: Klimatographie von Oberösterreich in: „Klimatographie von Österreich“. Wien 1919.
- 69 Troll K.: Die jungglazialen Schotterfluren im Umkreis der deutschen Alpen. Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde. Stuttgart 1926.
- 70 Wallisch R.: Der geologische Bau des Alpenvorlandes zwischen Salzach—Inn und Enns. Mitteilungen für Erdkunde, 5. Jg., 1936, I. Teil, Heft 1, 4 u. 5, 8 u. 9 und 12; 6. Jg., 1937, Heft 1 u. 2.
- 71 Unsere Welsler Todequellen: Welscher Anzeiger vom 31. Jänner 1897.
- 72 Wernedl H.: Die naturgesetzlichen Grundlagen der Land- und Forstwirtschaft in Oberösterreich. Jahrbuch des oberösterreichischen Musealvereins, 1935. 86. Band, Einz 1935.

4. Schriften und Quellen zu den geschichtlichen Grundlagen.

- 73 Hoffmann U.: Die oberösterreichischen Städte und Märkte. Jahrbuch des oberösterreichischen Musealvereins, 84. Band. Einz 1932.
- 74 Kahusen J.: Zur Entstehung der Verfassung bayrisch-österreichischer Städte. Abhandlungen zur mittleren und neueren Geschichte. Heft 5. 1908.
- 75 Lamprecht H.: Historisch-topographische Matrikel oder geschichtliches Ortsverzeichnis des Landes ob der Enns. Wien 1863.
- 76 Lohninger J.: Österreichs Werdegang. Einz 1918.
- 77 Marschall H.: Der Handel der Stadt Wels im 16. Jahrhundert bis zum Bauernkrieg 1626. Jahrbuch des Städtischen Museums zu Wels 1935.
- 78 Meindl K.: Geschichte der Stadt Wels. 1878.
- 79 Neweklowsky E.: Schiffsabgaben auf den oberösterreichischen Flüssen in der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts. Heimatgaue, 6. Jahrgang, 1925.
- 80 Oberwalder O.: Die oberösterreichischen Stadt- und Marktplätze. Deutscher Volkskalender 1914.
- 81 Die landesfürstliche Stadt Wels. Einz „Tages-Post“, Unterhaltungsbeilage Nr. 10, Jg. 1909.
- 82 Rückeshäuser H.: Wels in den Tagen der Franzoseninvasion. Einz „Tages-Post“, Unterhaltungsbeilage Nr. 18, Jg. 1909.
- 83 Sames J.: Budweis—Einz—Gmunden. Eisenbahngeschichtliches Gedenkblatt. Oberösterreichische Rundschau. Einz 1924, Sonderabdruck.
- 84 Schiffmann K.: Das Land ob der Enns. München 1922.
- 85 Secker fr.: Burgen und Schlösser, Städte und Klöster Oberösterreichs. Einz 1925.
- 86 Secker fr.: Die Entwicklungsgrundlagen der oberösterreichischen Städte im Mittelalter. „Heimatgaue“, 6. Band, 1925.
- 87 Secker fr.: Die Römerstraßen in Oberösterreich. „Heimatgaue“, 1923.
- 88 Strnadt J.: Der Bauernkrieg in Oberösterreich im Jahre 1626. Wels 1913.
- 89 Strnadt J.: Die Geburt des Landes ob der Enns. Einz 1886.
- 90 Umsfaher f.: Die Traun als Schiffsfahrtsstraße einst und jetzt. Österreichische Wochen-schrift für den öffentlichen Baudienst, Jg. 9, Wien 1903.

- 91 Wiefinger f.: Die Entwicklung der Stadt Wels zur Industrie- und Handelsstadt. Bergland, 6. Jg., Nr. 8, 1924.
- 92 Wiefinger f.: Ein Gedenkblatt für die Stadt Wels. Einzer „Tages-Post“, Nr. 297, 28. Dezember 1926.
- 93 Wiefinger f.: Die Heimat im Wandel der Zeiten. Ein Buch aus Oberösterreich. Wels 1932.
- 94 Wiefinger f.: Die Stadt Wels. Katholischer Preßverein. Wels'er Zeitung 1888—1936. Eine Festschrift.

6. Schriften und Quellen zur Erscheinung der heutigen Stadt.

- 95 Harte U.: Die Entwicklung der Stadt Wels nach Norden. Milde Beiträge zur Sitten- und Kunstgeschichte. 2. Band. Einz 1926.
- 96 Kriechbaum E.: Die Städte Oberösterreichs. Mitteilungen der geographischen Gesellschaft in Wien. 79. Band. 1936.
- 97 Eyckdorff: Von alten Palästen und Häusern in Wels. Unterhaltsbeilage der Einzer „Tages-Post“, Nr. 25, 1907.
- 98 Strauß fr.: Führer für Lehrausflüge zum Geschichtsunterricht, besonders zum Studium der Baugeschichte, an den Einzer Mittelschulen. 3. Teil. Jahresbericht der Staatsoberrealschule Einz. 1915/16.

5. Schriften und Quellen zum Wirtschaftsleben der heutigen Stadt.

- 99 Adreßbuch von Oberösterreich für Industrie, Handel und Gewerbe und Landwirtschaft. 11. Ausgabe. 1937.
- 100 Die Almtalbahn. Unterhaltsbeilage der Einzer „Tages-Post“, Nr. 37, Jg. 1905.
- 101 Austria-Hotelbuch 1937. Herausgegeben von der österreichischen Verkehrswerbung.
- 102 Berger L.: Oberösterreichs Industrie vor und nach dem Kriege. Einzer „Tages-Post“, 1. Jänner 1925.
- 103 Commenda H.: Die Bevölkerungsbewegung in Österreich, insbesondere Oberösterreich 1824—1923. „Heimatgauen“, 5. Jg., 1924.
- 104 Cuhorst f.: Verkehrsgeographie der Republik Österreich. Stuttgart 1932.
- 105 Engelmann K.: Zur Geographie des Fremdenverkehrs in Österreich. Mitteilungen der geographischen Gesellschaft. Wien 1924.
- 106 Die Entstehung der oberösterreichischen Hauptbahnen. Einzer „Tages-Post“, Unterhaltsbeilage Nr. 1—7, 1902.
- 107 Franz K.: Verkehrszählung 1928/29 auf den österreichischen Bundesstraßen. Jahrbuch für das Straßenwesen in Österreich, 1931.
- 108 Gielge J.: Topographisch-historische Beschreibung alter Städte, Märkte und Schlösser Österreichs ob der Enns. Wels 1814.
- 109 Granigg B.: Die Wasserkraftnutzung in Österreich und deren geographische Grundlagen. Wien 1925.
- 110 Industrie-Kompaß 1935/36.
- 111 Kern J.: Die Elektrizitätswirtschaft Oberösterreichs und Salzburgs. Heimatland, Beilage des Einzer „Volksblattes“, Nr. 12, 24. März 1924.
- 112 Kurka G.: Das Wachstum städtischer Siedlungstypen Österreichs. Festschrift für Robert Sieger. 1924.

- 113 Nowak H.: Bevölkerung und Wirtschaft des Traunviertels. Wiener geographische Studien 6.
- 114 Der Oberösterreich. Oberösterreichischer Amtskalender 1937.
- 115 Ortsrepertorium des Erzherzogtums ob der Enns. Einz 1871.
- 116 Spezial-Ortsrepertorium von Oberösterreich. Wien 1883.
- 117 Spezial-Ortsrepertorium von Oberösterreich. Wien 1894.
- 118 Österreichs Industrie. 1. Band, Oberösterreich. Einz 1925.
- 119 Pillwein B.: Geschichte, Geographie und Statistik des Herzogtums Österreich ob der Enns und des Herzogtums Salzburg. 3. Teil. Hausdruckreis. Einz 1830.
- 120 Die Pyhrntalbahn. Einzer „Tages-Post“, Unterhaltungsbeilage, Nr. 12, 1901, und Nr. 47, 1905.
- 121 Salzmann A.: Das Welfer Volksfest. Bergland, 6. Jg., Nr. 8.
- 122 Sames J.: Die Erschließung Oberösterreichs durch die Eisenbahnen. Oberösterreichischer Volkskalender 1922.
- 123 Sieghartner A.: Generelles Studium der oberösterreichischen Fernstraßenfrage für das Gebiet des Bundeslandes Oberösterreich. Einz 1937.
- 124 Vas O.: Grundlagen und Entwicklung der Energiewirtschaft Österreichs. Offizieller Bericht des österreichischen Nationalkomitees der Weltkraftkonferenz. Wien 1933.
- 125 Welfer Schreib- und Auskunfts-Kalender. Druck und Verlag Johann Haas, Wels 1937.
- 126 Wiefinger J.: Wels in Oberösterreich. Sparkasse in Wels. Festschrift und 70. Rechnungsabschluß. 1930.
- 127 Wiefinger J.: Welfer Verkehrsfragen. Wels 1936

7. Statistiken.

- 128 Bundesbahn-Statistik 1935—1937.
- 129 Ergebnisse der Volkszählung vom 31. Dezember 1910. Bearbeitet und herausgegeben von der k. u. k. Statistischen Zentralkommission. Brünn 1911.
- 130 Ergebnisse der österreichischen Volkszählung vom 22. März 1934. Bearbeitet vom Bundesamt für Statistik. Heft Oberösterreich. Wien 1935.
- 131 Gewerbliche Betriebszählung in der Republik Österreich vom 14. Juni 1930. Ergebnisse für Oberösterreich. Wien 1932. Herausgegeben vom Bundesamt für Statistik.
- 132 Landwirtschaftliche Betriebszählung in der Republik Österreich vom 14. Juni 1930. Ergebnisse für Oberösterreich. Wien 1932. Herausgegeben vom Bundesamt für Statistik.
- 133 Statistische Daten, betreffend die volkswirtschaftlichen Zustände Oberösterreichs. Zusammengestellt von der Handels- und Gewerbekammer Oberösterreichs. Einz 1870.
- 134 Statistisches Handbuch für den Bundesstaat Österreich. 17. Jg., Wien 1937; 16. Jg., Wien 1936; 15. Jg., Wien 1935.
- 135 Statistik der Ernte im Bundesstaat Österreich im Jahre 1935, 1934, 1933; Wien 1936, 1935, 1934.

8. Karten.

- Alte österreichische Landesaufnahme, 1 : 25.000, Sektion 4752/1. Druck und Verlag Kartographisches Institut in Wien.
- Generalkarte, 1 : 200.000, Blatt Einz und Salzburg.
- Geologische Spezialkarte Wels—Kremsmünster. Aufgenommen von Prof. Dr. O. Abel. 1 : 75.000.

- Sageplan der Stadt Wels, 1 : 5760. Angefertigt vom Stadtbauamt Wels 1934.
- Spezialkarte, 1 : 75.000, Umgebungskarte Wels—Kremsmünster.
- Straßenkarte von Oberösterreich, 1 : 200.000. 1933.
- Verschiedene alte Pläne und Ansichten der Stadt im Welscher Städtischen Museum.
- Katastralplan der Gemeinde Wels in Österreich ob der Enns, Hausrußkreis, Bezirk Stadt Wels, 1825. (Oberösterreichisches Landesarchiv, Einz.)
- Situationsplan der Eisenbahn im Hausrußkreis, Österreich ob der Enns, Blatt 2, erbaut im Jahre 1834. Maßstab von 2000 Wiener Klaftern. (Oberösterreichisches Landesarchiv, Einz.)
- Mappa, oder geometrisch aufgemessener Situationsplan von dem bey der Kayf. Königl. Landesfürstlichen Stadt Wels fließenden Traunfluß. 1754. Maßstab von 500 Wr. Klafter, so eine Viertelstunde ausmachen. (Oberösterreichisches Landesarchiv, Einz.)

Tafel 1.



Bild 1.

Gesamtansicht von Wels, gegen Süden gesehen. Im Hintergrund der Große Priel, das Waršcheneck und das Sengengebirge.

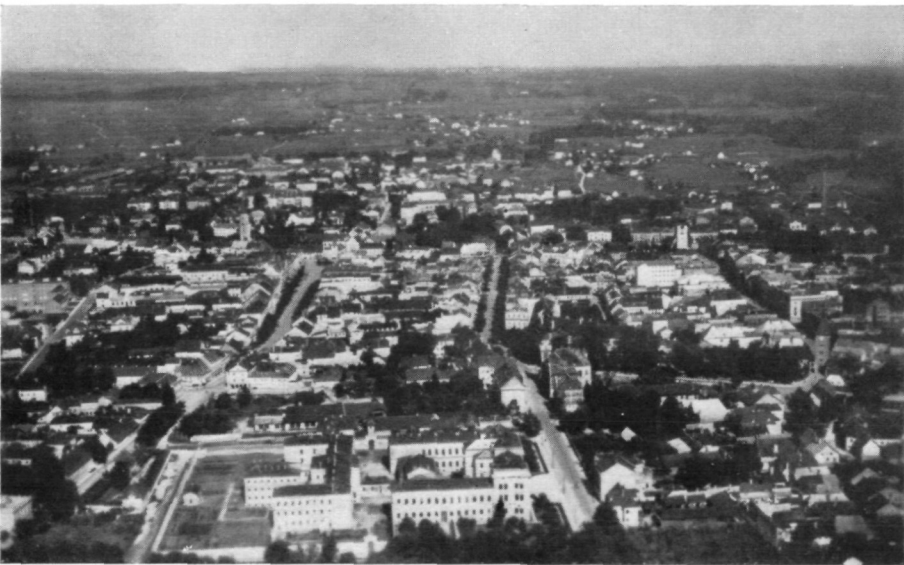


Bild 2.

Deutlich ist die Durchgängigkeit in westöstlicher Richtung zu erkennen. Rechts der Stadtplatz, dann der Kaiser-Wilhelm-Ring, links der Kaiser-Josef-Platz. In der Mitte des Vordergrundes steht das Kreisgerichtsgebäude.

Tafel 2.



Bild 3.

Das Bild zeigt den Kaiser-Josef-Platz, der im Osten vom Semmelthurm abgeschlossen wird. Deutlich ist noch die enge Verbauung der Vorstadt zu erkennen. Im Gegensatz dazu die lockere Verbauung des Villenviertels im Hintergrund des Bildes.

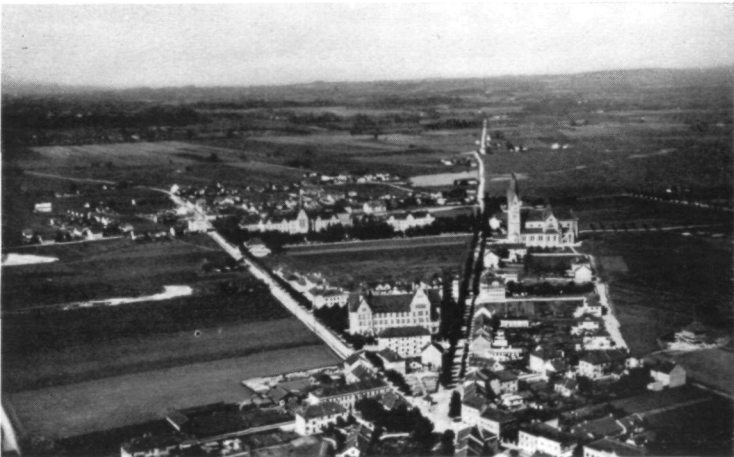


Bild 4.

Die linienhafte Ausdehnung des Grünbachviertels ist entlang den Straßen nach Eferding und Puchberg ersichtlich. In der Mitte des Bildes das Krankenhaus, dahinter der Heide-see und deutlich ausgebildet die Grenzsaumsiedlung.

Tafel 3.



Bild 5.

Der Stadtplatz von Westen nach Osten gesehen. Rechts sieht man das Rathaus mit schönen schmiedeeisernen Fenstergittern und im Hintergrund die Stadtpfarrkirche.



Bild 6.

Der Stadtplatz, von Osten nach Westen gesehen. Im Hintergrund der Ledererturm. Beide Bilder des Stadtplatzes zeigen das pulsierende Leben an einem Wochenmarktstag.



Bild 7.

Der Ledererturm, links der Beginn der Pollheimeranlagen.