

7. Jahrbuch

des Musealvereines Wels

1960/61

MITARBEITERVERZEICHNIS

Herta Eberstaller, Dr. phil., Institut für österreichische Geschichtsforschung, Wien.

Erich Eigner, Dipl.-Ing., beh. autor. Zivilarchitekt, Wels.

Otto Grabner, Amtssekretär, Amtsleiter der Personalabteilung der Stadtgemeinde Wels.

Friederike Grill-Hillbrand, Dr. phil., Institut für österreichische Geschichtsforschung, Wien.

Erich Hillbrand, Dr. phil., Kriegsarchiv, Wien.

Kurt Holter, Dr. phil., Konsulent der ö. Landesregierung, ehrenamtlicher Konservator des Bundesdenkmalamtes, Wels.

Erich Marks, Dr. phil., Bibliothekar, Linz.

Gilbert Trathnigg, Dr. phil., Museumsdirektor, Konsulent der ö. Landesregierung, ehrenamtlicher Konservator des Bundesdenkmalamtes, Wels.

Rudolf Zinnhobler, Dr. theol., Weltpriester, Graz.

Gedruckt mit Unterstützung des Notringes der wissenschaftlichen Verbände Österreichs auf Antrag des Verbandes österreichischer Geschichtsvereine.

Für die Gewährung namhafter Subventionen für den Druck hat der Musealverein außerdem dem Lande Oberösterreich und der Stadtgemeinde Wels zu danken.

ABBILDUNGSNACHWEIS

Außer Abb. 2, 3, 4, 17 (Dr. Holter, Wels) alle Musealverein Wels.

Die Textabbildungen zu den Beiträgen von G. Trathnigg stammen von K. Kasberger sen., Wels und zu dem Beitrag K. Holter von akad. Maler Mayrhofer, Steyr.

Schriftleitung: Dr. Kurt Holter und Dr. Gilbert Trathnigg
Im Kommissionsverlag by Verlag Welsermühl, Wels
Gesamtherstellung: Druck- und Verlagsanstalt Welsermühl, Wels

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Vereinsbericht	7
Museums- und Archivbericht 1960	8
GILBERT TRATHNIGG: Das östliche Gräberfeld von Wels	14
KURT HOLTER: Geschichte der St. Ägidienkirche in Aigen bei Wels	33
HERTA EBERSTALLER: Die Burgvogtei Wels und ihre Vögte im 15. Jahrhundert	50
FRIEDERIKE GRILL-HILLBRAND: Lorenz Mittenauers historiographische Aufzeichnungen	62
RUDOLF ZINNHOBLER: Sebastian Agricola, Administrator der Stadtpfarre Wels (1674—1694)	70
Bestellung eines Administrators und der Beginn der Tätigkeit Agricolas — Der Einzug Agricolas in den Pfarrhof — Das Lebenswerk Agricolas — Quel- len zu einem Lebensbild Agricolas — Lebensbild Sebastian Agricolas	
BRUNO GRIMSCHITZ: Johann Michael Prunners Bauten in Wels	90
Die Spitalskirche — Die Kalvarienbergkirche — Das Gartenhaus der Hohen- felder Benefiziaten — Der Palast Tilly (Bezirkshauptmannschaft Wels — Das Gartenhaus des Palastes Tilly — Der Turm und das Westportal der Stadt- pfarrkirche — Das Rathaus — Prunner in Wels	
ERICH HILLBRAND: Quellen zur Topographie von Wels aus dem Kriegsarchiv in Wien	103
ERICH EIGNER: Die städtebauliche Entwicklung von Wels	109
GILBERT TRATHNIGG: Beiträge zur Verwaltungs- und Wirtschafts- geschichte von Wels im 19. und 20. Jahrhundert	114
Überblick über die Entwicklung von Wels 1848—1915 — Zur Preisentwick- lung von 1861—1912 — Die Entwicklung des Kontenrahmens in der Welser Stadtverwaltung — Die Entwicklung der städtischen Einnahmen — Darlehen an die Stadt und ihre Verwendung — Die Ausgaben — Die Personalausgaben — Schlußwort	
OTTO GRABNER: Bemerkungen zu G. Trathnigg, Beiträge zur Verwaltungs- und Wirtschaftsgeschichte von Wels im 19. und 20. Jahrhundert	160
ERICH MARKS: Literatur zur Welser Stadtgeschichte	167
KLEINE BEITRÄGE:	
KURT HOLTER: Zur Barbara-Kapelle bei den Minoriten in Wels	197
RUDOLF ZINNHOBLER: Die Welser Kirchfahrt nach Kremsmünster	198
GILBERT TRATHNIGG: Die Karfreitagsprozession der Welser Kapuziner	201
GILBERT TRATHNIGG: Zum Bau der ehemaligen Spitalskirche in Wels	204
FRIEDERIKE GRILL-HILLBRAND: Auszüge aus den Welser Ratsprotokollen, Johann Michael Prunner betreffend	205
GILBERT TRATHNIGG: Die Welser Garnisonen von 1860 bis 1918	208
—————	
GILBERT TRATHNIGG: Führer durch die Schausammlung des Landwirtschaftsmuseums Wels	209

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Zwischen Seiten 88 und 89:

1. Fenster der Nordwand und Christophorus-Fresko	zu S. 37
2. Hochaltar von 1678, Zustand 1931	zu S. 40
3. Kanzel von 1678/1695	zu S. 42
4. Seitenaltar von 1679, Zustand 1931	zu S. 41
5. Grabstein des Sebastian Agricola († 1694)	zu S. 83f.
6. Aufriß des Westportals der Stadtpfarrkirche in Wels, 1731	zu S. 97
7. Kaiser-Josef-Platz und ehemalige Spitalskirche, um 1900	zu S. 90
8. Kalvarienbergkirche von Norden	zu S. 91
9. Gartenhaus der Hohenfelder Benefiziaten	zu S. 92
10. Gartenpavillon des Palastes Tilly	zu S. 96
11. Palast Tilly (Bezirkshauptmannschaft), Nordansicht	zu S. 94

Zwischen Seiten 104 und 105:

12., 13. Rathaus vor und nach dem Umbau 1738 (Risse)	zu S. 99
14. Stadtplan von Wels 1825	zu S. 109
15. Stadtplan von Wels 1912	zu S. 113
16. Bürgermeister Dr. Franz Groß	zu S. 118
17. Stadtrat August Göllicher	zu S. 121

TEXTABBILDUNGEN

Zu GILBERT TRATHNIGG, Das östliche Gräberfeld von Wels:	Seite
Fundkarte des Gräberfeldes	15
I. Urnen und Gefäßbeigaben. (Vgl. a. S. 17)	23
II. Flügelfibel, Schlüssel, Bronzegriff, späte Tonlampe, chirurgischer Löffel, Griffel, Schwerriemenhalter, kräftig profilierte Fibel, Bernsteinschmuck, Lampen in Pinienzapfenform, weibliche Büsten aus Pfeifenton. (Vgl. a. S. 17)	25
III. Bairische Funde aus der Dr.-Groß-Straße — Römische Bronzearmbänder und Fabriklampe — Römische Beisetzungen. (Vgl. S. 17)	31
Zu KURT HOLTER, Geschichte der St. Ägydienkirche in Aigen bei Wels.	
Ornamente der Orgelempore in der Ägydienkirche in Aigen bei Wels	45
Zu GILBERT TRATHNIGG, Führer durch die Schausammlung des Landwirtschaftsmuseums Wels:	
Scheunentor, Stadelbalken, Sonne, Rüstbäume, Türklopfer, Balkenkopf. Darstellung landwirtschaftlicher Geräte auf der Truhe von 1795	221

DIE STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNG VON WELS

Von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis 1914.

Bei Vernachlässigung des römischen Ursprunges¹⁾ sind drei Etappen in der räumlichen Entwicklung der Stadt Wels zu erkennen, die von der frühmittelalterlichen Ansiedlung zur Stadt der Gegenwart führen:

Die Erweiterung der frühmittelalterlichen Ansiedlung vor der Burg in Richtung Pfarrkirche und Traungasse etwa gegen 1000 n. Chr.;

die große Stadterweiterung zum „mittelalterlichen Wels“ im 13. Jahrhundert, die das grundrißliche Gefüge der Stadt bis in das 19. Jahrhundert bestimmte;

und die städtebauliche Entwicklung der Stadt Wels seit dem Einsetzen der Industrialisierung, etwa seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts bis zum Weltkrieg.

Die Stadt Wels hat ihr mittelalterliches Stadtbild mit der den Stadtkern umschließenden Befestigungsmauer und ihren Vorstädten bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts fast unverändert erhalten. Die Stadtbefestigung bestand aus einer viertorigen Anlage mit dem Ledererturm, dem Schmidtturm, dem Fischerturm und dem Traunturm; zusätzliche Eingänge zur Stadt waren ein einfaches Törl bei der Burg, das Pfarrtor oder Neue Tor am Ende der Pfarrgasse, und das Pollheimertor²⁾. An „Vorstädten“ hatte Wels die eigentliche Vorstadt mit vier „Vierteln“, dann die Vorstadtviertel Unter den Fischern (heute Fischergasse), Am Kalchofen (Herrengasse, Linzer Gasse und Hochpoint), Unter den Lederern (Fabrikstraße), Poliermühle, St. Gilgen (Aigen) und Uderm Asch (Aschet)³⁾.

Der Stadtplan um 1850⁴⁾ zeigt uns noch, wie bei den meisten europäischen Städten, den mittelalterlichen Stadttypus mit der Befestigungsmauer und den Tortürmen an den Zufahrtstraßen, auf denen man auf Brücken oder Erddämmen über den Stadtgraben zur ummauerten Innenstadt ge-

¹⁾ Die mittelalterliche Stadt ist nicht auf der Grundlage der römischen Stadnanlage entstanden. Die Fortsetzung der Stadtentwicklung findet sich lediglich durch die Anlage der frühmittelalterlichen Ansiedlung in der Ostocke der in den Resten noch vorhandenen römischen Befestigungsanlage. Es wäre ein Fehler, auf Grund der fünf parallelen Straßenzüge der heutigen Stadt auf ein Durchschimmern der römischen Stadnanlage zu schließen.

²⁾ F. Wiesinger, Die Heimat im Wandel der Zeiten, Wels 1932, S. 88.

³⁾ Aufzählung nach der Einteilung der Steuerregister.

⁴⁾ Siehe beil. Stadtplan, angefertigt vom Verfasser auf Grund des Katastralplanes der Gemeinde Wels vom Jahre 1825 (OO. Landesarchiv). — Tafel 6, Abb. 14.

langte. Wir erkennen die schmalen und tiefen Grundparzellen des Mittelalters mit der überwiegend geschlossenen⁵⁾ Verbauung der Innenstadt und der Vorstädte, die grundlegend ist für den geschlossenen Eindruck des mittelalterlichen Stadtplanes.

Die Stadt Wels, die sich seit dem 16. Jahrhundert an räumlicher Ausdehnung nicht geändert und den mittelalterlichen Charakter bewahrt hatte, begann in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts ihren Rahmen zu sprengen und damit ihr Wesen grundlegend zu ändern. Hatte noch die im Jahre 1835 eröffnete Pferdeeisenbahn⁶⁾ auf die weitere bauliche Entwicklung der Stadt keinen Einfluß, so erstand mit der Errichtung der Kaiserin-Elisabeth-Westbahn im Jahre 1858 jenes städtebauliche Element, das für die weitere Stadtentwicklung von dominierender Bedeutung wurde. Bedingt durch die Anlage dieser Bahnlinie und die Situierung des Bahnhofes strebte die Stadt mit ihrer Verbauung in Diagonalrichtung zur alten Stadtummauerung zum Gebiet des Bahnhofes. Die bisher durchwegs geschlossene Verbauung innerhalb der Stadtmauern und im weiteren Sinne auch am Vorstadtplatz, in der Fischergasse, der Klingenschmiedgasse (heute Linzer Gasse) und in der Lederergasse (Fabrikstraße) wurde erstmalig abgelöst von der für die Stadt neuartigen offenen Bauweise am schachbrettartigen Straßensystem mit sich rechtwinkelig kreuzenden Straßen im neu angelegten Viertel zwischen Stelzhammerstraße — Linzer Gasse und der Westbahnlinie. Nördlich der Bahnlinie entstand an den bestehenden Straßen nach Eferding, Puchberg, Wallern und Grieskirchen eine neue Vorstadt, die „Neustadt“⁷⁾, mit einem Rechteckplatz als Kern weiterer Ortsentwicklung. In der Folgezeit wurde von der Stadtverwaltung und von kirchlichen Stellen in bedeutsamer Weise zur baulichen Gestaltung dieses Stadtviertels durch die Errichtung des Krankenhauses im Jahre 1903, der Herz-Jesu-Kirche (1907) und der Volksschule (1912) beigetragen.

Wie bedeutsam die Trasse der Westbahnlinie für die weitere räumliche Ausdehnung der Stadt Wels geworden ist, zeigt deutlich die verkehrsmäßige und räumliche Abschnürung der nördlich der Bahn entstandenen Stadtteile Neustadt und Vogelweide (entstanden nach 1920 bzw. 1938), die erst in unserem Jahrzehnt durch den Bau von Bahnunterführungen gemildert worden ist.

⁵⁾ Geschlossene Verbauung — Verbauung der gesamten Grundstückbreite an der Straße.

Offene Verbauung — im Grundstück frei stehende Baulichkeiten mit Bauwuch zu den benachbarten Grundstücken.

⁶⁾ Trasse der Pferdeeisenbahn: Dragonerstraße—Nordseite des Kaiser-Josef-Platzes—nördlich der Linzer Gasse (siehe Karte im Stadtmuseum).

⁷⁾ Durch Gemeinderatsbeschuß im Jahre 1898 wurde dieser neue Stadtteil „Neustadt“ benannt. Die frühere Neustadt war die spätere Vorstadt, erstmalig erwähnt Anfang des 14. Jh.

Die städtebaulich geringe Bedeutung der Passauer Strecke, errichtet 1861, erklärt sich aus der relativ großen Entfernung dieser Bahnlinie vom Stadtkern und vor allem in ihrer der späteren Stadtausdehnungsrichtung gleichgerichteten Trassenführung. Überraschend geringen Einfluß auf die Stadterweiterung hatte auch die 1893 eröffnete Lokalbahnlinie nach Rohr, obwohl sie mit ihrer Bahntrasse dem Stadtzentrum sehr nahe war. Die räumliche Ausdehnung der Stadt nach Westen wurde hier eher gehemmt durch die in diesem Gebiet fast bis zur Grieskirchner Straße (Vogelweiderstraße) vorgeschobene Gemeindegrenze der Ortschaft Lichtenegg und durch die unglückliche Situierung der Kavallerie-Kaserne (1855), deren riesiger Komplex — verbaute Fläche gleich der halben Innenstadt — eine wesentliche Stadterweiterung verhinderte. Diese Hemmung in der räumlichen Ausdehnung nach Westen verspüren wir noch gegenwärtig, liegen doch zwischen dem verbauten Stadtgebiet und den in Lichtenegg entstandenen Siedlungen weite Flächen unverbauten Gebietes, die einen baulich geordneten Übergang von der Stadt zu den Randsiedlungen verhindern.

In den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts wurde Wels der wesentlichen Merkmale seines mittelalterlichen Stadtbildes entblößt. Den unmittelbaren Anlaß zu dieser umfangreichen Umgestaltung der Stadt mit dem Abbruch der mittelalterlichen Befestigung bot der große Stadtbrand von 1870⁸⁾, dem mehr als 20 Gebäude in der Burggasse, am unteren Stadtplatz, am hinteren Kirchenplatz, in der Pfarrgasse und in der Bäckergasse zum Opfer fielen und bei dem auch das Fischertor mit der davor liegenden bürgerlichen Schießstätte demoliert wurde. Große Teile der nördlichen Stadtmauer am mittleren Graben (heute Ringstraße) mit dem Schmidtturm wurden abgetragen und 1873 die Ringstraße angelegt und auf dem zugeschütteten Stadtgraben mehrgeschossige Baublöcke im überladenen Stil der Gründerzeit errichtet, die auf uns mit ihrer Stilmengung, der Unechtheit ihrer Baustoffe und ihrer Überladung mit gipsernem Schmuck keinen erfreulichen Eindruck machen. Von den vier Türmen der Stadtbefestigung blieb nur der Ledererturm⁹⁾ erhalten, und von der Stadtmauer Teile am Zwinger und an der Pollheimerstraße. Das Trauntor wurde bereits 1842, als „Verkehrshindernis« bezeichnet, abgebrochen, und das Fischertor nach teilweiser Zerstörung durch den großen Stadtbrand vom Jahre 1870 kurz danach abgetragen. Der Schmidtturm wurde im Jahre 1875 mit dem anliegenden Stadtmauerteil am mittleren Graben abgebrochen.

Um 1900 waren die Grundlagen der weiteren städtebaulichen Entwicklung gelegt: Durch das Zuschütten des Stadtgrabens war die Ringstraße

⁸⁾ K. Meindl, Geschichte der Stadt Wels in OÖ., Wels 1878, I. Band.

⁹⁾ Im Jahre 1906 wurde der Ledererturm durch eine vom Unterrichtsministerium gewährte Subvention und mit freiwilligen Spenden renoviert, nachdem vom Gemeindevorstand die Abtragung des Turmes beschlossen worden war.

entstanden, deren südseitige Verbauung im Jahre 1899 abgeschlossen worden war und die im Verein mit dem richtungsmäßig gleichlaufenden Stadtplatz und Kaiser-Josef-Platz dem inneren Stadtgefüge ihr Gepräge verleiht. Die Aufschließung des neuen Stadtviertels zwischen Stelzhamerstraße und Linzer Gasse und der Bahnhofstraße, eines neuartigen Villenviertels mit geringer Verbauungsdichte war im Gange. Die vor dem Einsetzen der großen Bautätigkeit um 1880 noch bis zur heutigen Stelzhamerstraße und Linzer Gasse reichenden Äcker und Wiesen waren bereits auf Baugründe aufgeteilt, und die Bahnhofstraße, die Dr.-Groß-Straße, der westliche Teil der Maximilianstraße, die Magazinstraße, die Dr.-Johann-Schauer-Straße und die Alois-Auer-Straße schlossen dieses Viertel für die Verbauung und den Verkehr auf. Die Bebauung war um die Jahrhundertwende noch sehr gering und konzentrierte sich auf das Industriegelände der Firma Epple & Buxbaum, die Baulichkeiten der Landwehr-Kavallerie-Kaserne beiderseits der Magazinstraße und auf einige Villen an der Kreuzung der Alois-Auer-Straße mit der Dr.-Groß-Straße. Das Gebiet westlich der heutigen Bahnhofstraße, vom Kaiser-Josef-Platz bis zur Westbahnlinie war um 1900 noch vollkommen unverbaut, nur ein schmaler Feldweg auf der Trasse der heutigen Eisenhowerstraße überquerte die dort befindlichen Äcker und Wiesen. Im Westen der Stadt beherrschte die Kavallerie-Kaserne mit ihrer Baumasse das um diese Zeit bis zur Salzburger Straße unverbauten Gelände; in Stadtnähe war in den Jahren 1896 bis 1900 das Kreisgerichtsgebäude errichtet, und die Maria-Theresia-Straße bis zur Ringstraße geführt worden. Auch im Süden der Stadt, im früheren Überschwemmungsbereich zwischen Traun und Mühlbach, waren die Grundzüge späterer Aufschließung gelegt: Die Volksgartenstraße führte vom Volksgarten bis zur Traungasse und war um 1900 an ihrer Nordseite verbaut.

In den Jahren von 1900 bis zum Weltkrieg wurde das in den letzten Jahrzehnten neu aufgeschlossene Viertel südlich des Bahnhofes im wesentlichen verbaut: Mädchenbürgerschule 1904, Realgymnasium 1905, Handelsschule 1914. Das Hauptmerkmal der baulichen Entwicklung dieses Jahrzehntes bildet jedoch die Aufschließung und beginnende Verbauung des Raumes nördlich des früheren Vorstadtplatzes (Kaiser-Josef-Platz) mit der Entstehung der Rablstraße, Salvatorstraße (heute Eisenhowerstraße), der Schubertstraße, Rainerstraße (Tolbuchinstraße), Zollamtsstraße (Anzengruberstraße) und der Jahnstraße (Karl-Loy-Straße).

Die Aufschließung und Verbauung der Gründe von der Innenstadt bis zur Westbahnlinie rückten den früheren Vorstadtplatz in die Mitte des um ein Vielfaches vergrößerten verbauten Stadtgebietes und brachten seinen Aufstieg zum neuen geschäftlichen und verkehrsmäßigen Zentrum der Stadt. Dieser neue „Hauptplatz“ der vergrößerten Stadt, dem mit seinen zumeist niederen Häusern die Einheitlichkeit und Geschlossenheit der Platzwände fehlt, die den Welser Stadtplatz zu einem der schönsten Plätze

Die städtebauliche Entwicklung von Wels

Osterreichs machen, kann seinen früheren Charakter als Vorstadtplatz nicht verleugnen. Es bedarf in den nächsten Jahrzehnten einer baulichen Neugestaltung seiner Platzwände, um seiner Bedeutung als Hauptplatz der Stadt Wels gerecht werden zu können!

Die städtebauliche Entwicklung der Stadt seit der Mitte des 19. Jahrhunderts zeigt sich auch in der Vergrößerung des Hausbestandes und in der Bevölkerungszunahme¹⁰⁾.

Die Industrialisierung und der wirtschaftliche Aufstieg haben in den Jahrzehnten von 1850 bis zum Weltkrieg eine bauliche Umwälzung hervorgerufen, die in ihrer Bedeutung für die Stadt und in ihrem räumlichen Ausmaß nur mit der großen Stadterweiterung des 13. Jahrhunderts verglichen werden kann. Die Betrachtung des Stadtplanes¹¹⁾ von Wels vom Jahre 1912 zeigt, daß die Grundlagen für die bauliche Entwicklung der Gegenwart bereits im betrachteten Zeitraum gelegt wurden, und daß die Stadt Wels, mit Ausnahme der Errichtung des Stadtteiles Vogelweide, in den vergangenen 50 Jahren keine städtebaulich bedeutsame Entwicklung durchgemacht hat.

¹⁰⁾ Vgl. Seite 124.

¹¹⁾ S. Tafel 7, Abb. 15.

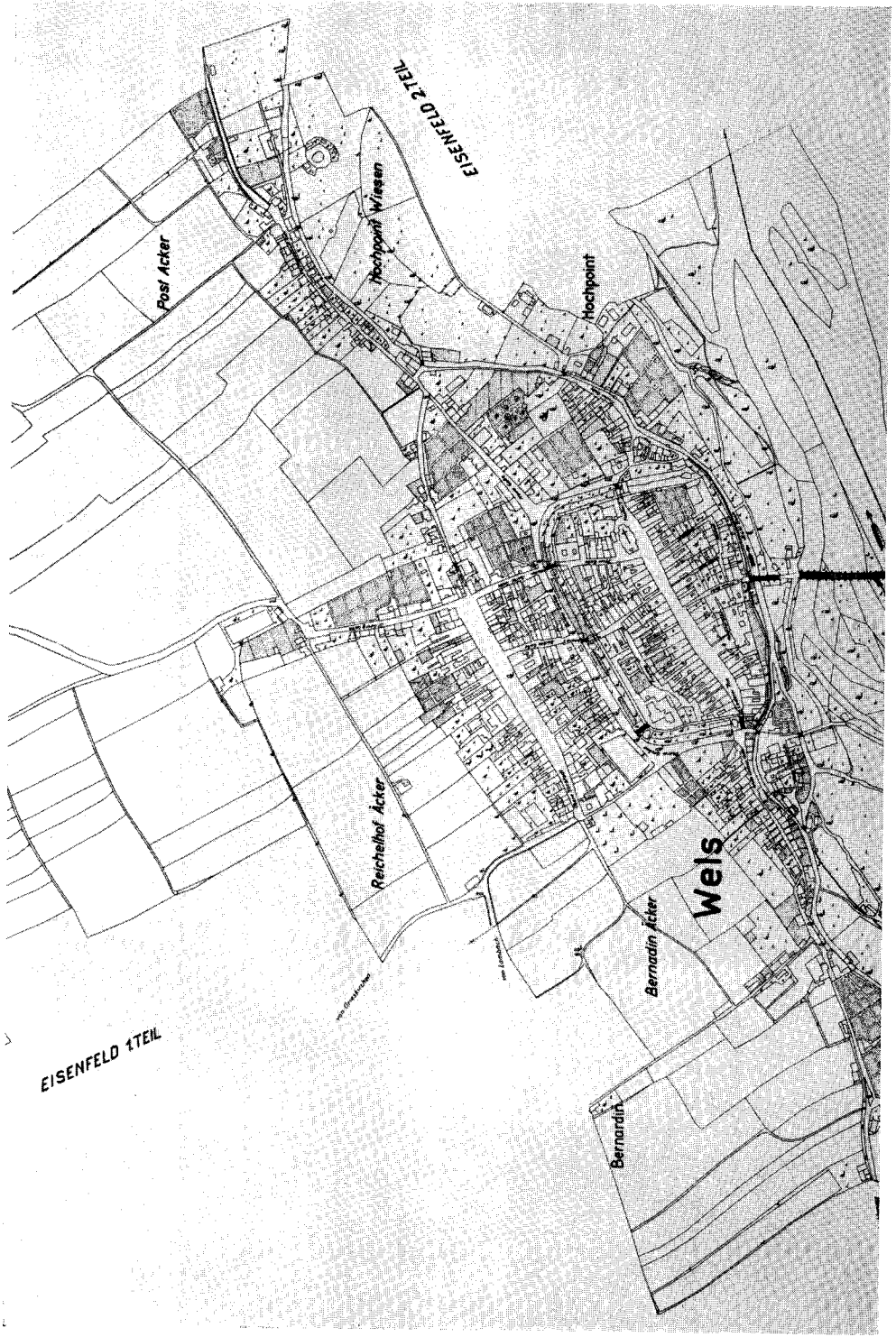


Abb. 14. Stadtplan von Wels, 1825 (zu S. 109).

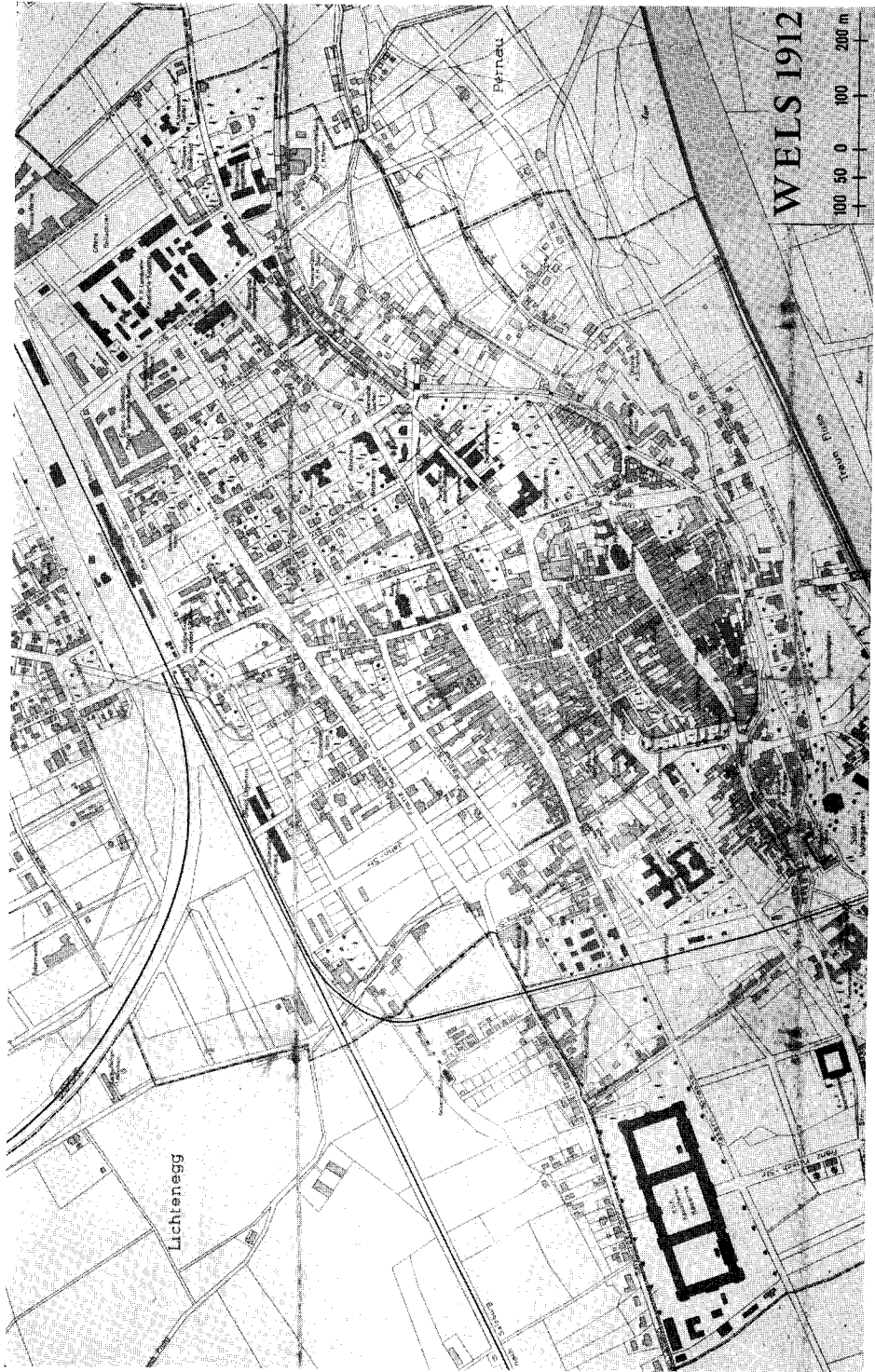


Abb. 15. Stadtplan von Wels, 1912 (zu S. 113).