

Die Donaustadt Linz

Eine geographische Betrachtung

von

Franz Manthofer.

**Meiner Mutter
in Dankbarkeit zu eigen.**

Inhalt.

Die Grundlagen der heutigen Stadt.

I. Die geographischen Grundlagen.

	Seite
1. Der Raum	65
2. Der Boden und das Relief	66
3. Die Gewässer	72
4. Das Klima	79
5. Das Pflanzenkleid	82
6. Die Verkehrslage	85

II. Die geschichtlichen Grundlagen.

1. Vorgeschichte und Römerzeit	89
2. Das mittelalterliche Linz. (Die Entwicklung zum Vorort des Gaaes.)	90
3. Linz vom Ausgang des Mittelalters bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts	97

Die heutige Stadt.

I. Die Wirtschaft.

1. Allgemeiner Überblick. (Entwicklung des Eisenbahnnetzes. Die Zunahme der Bevölkerung. Der berufliche Aufbau der Bevölkerung.)	107
2. Die einzelnen Wirtschaftszweige	
a) Der Verkehr	114
Eisenbahnverkehr, Personenschiffahrt auf der Donau, Autoliniennetz, Straßenverkehr.	
b) Der Fremdenverkehr	120
c) Der Güterverkehr	124
Güterverkehr auf den Linzer Bahnhöfen, Donauhandel.	
d) Gewerbe und Industrie	131
e) Linz als Markttort	144
(Die einzelnen Märkte, Milchversorgung, Boten, Fruchtbörse, Volksfest, Vergleich mit Wels Zusammenfassung)	
f) Linz als Verwaltungsmittelpunkt	155
g) Linz als geistiger Mittelpunkt	159

II. Die Erscheinung der heutigen Stadt.

1. Der Stadtkern	
a) Der Grundriß	163
b) Der Aufbau	164
c) Das Stadtbild	169
d) Der innerstädtische Verkehr	171
e) Die Anfänge der Citybildung	175
f) Die Grünflächen	177
2. Das Übergangsgebiet (die Auflockerungszone)	179
3. Die Einbeziehung der umliegenden Orte in den städtischen Entwicklungsprozeß	
a) Allgemeine Einleitung	189
l.) Der Kreis der Vororte (Einzelbetrachtung)	191
c) Der Verkehr mit dem Übergangsgebiet und den Vororten	199

Vorwort.

Im Dezember 1932 wurde diese Arbeit als Doktorarbeit abgeschlossen und sollte zwei Jahre später nach einer neuerlichen Überarbeitung und Ergänzung der Öffentlichkeit übergeben werden. Inzwischen vollzog sich im Altreich der Umbruch des Jänner 1933, mit dem die gewaltige Neuformung und Wandlung des Deutschen Reiches seinen Anfang nahm. In unserer Heimat aber begannen die schwersten Jahre des Kampfes um die Deutschheit der Ostmark, die erfüllt waren von Leiden, Nöten, Verfolgungen und Entbehrungen schwerster Art. Ich stand mitten in diesem Ringen und war so von ihm ergriffen, daß alle anderen Dinge als klein und unbedeutend zurücktraten. Daran änderte sich nichts, als ich die Heimat verlassen mußte und im Altreich in einen neuen Wirkungskreis kam. Erst als nach den denkwürdigen Märztagen des heurigen Jahres der Wiederaufbau der Ostmark begann und ich selbst mitten im politischen Aufbau stand, entschloß ich mich, die Arbeit doch noch nach einer ergänzenden Durchsicht der Öffentlichkeit zu übergeben. Denn inzwischen war es vollkommen klar geworden, daß unsere Heimatstadt Linz als die Jugendstadt des Führers unter seiner leitenden und lenkenden Hand eine umfassende, weitblickende Neugestaltung erfahren wird, daß sowohl der wirtschaftliche Organismus der Stadt wie auch ihr Erscheinungsbild vor einer sehr großen Wandlung stehen. Daraus schöpfte ich zwangsläufig folgende Erkenntnis:

Vom Abschluß der Arbeit im Jahre 1932 bis zum März 1938 hat sich weder am wirtschaftlichen und kulturellen Leben der Stadt noch an ihrem Bild Grundlegendes geändert. Ihr Leben ist in diesen Jahren immer mehr zurückgegangen, verkümmert, und dadurch hat auch das Wachstum fast ganz aufgehört. Nun aber stehen wir am Beginn einer ganz neuen Entwicklung. Dadurch erhält diese Arbeit einen vollkommen neuen, einen politischen Sinn. Wenn wir das gegenwärtige Leben und Erscheinungsbild der Stadt festhalten, können wir und die kommenden Geschlechter nach Jahren und Jahrzehnten an dem Vergleiche des alten und neuen erst mit voller Klarheit ermessen, mit welcher schöpferischer und gestaltender Kraft der Geist und der Wille des Führers in das Schicksal seiner Heimat- und Jugendstadt eingriffen, können dann die gewaltige geschichtliche Größe unserer Zeit begreifen; so erhält diese Arbeit auch einen hohen politischen Sinn.

Bei der Durchsicht der Arbeit konnten natürlich nur in einzelnen Fällen Änderungen von 1932 bis 1938 ergänzt werden, im allgemeinen wurde der Stand der Arbeit auf dem vom Ende 1932 belassen. Wir glauben, dies tun zu können, weil die vollkommene Umarbeitung auf das Jahr 1938 ohne großen Zeitaufwand überhaupt unmöglich wäre und vor allem, das ist das entscheidende, weil diese Mehrarbeit zu keinem wesentlich anderen Ergebnis führen würde.

Ich möchte auf diesem Wege noch allen danken, die mich seinerzeit bei der Abfassung der Arbeit unterstützt haben. Dies gilt besonders für meinen verehrten Lehrer Professor Friedrich Metz, Freiburg im Breisgau, dem ich die Anregung zu dieser Arbeit verdanke, dem Leiter der Linzer Stadtbibliothek, Herr Dr. August Zöhrer, der mir jederzeit mit seiner Hilfe zur Verfügung stand, den Beamten des Oberösterreichischen Landesarchivs und allen übrigen Landes- und städtischen Behörden, die mich bei der Arbeit unterstützten. Herrn Dr. Schädler bin ich für die Veröffentlichung im Jahrbuch des Musealvereines besonders verpflichtet. Bei der zeichnerischen Ausgestaltung hat mir Herr C. F. Mistlbacher sehr wertvolle Unterstützung geleistet. Auch ihm übermittle ich auf diesem Wege meinen Dank.

Linz, im Dezember 1938.

Franz Mayrhofer.

Die Grundlagen der heutigen Stadt.

I. Die geographischen Grundlagen.

1. Der Raum.

Allmählich fällt die böhmische Masse vom Zug des Böhmerwaldes gegen Süden, um schließlich in einem steilen Abfall von 200 bis 300 Meter in der großen Senke des Alpenvorlandes unterzutauchen. (Eine Bohrung bei Linz hat $1\frac{1}{2}$ bis 2 Kilometer vom Kristallinrand entfernt in 250 Meter Tiefe das Grundgebirge noch nicht erreicht. Dies läßt darauf schließen, daß es unterirdisch mindestens so steil einfällt wie an der Oberfläche.) Es ist eine alte, vorwiegend aus Graniten und Gneisen aufgebaute Festlandscholle, deren Gestalt und Erscheinung in überwiegendem Maße von abtragenden Kräften bestimmt wurde. Alle Ablagerungen des Altertums und Mittelalters der Erde fehlen, und auch die der Neuzeit sind nur am Rande und in den Buchten zu finden. So ist das Grundgebirge mit seinen mannigfaltigen Gesteinsbildungen überall formenbildend, so erscheint dieses Gebiet mit seinen weiten Hochflächen, kuppigen Gipfeln, breiten Tälern und Mulden als der Typus einer Rumpflandschaft. Trotz dieser sanften Formen hat es den Charakter eines Berglandes, liegen doch drei Fünftel des Mühlviertels (so heißt der oberösterreichische Anteil am Gebiet nördlich der Donau) zwischen 500 und 800 Meter. Erst am Klima und an der Besiedlung wird diese Tatsache deutlich erkennbar. Es ist von großen Störungslinien durchzogen, wie z. B. dem Pfahl, dem herzynischen Donaubruch und der Rodl-Linie. Auch die Mühl- und die Freistädtersenke sind wahrscheinlich tektonischen Ursprunges. Die Zeit ihrer Entstehung ist noch nicht eindeutig bestimmt, jedenfalls sind sie vormiozän, denn die miozänen Sande liegen, wie z. B. bei Pleßching ersichtlich, vollkommen ungestört auf dem Gneis, so daß also seit dieser Zeit keine größeren tektonischen Verschiebungen stattgefunden haben können.

Zwischen den Ostalpen im Süden, der schwäbisch-fränkischen Alb und dem böhmischen Massiv im Norden, erstreckt sich von Westen nach Osten schmaler werdend das Alpenvorland. Es ist ein Rest jener Geosynklinale, in der sich die Alpen bildeten. Einst vom Oligozän- und Miozänmeer erfüllt, im Pliozän verlandet, ist es vorwiegend aus tertiären Ablagerungen aufgebaut. Das präglaziale Relief zeigt in seinen Grundzügen bereits das gegenwärtige Bild. Darüber

breitet die Eiszeit mit ihren gewaltigen ablagernden und abtragenden Kräften ihre Moränen und Schotterdecken, lagert den Löß ab und gibt damit der Landschaft ihre heutige Erscheinungsform, denn in nachglazialer Zeit haben nur verhältnismäßig geringe Veränderungen stattgefunden. Die Höhe des Alpenvorlandes schwankt zwischen 300 und 500 Meter. Zwischen Traun und Inn ein stark gegliedertes Hügelland, ist es zwischen Traun und Enns eine weite diluviale Platte, ähnlich jenen im bayerischen Alpenvorland (z. B. Iller-Echplatte). Älterer und jüngerer Deckenschotter bedeckt mit nach Norden abnehmender Mächtigkeit die präglaziale Landoberfläche. Allmählich senkt sich die Platte nach Norden und fällt schließlich steil (70 bis 80 Meter) gegen die Traunebene ab.

Der bedeutendste Strom dieser großen Senke, die Donau, benützt sie nur zum Teil. In gewaltigen Durchbrüchen bahnt sie sich den Weg durch den südlichen Abfall der böhmischen Masse und berührt nur an wenigen Stellen das Alpenvorland in beckenartigen Weitungen. Nach einem kurzen Lauf im Becken von Eferding tritt die Donau wieder ins böhmische Massiv und trennt den Stoß des Kürnbergerwaldes von ihm ab. Nun fließt sie etwa 10 Kilometer in dem engen Durchbruchstal, erreicht dann das Alpenvorland und bildet hier wiederum die Grenze zwischen ihm und der böhmischen Masse.

Die Berge des Massivs treten bogenförmig zurück und bilden so ein weites Becken. Hier liegt unter 48 Grad n. B. (Lage von Wien, Paris) und 14 Grad östlich von Greenwich die Stadt Linz.

2. Der Boden und das Relief.

Der Kürnbergerwald erhebt sich im Freinberg (426 Meter) noch einmal zu einem Gipfel. Auf seinem Abfall und an seinem Fuße liegt die Stadt.

Er ist vorwiegend aus den Perlgneisen des Mauthausener Granits aufgebaut, die von Wesenufer bis Linz vorherrschen. Auch nördlich von Urfahr sind sie wieder zu finden¹⁾. In der Umgebung der Stadt lieferten sie in zahlreichen Steinbrüchen Material für Uferbauten und ähnliche Zwecke. Für Pflastersteine sind sie wegen der großen, unregelmäßigen Zerklüftung und Brüchigkeit ungeeignet.

Der Süd- und Ostabfall des Freinberges ist bereits mantelförmig von den Ablagerungen der Tertiär- und Eiszeit umschlossen. Nach Osten sendet er drei

¹⁾ Graber, H. Geomorphologische Studien aus dem oberösterreichischen Mühlviertel, P. M. 1902, bezeichnet alle kristallinen Gesteine südlich der Donau als Randflasergranitite. Diese Bezeichnung haben in der Folgezeit andere Forscher von ihm übernommen. Gruber, Ein Beitrag zur Erdgeschichte und Gesteinskunde der Umgebung von Linz. Jb. des Bundesrealgymnasiums Linz 1926/27 nennt den Granit der Linzer Umgebung Biotitgranit oder Granitit.

verschieden breite Rücken aus, die zwei Täler, das Schullertal und das Tal der Kapuzinerstraße, einschließen. Der nördliche von ihnen, der Römerberg, ist aus Grundgebirge aufgebaut. Beim zweiten und dritten ist das Grundgebirge durch jüngere Ablagerungen überdeckt und dadurch nur in tiefen Aufschlüssen sichtbar. Darüber lagert eine mächtige Schichte tertiären Sandes, die als ein schmaler Streifen mit horizontaler Lagerung am Abhang des Freinberges gegen die Donau zieht. Über dem Sand finden wir Schichten eiszeitlichen Schotter und zu oberst in wechselnder Mächtigkeit den Löß.

Die tertiären Sande gehören zu jenen Strandablagerungen des oligozänen Meeres, die wir am ganzen Nordrand des Alpenvorlandes beobachten können. An einzelnen Stellen ist die Wirkung der Brandung sehr gut zu erkennen. (Strandblöcke, Strandplatte und Kliff am Pöstlingberg.)

Bei Linz ist es durchwegs reiner Quarzsand. Der Sand ist noch knapp unter dem Gipfel des Freinberges zu finden, am stärksten entwickelt ist er jedoch in der Höhe von 300 Meter. Hier erreicht er eine Mächtigkeit bis zu 45 Meter.

Er hat also, wie wir auch aus dem Profil (Zeichnung 2) leicht ersehen können, den größten Anteil am Aufbau dieser Rücken. Nach dem Rückgang des Meeres wurde er im Pliozän stufenförmig abgetragen.

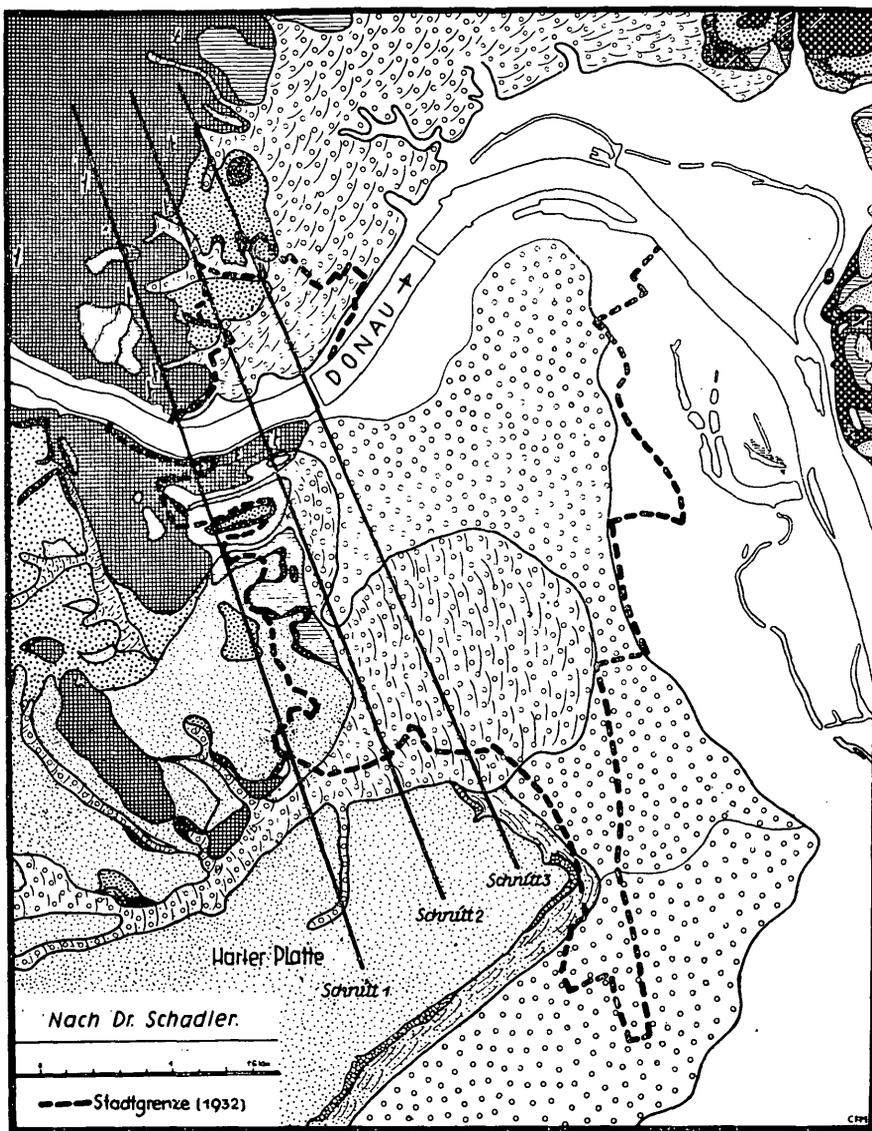
Der Sand wird in mehreren Gruben abgebaut und zu Bauzwecken verwendet. Vielfach sind auch ausgedehnte Keller in ihm angelegt. Da er noch von Schotter und Löß überlagert wird, ist er nur in höheren Lagen und im Schullertal bodenbildend.

Auf dem Sand liegt teilweise verfestigt in etwa 310 Meter Höhe, also 60 Meter über der Donau, glazialer Schotter, den Penck als älteren Deckenschotter bestimmt hat¹⁾. Er ist der nördlichste Ausläufer der Traun-Ennsplatte. Durch die gewaltige Erosionskraft der Traun ist die Verbindung mit ihm beseitigt worden. Dieser Schotter ist wesentlich dünner wie der Sand, im allgemeinen wird er kaum 3 bis 4 Meter mächtig. Er ist nirgends bodenbildend, denn auf ihm liegt eine Lößdecke, die bis zu 20 Meter dick wird. Sie gehört zu jenem breiten Streifen Löß, der sich längs der Donau von Ungarn bis Regensburg erstreckt. In unserem Gebiet ist er allerdings durch Entkalkung in den dunkleren, schwereren Lößlehm umgewandelt worden. Häufig finden wir in der Umgebung der Stadt die für Lößgebiete kennzeichnenden Hohlwege. Er wird in zahlreichen Ziegeleien abgebaut.

Aus den Moränen und fluvioglazialen Schotterfeldern haben Wind und Sturm den feinen Sand und Staub ausgeblasen. Die Beschaffenheit des Lößes, wie auch die in ihm gefundenen Fossilien, sprechen eindeutig dafür, daß er in einem trockenen Klima abgelagert wurde. Deshalb wird heute von der Mehrzahl

¹⁾ Penck-Brückner, Die Alpen im Eiszeitalter, Leipzig 1909.

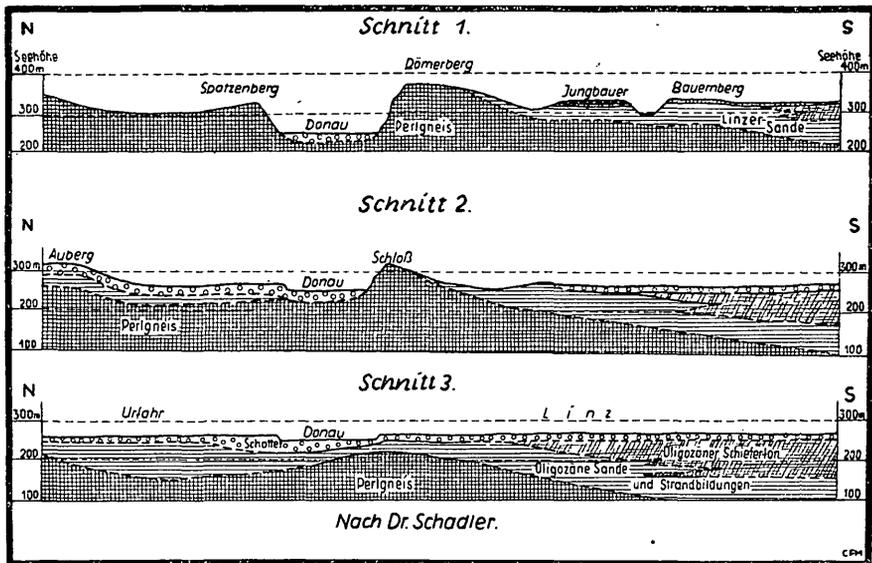
Der Boden von Linz.



Zeichnung 1

Hier wie bei den späteren Zeichnungen deckt sich das „Stadtgebiet“ annähernd mit dem geschlossen verbauten Gebiet, stellenweise ist auch der innerste Teil der Auflockerungszone berücksichtigt. Ebenso sind die großen Verkehrsanlagen eingeschlossen.

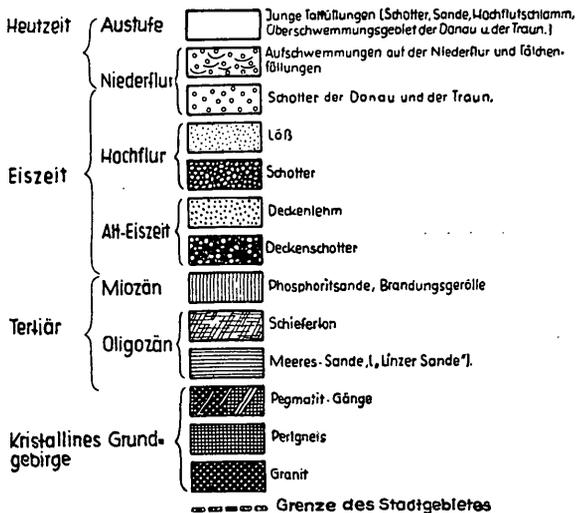
Geologische Schnitte durch das Stadtgebiet.



Zeichnung 2

Der Verlauf der Schnittlinien der Profile ist in Zeichnung 1 ersichtlich. Alle drei Schnitte geben uns ein deutliches Bild vom Aufbau des Stadtgebietes. Schnitt 1 zeigt den Donaudurchbruch und die 3 Rücken des Freinberges, Schnitt 2 den Abfall zum Becken und Schnitt 3 das Becken selbst. Das Untertauchen des Grundgebirges ist sehr deutlich zu erkennen.

Zeichenerklärung zur Bodenkarte von Linz und zu den geologischen Schnitten.



der Forscher seine Entstehung den trockenen Glazialzeiten zugesprochen, während man sie früher den Zwischeneiszeiten zuschrieb¹⁾.

Die Täler, die die Rücken einschließen, sind durchwegs muldenförmig, nur durch den Einfluß der Siedlungen (Sandgruben, Kelleranlagen) ist das sanfte Relief an mehreren Stellen gestört. Sie sind wohl im Grundgebirge leicht vorgebildet, die verschiedene Höhe der Aufschlüsse läßt es vermuten. Dann hat das Oligozänmeer seinen Sand darüber gelagert. Hierbei werden die Täler, besonders jenes der Kapuzinerstraße, kleine Buchten gewesen sein. Die eiszeitlichen Ablagerungen haben sie verschüttet, aber das Wasser hat seinen bisherigen Lauf beibehalten und den leichten, lockeren Sand und Schotter wieder ausgeräumt. So verstehen wir auch die Unterbrechung des Deckenschotters in den Tälern.

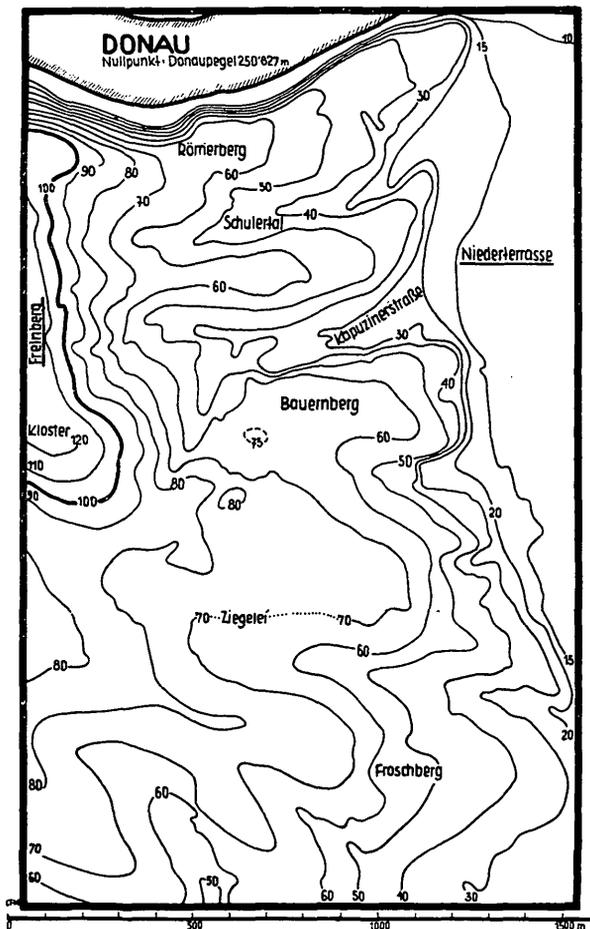
Während die ersten zwei Rücken ein ziemlich einheitliches Bild haben — es sind lange, sanft geneigte, fast plateauartige Rücken mit einem steilen Abfall (siehe Zeichnung 2 und 3) — ist der dritte durch mehrere kleinere Täler verhältnismäßig stark in einige plateauartige Riedel und Rücken gegliedert (Bauernberg, Froschberg). Wegen seiner einheitlichen geologischen und morphologischen Erscheinung haben wir ihn trotzdem als Gesamtheit betrachtet. Denn erst weiter im Südwesten hat er jenseits des Tales bei der alten Schießstätte in dem langen Rücken des Grundgebirges, der von den alten Befestigungstürmen gekrönt wird, seine Grenze.

Die letzte Stufe des Sandes stößt direkt mit dem weiten Feld der Niederflur zusammen (siehe Zeichnung 1). Sie erfüllt den größten Teil des Gebietes zwischen der Donau und der Traunmündung. Sie ist der Ausläufer jenes großen Schotterfeldes, das aus Traun, Ager, Alm entspringt und dann vereinigt längs der Traun zur Donau zieht. Ihre Unterlage ist der Schlier, der die Senke des Alpenvorlandes mit einer Mächtigkeit bis über 1000 Meter erfüllt. Während die Schotterdecke weiter westlich noch bis zu 20 Meter dick wird, ist sie bei Linz schon stark ausgedünnt (10 Meter). Ihr Material wird in zahlreichen Schottergruben abgebaut und als Bauschotter verwendet. Auf ihr sehr interessantes Pflanzenkleid werden wir noch zurückkommen.

Wie eine Halbinsel ragt das Ende der Hochflur, die parallel zur Traun gegen die Donau zieht, in das Niederflurfeld (Zeichnung 1). Sie ist etwa 20 Meter höher als die Niederflur und fällt mäßig steil zu ihr ab. Den Boden bildet eine mächtige Lößdecke, die den Schotter ganz verhüllt, nur an

¹⁾ Im Verlauf des letzten Jahrzehnts haben zahlreiche Forscher sich wiederum mit der Frage nach der Entstehungszeit und Ursache des Lößes beschäftigt. Hierbei sind teilweise ganz neue Auffassungen vertreten worden, es ist hier aber nicht der Ort, sich damit auseinanderzusetzen. Wir halten an der oben wiedergegebenen Ansicht, die bisher herrschend war, fest.

Der Abfall des Freinberges zur Niederterrasse.



Zeichnung 3

Die Gliederung des Freinbergabfalles in mehrere lange Rücken mit steilen Abfällen kommt deutlich zum Ausdruck, ebenso der steile Abfall zur Donau. Sein Ende konnte aus technischen Gründen nicht mehr gezeichnet werden. Die Ausdehnung dieser Zeichnung auf das ganze Stadtgebiet (Niederterrasse, Urfahr) war wegen des mangelnden Grundmaterials nicht möglich. Die Stadtpläne haben leider auch heute noch nur eine mangelhafte oder gar keine Geländedarstellung.

wenigen Stellen ist er aufgeschlossen (verschiedentlich an den Abhängen zur Niederflur).

Teils mit einer steilen Böschung, teils sanft, kaum merklich, geht die Niederflur in das 8 bis 10 Meter tiefer liegende Alluvialland über, das die

Donau und Traun zu beiden Seiten begleitet. Es weist alle Einzelformen des Flußgeschiebes vom groben Schotter bis zum feinsten Hochwasserchlamm auf. Entsprechend dem Einzugsgebiet der Flüsse sind Kalkschotter und kristalline Schotter an seinem Aufbau beteiligt.

Überprüfen wir dieses Gebiet noch kurz auf seine Eignung für die Anlage von Siedlungen. Allmählich senkt sich der Freinberg zur Niederflur herab, die breiten Rücken und Mulden sind für die Besiedlung sehr geeignet, lediglich die Steilstufen des Sandes und der Abfall zur Donau sind als absolut siedlungsfeindlich zu bezeichnen (siehe Zeichnung 2 und 3). Den ersten Rang nimmt aber unbestritten die fast ebene Niederflur ein. Sie allein bietet hinreichenden Raum für die Ausdehnung der Siedlung. Das Alluvialgebiet ist zwar auch ganz eben, jedoch liegt es noch im Überschwemmungsgebiet der Flüsse und ist deshalb für Siedlungen weniger geeignet. Weit überragt der Freinberg die Traun- und Donauebene und beherrscht dadurch das umliegende Gebiet und den Donauübergang, der sich hier am Beginn der Stromweitung und Stromverwilderung bietet. In Zeiten der Gefahr aber war er mit dem dahinterliegenden Kürnbergerwald ein ausgezeichnetes Rückzugsgebiet.

Die geologischen und morphologischen Verhältnisse in Urfahr unterscheiden sich nicht wesentlich von den bisher beschriebenen. Dort, wo die Donau das enge Tal verläßt, tritt das Massiv bogenförmig zurück. Vorerst fällt der vorgeschobene Rücken des Pöstlingberges, der Spatenberg, noch außerordentlich steil und unvermittelt zur Niederflur ab. Weiter im Norden aber wird das Relief doch etwas sanfter, das hier im Alpenvorland untertauchende Kristallin wird schon in beträchtlicher Höhe von tertiären Sanden überdeckt. Ihre bandförmige Gestalt ist allerdings hier weniger gut zu erkennen, denn sie sind viel stärker durch den Löss verhüllt. Besonders in den unteren Lagen tritt er als zusammenhängende Decke mit ziemlicher Mächtigkeit auf. An mehreren Stellen sind wieder glaziale Schotter als Unterlage aufgeschlossen, die durchwegs aus alpinem Material zusammengesetzt sind, denn die Traun hat früher hier die Donau erreicht und hat die Decken- und Hochterrassenschotter abgelagert. Erst im Verlaufe eines langen Zeitabschnittes (Eiszeit und Alluvium) ist sie nach rechts gewandert. (Baersches Gesetz.) Ein sanfter Abfall vermittelt den Übergang zur Niederflur, die hier noch niedriger ist als jenseits der Donau. Mit dem Zurücktreten des Massivs nimmt sie gegen Osten an Ausdehnung zu. An die Niederflur schließt sich das Alluvialgebiet an. Übermals treffen wir steile und flache Übergänge. Durch mehrere flache Täler ist das Gebiet in einzelne sanfte Rücken gegliedert.

Eigentlich ist nur der Steilabfall der Niederflur und des Spatenberges als ausgesprochen siedlungsfeindlich zu bezeichnen. Der übrige Abfall des Pöstlingberges ist besonders weiter oben für eine geschlossene Siedlung wohl etwas zu steil, für die bäuerliche Einzelsiedlung und villenmäßige Verbauung dagegen

sehr günstig. Weiter unten mildert der Sand und vor allem der Kög den steilen Abfall, so daß neben der villenmäßigen auch die geschlossene Siedlungsweise durchaus möglich und auch durchgeführt ist. An erster Stelle steht abermals die nahe dem Strom gelegene Niederterrasse. Der Alluvialboden wird auch hier vom Hochwasser der Donau erreicht. Trotzdem ist er schon früh befiedelt worden.

3. Die Gewässer.

Der Durchbruch der Donau durch den Südfuß der böhmischen Masse, der gewaltige Klöße von ihr trennt und die natürliche Senke des Alpenvorlandes meidet, ist schon auf mannigfache Art erklärt worden. Die Katarakten-Spalten-theorie von Süß ist natürlich längst abgetan.

Heute ist die Auffassung von der epigenetischen Entstehung ziemlich allgemein herrschend. Das Alpenvorland war bis auf die Höhe des Massivs mit tertiären Meeresablagerungen erfüllt, so daß es als Senke nicht mehr ausgeprägt war. Teilweise lagen die Schotter auf dem Grundgebirge. Auf dieser Schotterfläche floß die Donau gegen Osten, verlegte ihren Lauf allmählich über das Massiv und sägte sich ihr neues Bett. In der letzten Zeit hat sich besonders Hermann Graber mit dieser Frage befaßt. Im Verlaufe seiner Arbeiten konnte er feststellen, daß das Donautal in einem Zug von Quetschzonen, dem sogenannten „herzynischen Donaubruch“, angelegt ist. Wegen dieser Abhängigkeit von tektonischen Linien wendet sich Grabner gegen die Annahme einer rein „zufälligen“ Epigenese. Die weiteren Folgerungen, die er aus den bisherigen Ergebnissen über die Entstehung des Donautales zieht, stellen nur einen Versuch dar. Deshalb werden sie hier auch nicht weiter behandelt. Erst nach Beendigung aller geologischen Vorarbeiten (Kartierung), ist für eine zusammenfassende Erklärung die Zeit gekommen¹⁾.

Die Donau ist oberhalb Wien nach Gefälle, Stromgeschwindigkeit und Geschiebeführung als Alpenfluß zu bezeichnen. Das Gefälle beträgt von Passau bis Linz 0.33‰, von Linz bis Wien 0.37‰ (von Raab bis Budapest 0.05‰). Die Geschwindigkeit beläuft sich zwischen Passau und Linz auf 1.91 bis 2.59 m/sec., zwischen Linz und Wien 2.17 bis 2.74 m/sec.²⁾ Die Zuflüsse aus dem Massiv (Ilz, Ranna, Mühl, Rodl und andere) sind gegenüber dem großen Alpenfluß, dem Inn, zu klein, um ein entsprechendes Gegengewicht zu bilden. Deshalb ist der Wasserstand der Donau zwischen Passau und Linz ein ziemlich getreuliches Spiegelbild der Wasserführung des Inn. Beide haben vom Mai bis

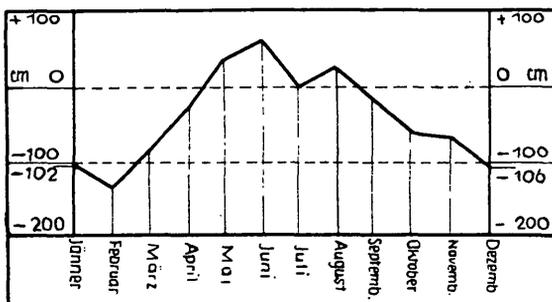
¹⁾ Graber H., Beiträge zur Geschichte der Talbildung im o. ö. Grundgebirge, Verhandlungen der geol. Bundesanstalt 1929.

²⁾ Lorenz J., Donaujuden, 4. Abhandlung, M. g. G. W. 1895.

September ihren Hochwasserstand und im Winter ein ausgesprochenes Niederwasser.

Nicht allzu selten tritt die Donau aus ihren Ufern und überschwemmt das umliegende Gebiet. Im 80jährigen Zyklus von 1828 bis 1908 sind uns nicht weniger als 78 Hochwasser belegt¹⁾. Sie verteilen sich zwar über das ganze Jahr, der Hauptanteil (74%) entfällt jedoch auf die Zeit des höchsten Wasserstandes, von Mai bis einschließlich September. Juni und August sind hiebei am

Mittlerer Wasserstand der Donau bei Linz 1927 bis 1931.



Zeichnung 4

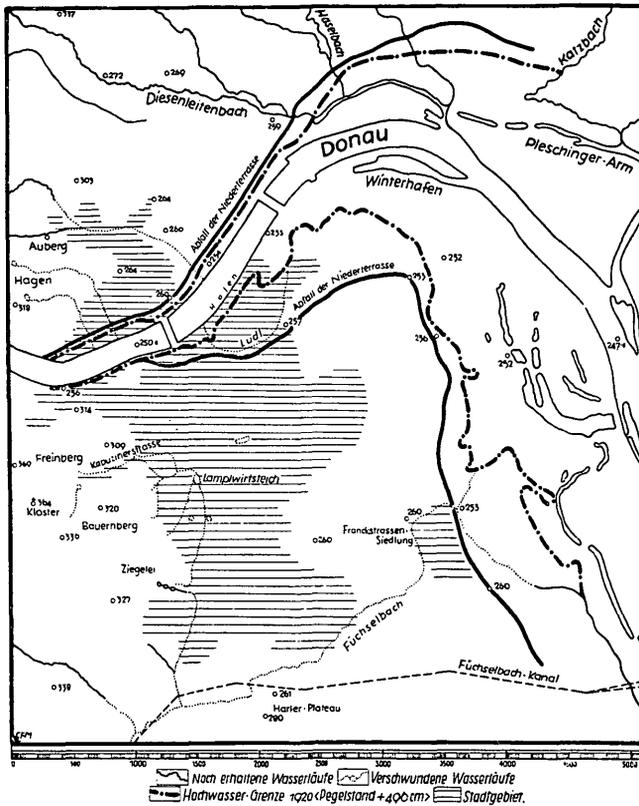
Das Urmaterial für diese Zeichnung verdanke ich dem Entgegenkommen des Herrn Oberbaurat Rosenauer. Bei längeren Beobachtungen zeigt der Wasserstand nicht dieses unerklärliche Wiederanstiegen im August, sondern seit Juni einen ständigen Rückgang. Weil die Regulierungsarbeiten eine starke Vertiefung der Stromsohle mit sich brachten, ist die Heranziehung einer längeren Beobachtungszeit unmöglich.

stärksten vertreten. Langandauernde und ausgedehnte Regenfälle in den Alpen und im Vorland sind die Ursache dieser Überschwemmungen; Schmelzhochwasser sind dagegen recht selten. Bei Hochwasser erreicht der Strom im Weichbild der Stadt eine Breite von $1\frac{1}{2}$ Kilometern und darüber. (Normale Breite 200 bis 300 Meter.) Auf Zeichnung 5 haben wir die Grenze der letzten großen Überschwemmung vom Jahre 1920 eingezeichnet (Pegelstand + 496 cm), die sich nur über einen verhältnismäßig geringen Teil der Stadt erstreckte. Beim Hochwasser des Jahres 1897 waren bei einem Pegelstand von + 607 cm schon ganz beträchtliche Gebiete der Stadt überschwemmt. Es staute sich erst am Abhang der Niederterrasse. Auch die Grenze von 1920 zeigt, daß mit ihrem

¹⁾ Rosenauer F., Über das Wasser in Oberösterreich, Jb. o. ö. Musealverein, 84. Bd., 1932, S. 389.

Zurücktreten das Überschwemmungsgebiet wesentlich größer wird. Je näher sie dem Strom ist, um so kleiner ist es. Dort, wo die Donau das enge Durchbruchstal verläßt, reicht die Niederflur unmittelbar an den Fluß heran und gibt dadurch günstige Gelegenheit, ihn zu überschreiten, bevor die große Stromverwilderung beginnt. Darin liegt die Bedeutung von Linz als Brückenkopf.

Die Gewässer des Stadtgebietes.



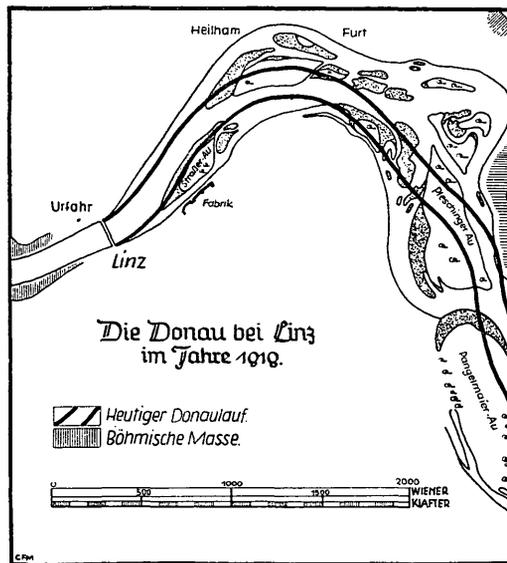
Zeichnung 5

Die Regulierungsarbeiten, die in den Neunzigerjahren durchgeführt wurden, beseitigten die Nebenarme und die Straßerinsel und gaben der Donau eine einheitliche Stromrinne. Sie fanden mit dem Bau des Winterhafens einen vorläufigen Abschluß. Dadurch ist früheres Stromgebiet Siedlungsboden geworden, der teilweise auch verbaut wurde. Mit der Regulierung war eine Eintiefung der Sohle und ein Gefällsausgleich verbunden, die in der letzten Zeit

zum Abschluß gekommen sind. Die großen Hochwasserstände sind allerdings durch diese Veränderungen kaum berührt worden, ja es scheint sogar, daß die Verengung des Strombettes eine Hebung des Hochwasserspiegels verursacht hat. Dazu kommt, daß fast das ganze Alluvialgebiet aus sanitären Gründen als minderwertiger Siedlungsboden zu betrachten ist. Deshalb scheint es doch etwas bedenklich, daß in diesem Gebiet wegen des billigen Bodenpreises einige städtische Siedlungen angelegt wurden.

Vor der Regulierungsarbeit war das Bild der Donau wesentlich anders. Im flachufrigen Becken verzweigte sich der Strom und schloß zahlreiche Seitenarme und Altwässer um sich. Hier lagerte er seine Geschiebemassen und Schwebestoffe ab, bildete Sand- und Schotterbänke, die sich teils als Halbinseln am Ufer, teils als Inseln mitten im Strom befanden.

Zeichnung Nr. 6 zeigt uns den Zustand der Donau vor mehr als hundert Jahren, im Jahre 1818.



Zeichnung 6¹⁾

Die Zeichnung zeigt deutlich die gewaltigen Veränderungen des Strombettes. Von den alten Stromverzweigungen sind nur noch kleine Reste vorhanden, die zeitweise auch mit Wasser erfüllt sind. (Pleßinger Au, Pangelmaier-Au.)

¹⁾ Die Zeichnung ist den Verbandschriften des Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Verbandes für Binnenschifffahrt, Die Donau in Oberösterreich, Tafeln zu Nr. XLIII (neue Folge) entnommen.

Ein vergleichender Blick auf Zeichnung Nr. 5 führt uns die großen Veränderungen, die durch die Regulierungsarbeiten der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts hervorgerufen wurden, klar vor Augen. Der Winterhafen, heute ein nicht unbedeutender Faktor im Wirtschaftsleben der Stadt, ist 1818 nur andeutungsweise vorhanden, aber noch in keiner Weise als Hafen anzusprechen. Die Donauinsel Straßerau, einst ein wichtiger Teil des Linzer Stadtbildes, ist heute ganz verschwunden. Die Regelungsarbeiten sollten der Donau eine einheitliche Stromrinne geben. Bei Linz war außerdem noch der Bau eines vollwertigen Landungs- und Umschlagplatzes geplant. Dieses Ziel haben die Regelungen auch voll und ganz erreicht. Freilich konnten sie nicht hindern, daß auch weiterhin an einzelnen Stellen, besonders bei der großen Strombiegung, Schotterbänke abgelagert werden. Sie schränken den Raum, der für den eventuellen Ausbau des Linzer Umschlagplatzes in Betracht kommt, nicht unwesentlich ein. Beim Bau der Steyreggerbrücke wurde eine 14 Meter dicke Schotterdecke gemessen, die die Donau abgelagert hatte. Dies ist ein deutlicher Beweis, daß hier die abtragenden Kräfte des Flusses gegenüber der Ablagerung nach wie vor zurücktreten. Die den Donaubecken eigentümliche Rechtswendung ist in der unmittelbaren Umgebung der Stadt nicht zu beobachten. Sie erfolgt erst weiter östlich.

Der Donau strömen von beiden Seiten alle Gewässer des Stadtgebietes zu. Östlich von Linz nimmt sie die Traun auf. Als ausgesprochener Alpenfluß — nur in der Ager und Vöckla empfängt sie Zuflüsse aus dem Mittelgebirge — ist ihr Gefälle auch im Unterlauf noch ziemlich hoch. Von Wels bis Linz beträgt es etwa $1\frac{1}{4}\text{‰}$. Auf dieser Strecke begleitet sie ein weites Überschwemmungsgebiet mit ausgedehnten Auwäldern und zahlreichen Seitenarmen, die besonders bei Traun und Kleinmünchen von Fabriken ausgewertet werden. Nur zwischen Kleinmünchen und Ebelsberg verengt sich das Auenband wesentlich, die Hochufer treten nahe an den Fluß heran und bieten dadurch eine günstige Gelegenheit, ihn zu überschreiten. Unter der Schotterdecke fließt auf dem undurchlässigen Schlier ein Grundwasserstrom parallel zur Traun gegen die Donau.

Im Stadtgebiet sind alle alten Bäche verschwunden, auch im Weichbild konnten sich nur kümmerliche Reste erhalten. Alle sind der Verbauung zum Opfer gefallen. In Zeichnung Nr. 5 haben wir auf Grund alter Stadtpläne die verschwundenen Bäche eingezeichnet. Sie verlaufen in den Tälern und Gräben, die sich vom Freinberg zur Niederterrasse herabsenken. Die Verschiedenheiten auf den einzelnen Plänen sind oft recht bedeutend. So fließt z. B. der Bach der Ziegeleistraße auf einem älteren Plan in den Samplwirtsteich, auf dem Plan von 1887 zum Fuchselbach. Es wäre denkbar, daß Unrichtigkeiten in den Plänen die Ursache dieser Verschiedenheiten sind. Naheliegender ist jedoch die Annahme, daß die Wasserläufe in dem fast ebenen Gebiet der Niederterrasse ihren Lauf änderten, oder daß sie durch verhältnismäßig geringe Einwirkungen des Menschen verlegt

wurden (z. B. Kapuzinerbach auf dem einen Plan durch die Hopfengasse, auf dem anderen durch die Hafnerstraße). Das Sammelbecken einiger Bäche war der Samplwirtsteich. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts war ein Abzugskanal geplant, der das Wasser des Teiches in den Ludlarm leiten sollte. Vermutlich hat sein unterirdischer Abfluß den Stadtbewohnern Unannehmlichkeiten bereitet. Diese Tatsache läßt darauf schließen, daß in Linz niemals ein Bach oberflächlich die Donau erreicht hat, fließt doch auch heute noch ein Grundwasserstrom unter der Schotterdecke zum Fluß, der noch einzelne Hausbrunnen mit Wasser versorgt. Das Schulertal zeigt auf den alten Plänen keinen Abfluß. Schon im 15. Jahrhundert ist durch einen Stollen das Wasser gefaßt worden.

Im Süden der Stadt, zwischen dem Abfall des Kürn- und Freinberges und der Hochflur, erreichte der Fuchselbach die Niederflur und mündete nach einem vielfach gewundenen Lauf in die Donau. Infolge der großen Durchlässigkeit des Bodens führte er nur zeitweise Wasser. Im Jahre 1905 überschwemmte er durch ein plötzliches Tauwetter seine Umgebung, darunter auch Teile der neuen Vorstädte (Wiener Reichsstraße, Frankstraße). Deshalb wurde er kanalisiert und in gerader Richtung in die Donau geführt. (Siehe Zeichnung 5.)

Am linken Ufer fließen die Bäche oberflächlich zum Strom. Durch die Ausdehnung der Stadt sind auch hier einige von ihnen aus dem Landschaftsbild verschwunden.

Die Versorgung der Stadt mit Trinkwasser hat schon früh Schwierigkeiten bereitet. Die älteste Wasserleitung führte von der Quelle des Schulertales zum Schloß. Der Bau des Stollens — er ist heute noch erhalten — muß viel Mühe bereitet haben, weil er im Grundgebirge angelegt ist. In späterer Zeit werden auch die Quellen der „Sandstätte“ zur Versorgung der öffentlichen Brunnen auf dem Hauptplatz herangezogen, und seit 1546 ist uns bereits eine Wasserleitung längs der Donau von Margarethen herab belegt. Den Hauptanteil an der Versorgung der Stadt bis zur Anlage des großen Wasserwerkes hatten aber ohne Zweifel die Hausbrunnen, die den Grundwasserstrom der Niederterrasse ausnützten.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts reichen wegen des raschen Wachstums der Stadt die bisherigen Wasserleitungen nicht mehr aus, es muß eine neue Anlage errichtet werden. Allerlei Pläne werden vorgeschlagen: Zuerst wollte man alle Quellen der Linzer Sande zusammenfassen, doch die Menge erwies sich als nicht ausreichend; dann erwog man die Auswertung des Grundwasserstromes, eine Wasserleitung von Margarethen, von St. Marien im Kremstal, südlich von Linz, oder eine Quellwasserversorgung aus dem Mühviertel. Wir sehen, es hat wahrlich nicht an Plänen gefehlt. Schließlich entscheidet sich die Stadtverwaltung vor allem wegen der ausreichenden Menge für den Grundwasserstrom der Welscher Heide. Das Wasser ist hell, rein und frisch, nur der

Kalkgehalt ist etwas zu hoch. Nach verschiedenen Versuchen wählte man den Probebrunnen in Scharlinz (1893). Hier wird das Wasser gehoben, gereinigt und mittels Druckleitung direkt in das Stadtnetz gebracht. Nur ein Teil geht in den Hochbehälter am Bauernberg. Die höhergelegenen Gebiete der Stadt am Römer- und Schulerberg versorgt ein kleiner Behälter am Freinberg.

Ursprünglich war der Anschluß von Urfahr an die Linzer Wasserleitung geplant, doch wegen der Schwierigkeit der Donauüberquerung wurde diese Absicht aufgegeben. So ging man auch hier an den Bau einer eigenen Wasserleitung (1902). Nach eingehender Prüfung aller Möglichkeiten entschied man sich ebenfalls für die Auswertung des Grundwasserstromes, der im Niederflurshotter zur Donau fließt. Da sein Wasser durchwegs aus dem kristallinen Gebiet kommt, ist es etwas weicher als das von Linz. Am Heilhamerfeld wurde das Pumpwerk errichtet, beim Petrinum und am Pöstlingberg befinden sich die Hochbehälter.

Als das Wasserwerk bei Scharlinz gebaut wurde, lag es weit außerhalb der Stadt. Inzwischen ist die Verbauung hinausgewachsen und auch der Vorort Kleinmünchens hat sich gegen das Werk hin ausgedehnt. So ist der freie Raum um das Werk immer mehr geschwunden und heute ist das ganze Gebiet um den Schöpfbrunnen Siedlungsboden geworden. Deshalb erscheint es uns heute sehr zweifelhaft, ob das bestehende Wasserwerk bei der Ausgestaltung der Stadt erhalten bleiben kann.

4. Das Klima.

Das Klima des Linzer Beckens ist durchaus mitteleuropäisch, der Übergang vom ozeanischen zum kontinentalen Klimagebiet tritt deutlich hervor. Mäßig kalte Winter und warme Sommer sind kennzeichnend. Das Klima der Stadt zeigt nur geringe Unterschiede gegenüber dem des Alpenvorlandes.

Das Alpenvorland ist der wärmste Teil des Landes. In ihm nimmt Linz eine besonders bevorzugte Stellung ein. Seine Temperaturen sind durchwegs höher als die Durchschnittswerte des ganzen oberösterreichischen Alpenvorlandes. Wesentlich anders sind die Verhältnisse im Mühlviertel und im Alpengebiet. Die Winter sind länger und kälter und dadurch die Vegetationszeit wesentlich kürzer. Am schlechtesten steht es im Mühlviertel, hier ist die Baumblüte um etwa drei Wochen später als im Vorland. Es hat das rauheste Klima des ganzen Landes. Im Donaubecken dagegen sind die Winter ziemlich mild, die Frosttage beschränken sich auf die Zeit vom Oktober bis April, doch fehlen die gefürchteten Spät- und Frühfröste nicht. Besonders erstere verursachen, wenn sie mit der Baumblüte zusammenfallen, großen Schaden.

Der Gang der Temperatur in den einzelnen Landschaften¹⁾

	Alpen	Mühlviertel	Alpen- vorland	Linz
Jänner	—3.1	—3.7	—3.1	—1.1
Feber	—1.6	—2.3	—1.2	0.4
März	1.3	0.9	2.3	4.7
April	6.4	6.3	7.7	8.7
Mai	10.7	10.9	12.2	14.2
Juni	14.1	14.5	15.8	16.8
Juli	15.9	16.2	17.6	18.5
August	15.4	15.5	16.8	17.8
September	12.4	12.1	13.3	14.2
Oktober	7.5	6.9	7.9	9.0
November	1.9	1.0	2.0	3.4
Dezember	—2.0	—2.7	—2.0	0.2
Jahresmittel	6.6	6.3	7.4	8.9

Die Niederschläge weisen nur unwesentliche Unterschiede gegenüber dem übrigen oberösterreichischen Alpenvorland auf.

Die mittlere Niederschlagsmenge in Linz 1898 bis 1926²⁾

J.	f.	m.	u.	m.	J.	J.	u.	s.	o.	n.	D.	Jahr
66	44	56	84	83	104	136	107	82	59	57	69	945

Wir sehen, daß im Sommer bereits ein ausgesprochenes Maximum entwickelt ist, in den Monaten Juni, Juli und August fallen 50 % des gesamten Jahresniederschlages, aber auch im April, Mai und September haben wir noch

¹⁾ Linz nach Scherrer in „Das Buch der Stadt Linz“, die übrigen Zahlenwerte nach Schwarz, Klimatographie von Österreich, Wien 1912.

²⁾ Das Buch der Stadt Linz. Ältere Beobachtungen, die Hann J. veröffentlicht hat (über die Regenverhältnisse Österreich-Ungarns. Sb. f. Ak. d. W. math. naturw. Klasse 1879), weisen bei ganz ähnlicher Verteilung über die einzelnen Jahreszeiten eine beträchtlich niedrigere Jahressumme auf (753 mm).

größere Mengen als in den Herbst- und Wintermonaten. Der Regen ist häufig von Gewittern begleitet. Am häufigsten sind diese natürlich in der wärmeren Jahreszeit, im Winter sind sie außerordentlich selten. Die aufsteigenden dräuenden Gewitter und Wolkenbänke verleihen dem sommerlichen, ernteschweren Bild des Alpenvorlandes einen eigenen Reiz, an dem sich der Fremde wohl erfreuen mag. Der Bauer dagegen fürchtet sie sehr, bringen sie ihm doch neben dem Blitzschlag auch noch oft den Hagel, der binnen kurzer Zeit die Ernten weiter Landstriche vernichtet. Das Alpenvorland hat den größten Anteil daran. In ihm fallen 85 % des gesamten Hagelschlages von Oberdonau, obwohl es nur 45 % seiner Fläche einnimmt.

Die letzten Herbsttage im November bringen bereits den ersten Frost mit Schneefall, der nun bis in den April hinein immer wiederkehrt. (Von 1898 bis 1926 im Mittel 33 Schneetage.), Freilich überwiegt der Schnee nur im Jänner und Februar den Regen, in den Übergangsmonaten März, April und November ist er sehr häufig mit Regen vermischt und bedingt dadurch jenes unbeliebte, von allen gefürchtete naßkalte Wetter. Auf den umliegenden Höhen ist natürlich die Schneebildung stärker, so schon auf dem Freinberg (42.9 Schneetage) und besonders auf den Höhen des Mühlviertels jenseits der Donau.

Wie in ganz Mitteleuropa überwiegt auch im Einzigerbecken das Westwetter weitaus. 75 % aller Winde kommen aus dem Westen und bringen die ozeanischen Luftmassen mit Sturm und Regen über die Stadt. Dementsprechend liegt der „Wetterwinkel“ im Westen, über den Höhen des Kürnbergerwaldes. An zweiter Stelle folgen die Ostwinde (25 %), die „Schönwetterwinde“ unserer Stadt.

Eine Besonderheit des Linzer Klimas ist die häufige Nebelbildung. Von Natur aus ist das zwischen zwei Gebirgen gelegene Alpenvorland für die Nebelbildung günstig. Im Donaubecken wird sie noch durch den Fluß verstärkt. So hat Linz im Mittel 100.9 Nebeltage im Jahr, das ist fast doppelt so viel als das 10 Kilometer südlich gelegene St. Florian (56.5). Der Nebel beeinträchtigt das Herbst- und Winterwetter sehr stark und macht es unfreundlich and ungesund. Erst am späten Vormittag oder zu Mittag wird er von der Sonne durchbrochen. Manchmal aber lastet er von morgens bis abends über dem Becken und nur auf den umliegenden Höhen des Mühlviertels herrscht klarer Sonnenschein.

Im Vergleich zu den übrigen Teilen Oberösterreichs kann das Klima des Alpenvorlandes und damit das von Linz als günstig bezeichnet werden. Die Winter sind kürzer und wärmer und dadurch die Vegetationszeit länger. So wird das wirtschaftliche Leben des Alpenvorlandes, besonders seine Urproduktion günstig beeinflusst. Bloß durch die starke Hagel- und Gewitterbildung und den Nebel ist es gegenüber den anderen Gebieten benachteiligt.

5. Das Pflanzenkleid.

Die beiden großen Landschaften nördlich und südlich der Donau weisen natürlich auch im Pflanzenkleid sehr starke Unterschiede auf.

Das M ü h l v i e r t e l samt seinen südlich der Donau gelegenen Teilen war ursprünglich geschlossenes Waldgebiet. Langandauernde Rodungsarbeit hat den Wald stark zurückgedrängt, doch bedeckt er auch heute noch ein Drittel des Bodens. Er nimmt gegen Norden zu, bis er schließlich im Böhmerwald das Landschaftsbild ganz beherrscht. Auf dem Freinberg und der Umrahmung des Beckens, überall wo das Grundgebirge bodenbildend ist, treten uns mehr oder minder große Wälder entgegen. Wie Inseln liegen sie zwischen Wiesen und Feldern. Einige Dorf- und Flurnamen im Umkreise der Stadt erinnern an die Rodungsarbeit, die hier geleistet wurde. Im Kürnbergerwald hat sich zuerst unter staatlichem, seit 1749 unter klösterlichem Schutz in unmittelbarer Umgebung der Stadt noch ein ausgedehntes, geschlossenes Waldgebiet erhalten. In den unteren Lagen sind es vorwiegend gemischte Wälder, ab 600 Meter wird die Fichte herrschend. Sie bildet im Gegensatz zu den lichterem Mischwäldern dunkle, oft düster anmutende Hochwälder. Die dünne Verwitterungskruste der Granite und Gneise und das rauhe Klima ist für die Landwirtschaft nicht günstig. Sie lassen den anspruchsvollen Weizen kaum gedeihen, Roggen und Hafer überwiegen weit aus, sie liefern das Brot und Futtergetreide. Außerdem finden wir noch den Flachs, der den Rohstoff für eine ausgedehnte Leinenweberei spendet, und hier und dort auch Hopfengärten. Neben den Äckern (42.5 %) und Wäldern treten die Wiesen (25 % Grasland), im Landschaftsbild stark hervor und machen es bunt und abwechslungsreich. Sie bilden die Grundlage für eine gute Viehwirtschaft, die aber noch stark ausgebaut werden kann. Einen besonderen Nachteil für die Landwirtschaft des Mühlviertels bildet das unruhige hügelige Relief. Häufig kommt es zu Gekrieche und Bodenabspülungen und der Wanderer kann manchmal sehen, daß Bauern die Erde wieder mühsam über den nackten Felsen breiten oder auch große Steine herausgraben, um so neuen Ackerboden zu gewinnen. So ist das Mühlviertel ein verhältnismäßig armes Land, dem die Bauern in schwerer Arbeit ihr kärgliches Brot abringen müssen. Nur die tiefer gelegenen Senken (Gallneukirchnerbecken, Freistädter- und Mühlsee, Riedmark) haben bessere Böden und sind dadurch reicher.

Wesentlich anders geartet ist das Pflanzenkleid des A l p e n v o r l a n d e s, an dessen Nordrand die Stadt gelegen ist. Seine geringe Höhe, das ruhige stellenweise fast ebene Relief, das wesentlich wärmere Klima und schließlich vor allem die mächtige Lehm- und Lösshülle, die die Decken- und Hochterrassenschotter überlagert, geben dieser Landschaft schon von Natur aus sehr günstige Voraussetzungen für ein ausgezeichnetes Siedlungs- und Bauernland. Lediglich das

Gebiet der Niederflur nimmt als „Welferheide“ eine schlechtere Stellung ein. Sie gehört zu jenen ausgedehnten Heideflächen Süddeutschlands, die besonders im bayerischen Alpenvorland stark entwickelt sind. Gradmann hat für sie den treffenden Ausdruck der „Steppenheide“ geprägt. Es sind trockenholde (xerotherme) Pflanzengenossenschaften, die in nächster Verwandtschaft zu den Federgrasfluren des ungarischen Tieflandes stehen. Der Wald tritt bei ihnen stark zurück, nur hier und dort ist ein kleines Kieferngehölz zu sehen.

Über ihre Entstehung besteht unter den Pflanzengeographen keine einheitliche Auffassung¹⁾.

Die Mehrzahl von ihnen betrachtet sie als das Überbleibsel (Relikt) einer postglazialen Zeit wärmeren Klimas, aus der auch die zahlreichen Funde von Steppentieren²⁾ stammen. Für diese Erklärung spricht vor allem die unregelmäßige Verteilung der Heidepflanzen auf recht verschieden geartete Gebiete, wo sie teils als geschlossene Formation, teils mehr vereinzelt auftreten. Besonders ihr geselliges Vorkommen zusammen mit anderen Gliedern der trockenholden Pflanzengenossenschaften unterstützt diese Auffassung. Es läßt sich nicht auf eine rein zufällige Verschleppung oder Verwehung zurückführen.

Die anderen Forscher führen die Steppenspflanzen in Süddeutschland auf die Tatsache zurück, daß sie durchwegs in Gebieten auftreten, wo ein relativ kontinentales Klima herrscht und auch kontinentale Böden vorhanden sind. Sie sehen also in den Steppenheiden keine „Relikte“, keine Überbleibsel einer früheren Zeit, sondern eine Folge des dort herrschenden trockenen Klimas und Bodens.

Besonders erwähnt sei eine Arbeit von K. Troll²⁾. Er hat die Münchner Heide und auch teilweise die übrigen Heiden im Umkreis der deutschen Alpen untersucht und ist zu dem Ergebnis gekommen, daß sie alle auf den jüngstglazialen Schotterfeldern auftreten. Bei der Münchner Heide hat er festgestellt, daß der mittlere Teil der Niederterrasse, der von der Heideformation eingenommen wird, ein junger Schuttkegel ist, der sich über die eigentliche Niederflur lagert. Morphologisch ist diese Tatsache gar nicht oder nur ganz schwach zu erkennen, im Pflanzenkleid kommt es aber sehr deutlich zum Ausdruck. Der obere Teil wird von ausgedehnten Wäldern eingenommen, der mittlere ist die eigentliche Heide, im unteren aber treffen wir infolge des hochliegenden Grundwassers Moore, die vielfach zu den Auwäldern überleiten. Diese Gliederung beobachtet Troll mehr oder minder deutlich ausgeprägt auch bei anderen Niederterrassefeldern. Bei der Welfer Heide ist nur der obere und der mittlere Teil vorhanden, die Moore fehlen. Troll führt die Heide darauf

1) Nach Gradmann K., „Süddeutschland“, 1. Band.

2) Troll K., Jungglaziale Schotterfluren im Umkreis der deutschen Alpen, Forschungen, 23. Bd., 1924.

zurück, daß die Verwitterungsschichte der jungen Schuttkegel wesentlich dünner ist, als die der eigentlichen Niederterrasse. So erscheint die Heideformation an diese kargen, trockenen Böden gebunden. Deshalb hat ihr Troll nur insofern Reliktcharakter zugesprochen, als sie zweifellos in der trockenen, warmen Nacheiszeit (Postglazialzeit) noch ausgesprochenen trockenholden (= xerothermen) Habitus trug.

Zwar erscheint die Anwendung der bei einzelnen Heiden gemachten Beobachtungen auf andere, die Troll nicht aus persönlicher Anschauung kennt (z. B. Welsler Heide), etwas gewagt. Trotzdem hat diese Erklärung, die sich etwa in der Mitte zwischen den vorher besprochenen befindet, viel für sich. Denn die Tatsache, daß sich die geschlossenen Heideformationen im Umkreis der deutschen Alpen vom Rhein bis zur Drau durchwegs auf jene jungglazialen Schotterfluren mit ihren kargen, trockenen Böden beschränken, spricht sehr für die Annahme, daß sie sich nur auf ihnen als geschlossene Genossenschaften erhalten konnten.

Heute hat sich die Heideflora nur mehr in ganz kleinen Gebieten in der Nähe von Wels erhalten. Vor etwa hundert Jahren ist die Kultivierung der Welsler Heide zum Abschluß gekommen. Der Schlier spielte hiebei als Dünger eine wichtige Rolle. Dementsprechend überwiegen jetzt die Kulturpflanzen weit- aus, Kartoffeln, Roggen, Hafer und auch der Buchweizen bestimmen das sommerliche Landschaftsbild. An dem Schotterreichtum des Aekers und an seiner Trockenheit ist freilich der frühere Heidecharakter mehr als deutlich zu erkennen¹⁾.

Das übrige Alpenvorland, die Hochflur, die wie eine Halbinsel in die Stadt hineinragt und das Plateau des Deckenschotters südlich der Traun zeigt, wie schon gesagt, ein wesentlich anderes Pflanzenkleid.

Da der Eöföboden für den Wald keine günstigen Voraussetzungen besitzt, waren diese Gebiete wohl schon in postglazialer Zeit walddarm²⁾. Rodungsnamen, die im Mühlviertel so häufig sind, fehlen hier fast ganz. Dementsprechend ist der Wald auch heute noch unbedeutend. Nur hier und dort unterbricht ein Wäldchen das weite Kulturland, das der Landschaft das Gepräge gibt. Schon in vorgeschichtlicher Zeit ist es als uralte Völker- und Heerstraße Siedlungsboden geworden. Äcker und Wiesen verdrängen immer mehr das Naturland und bestimmen das Landschaftsbild. Hiebei stehen die Äcker weit an der Spitze, auf der Traun—Ennsplatte sind 71% Äcker und 17% Grasland. Es ist das beste Bauernland Oberdonaus.

¹⁾ Krebs N. „Die Ostalpen und das heutige Österreich“ rechnet irrtümlicherweise auch die Hochterrasse und den Alluvialboden zur Welsler Heide, während, wie wir gesehen haben, tatsächlich nur das Niederflurfeld darunter zu verstehen ist.

²⁾ Gradmann R., „Das mitteleuropäische Landschaftsbild nach seiner geschichtlichen Entwicklung“, G. Z. 1901.

6. Die Verkehrslage.

Das Alpenvorland ist eine der großen, natürlichen Senken, die Mitteleuropa durchziehen. Als der einzige Landweg nach dem Südosten Europas und dem Orient, den es in der Meerenge bei Konstantinopel erreicht, besaß es zu allen Zeiten große Verkehrsbedeutung. Neben ihm, zum Teil mit ihm, läuft der zweite West—Ostweg, die „Donau“. Ihr Verkehr wurde immer schon von den Schifffahrtshindernissen (Kachlet, Greiner Strudel, Eisernes Tor) stark beeinträchtigt. Es sei nur an das alte sogenannte Regensburger Schifferlied erinnert.

Robert Sieger hat in einer vergleichenden Betrachtung der Verkehrsbedeutung von Rhein und Donau besonders darauf verwiesen, daß der Land- und Wasserweg nach dem Südosten Europas nur zum geringsten Teil vereinigt ist. Das Tal der Donau ist ein ständiger Wechsel von Stromengen und Weitungen¹⁾. Die Engen sind durch die nahe herantretenden Talwände unwegsam, in den Weitungen aber ist der Landverkehr durch den weiten Auengürtel und die vielen Krümmungen des Stromes stark gehemmt. So hat der Landverkehr stets die Engen gemieden und parallel verlaufende Senken (Alpenvorland), oder Pässe benützt, in den Weitungen aber die vielen Krümmungen des Stromes abgekürzt. (Ungarisches Tiefland.) Daher treffen Land- und Wasserweg nur an verhältnismäßig wenigen Stellen zusammen. Jenseits des ungarischen Tieflandes verläßt er endgültig die Donau, um auf kürzerem Wege gegen den Bosphorus zu führen. Der Rhein dagegen bildet für ein ausgedehntes Gebiet zwischen unwegsamen Gebirgen die einzige Straße zum Meer. Deshalb vereinigen sich in seinem Tal alle Landwege, die demselben Ziel zustreben. Sie haben zur Entstehung von Siedlungen geführt, die ihrerseits wieder den Flußverkehr förderten. Bei der Donau dagegen hat diese Förderung durch den Landverkehr ganz gefehlt, vielmehr ist der Landverkehr wegen seiner Kürze eine Konkurrenz des Flußverkehrs geworden. Daraus erklärt sich die Tatsache, daß die Verkehrsbedeutung der Donau dann am größten war, wenn der Landweg am wenigsten benützt wurde.

Außerdem mündet die Donau in ein leicht absperrbares Nebenmeer. Wenn auch die Bedeutung des Schwarzen Meeres in geschichtlicher Zeit sehr starke Veränderungen aufweist, ist es doch immer Nebenmeer geblieben; überdies beim Rhein ein uraltes, dichtbesiedeltes Kulturland rings um den Strom, bei der Donau dagegen ausgedehnte dünnbesiedelte Gebiete. Auch in der Geschiebeführung ist die Donau etwas benachteiligt. Es fehlt ein dem Bodensee entsprechendes Klärbecken. Deshalb kommt es häufiger zur Bildung von Untiefen. Zur Zeit des Niederwassers (Winter) wirkt sich dies für den Verkehr sehr ungünstig aus, denn es hat verhältnismäßig häufig die Einstellung der Schiff-

¹⁾ Sieger R., Donauweg und Rheinstraße, Feistschrift für F. Heiderich, Wien 1923.

fahrt zur Folge. Auf jene Nachteile, die besonders in der gegenwärtigen Zeit hervortreten, werden wir noch zu sprechen kommen.

Schließlich sei auch noch die Eisbildung erwähnt, die vereint mit dem Niederwasserstand die winterliche Schifffahrt beeinträchtigt. In der oberen Donau (Iller- bis Marchmündung), ist sie verhältnismäßig kurz¹⁾. Nach jahrzehntelangen Beobachtungen (1850 bis 1890) fällt sie in die Zeit vom 22. Dezember bis 10. Februar, jedoch kommt es in dieser Zeit nur in 26 Tagen zu Eistreiben. In der unteren und mittleren Donau dagegen dauert die Eisbildung infolge der strengeren Winter und des geringeren Gefälles länger. Dadurch wird die Schifffahrt auf der gesamten Donau doch ziemlich lange stillgelegt, nach Hassert 83 Tage, also fast drei Monate²⁾. Wenn die Eisbildung besonders stark ist und längere Zeit anhält, kommt es nicht selten bei Untiefen zu Stauungen (Eisstöß). In Oberösterreich ist diese Gefahr durch die Regelungsarbeiten endgültig beseitigt. Dafür hat uns der außerordentlich strenge Winter 1928/29 das beste Beispiel gegeben. Nicht zu vergessen, daß auch bei der Eisbildung die Donau gegenüber dem Rhein etwas im Nachteil ist.

Bei Linz stoßen Alpenvorland und Donau zusammen. Nördlich und südlich des Hausrußs sind die beiden Tore, die die Straßen von Salzburg und Passau her benützen. Vereinigt ziehen sie über Wels gegen Linz, führen jedoch nicht in die Stadt, sondern überschreiten bei Ebelsberg die Traun. So hat dieses Zusammentreffen für Linz leider nicht die unmittelbare Berührung von Vorland- und Donaustraße gebracht. Bedeutend wichtiger ist aber, daß von Süden zwei natürliche Verkehrswege die Donau erreichen, sie überschreiten und jenseits des Stromes gegen Norden im Haselgraben und der Freistädter Senke ihre Fortsetzung finden. Bei Linz, am Beginn der Stromverwilderung, wo die Niederflur ganz nahe an das Ufer heranreicht, ist der natürliche und beste Übergang über die Donau. Diese Tatsache war für die Entstehung und Entwicklung der Stadt schlechthin entscheidend.

Eine Straße kommt von Italien und erreicht über Pontafel—Neumarkterfattel—Rottenmannertauern und den Pyhrnpaß das Alpenvorland. Mit dem Austritt aus den Alpen ist ihr der Weg nicht mehr durch geographische Verhältnisse genau vorgeschrieben. Deshalb finden wir sowohl die kürzere und bequemere Straße durch das Kremstal nach Linz, wie auch die nach Wels. Dort vereinigt sie sich mit der West—Oststraße und führt mit ihr gemeinsam in die Stadt, um jenseits der Donau ihre Fortsetzung nach Böhmen und Norddeutschland zu finden. Sie hat wie alle Nord—Südwege der östlichen Alpenabdachung zu viele gleichwertige Konkurrenten (Semmering, Radstädtertauern und Predil)

¹⁾ Swarowsky A., Die Eisverhältnisse der Donau in Baiern und Osterreich von 1850 bis 1890, Penck's geogr. Abhandlungen, 5. Bd.

²⁾ Hassert K., Allgemeine Verkehrsgeographie, S. 366.

und dadurch ein verhältnismäßig kleines Einzugsgebiet, das etwa mit jenem des Brenners nicht verglichen werden kann.

Die andere Straße kommt längs der Traun aus den Alpen. Sie ist kein großer Durchgangsweg, sondern führt aus dem Gebirge ins Vorland, vereinigt sich in Wels mit der West—Oststraße und überschreitet bei Linz die Donau, um nach Böhmen weiterzuführen. Nördlich der Donau spaltet sie sich in mehrere Zweige. Der kürzeste benützt den Haselgraben und erreicht über Leonfelden die Moldau. Etwas länger ist der Weg über das Gallneukirchner- und Freistädter-Becken und den Kerschbaumerfattel nach Böhmen. Für Linz ist die Straße durch den Haselgraben günstiger, weil sie von der Stadt ganz beherrscht wird, während die über Freistadt auch von Enns und Mauthausen sehr gut zugänglich ist. Nach Nordwesten zieht über Ottensheim und Rohrbach der sogenannte Königsweg (via regia) nach Bayern und Böhmen. Er ist nur zeitweise Durchgangsweg gewesen, meistens hatte er nur lokale Bedeutung. Parallel mit der Salzstraße verläuft die Traun, die mehrere Kilometer östlich von Linz in die Donau mündet. Der Verkehr von der Traunmündung donauabwärts berührt die Stadt überhaupt nicht. Etwas stromabwärts entstand auf dem linken Donauufer Mauthausen, das als Verladeplatz für den Salztransport nach Böhmen sehr günstig gelegen war. Von hier gingen die Wagen über Freistadt weiter nach dem Norden. Daneben hatte sich schon im Mittelalter an der Traunmündung Sislau als Umschlagplatz entwickelt. Hier wurde das Salz auf Wagen verladen und über Linz nach Böhmen befördert.

Auf eine Tatsache sei noch besonders verwiesen. Linz liegt rund 200 Kilometer westlich von Wien, dem natürlichen Mittler zwischen Osten und Westen. Wien liegt an der Grenze großer geographischer Landschaften, hier stoßen wirtschaftliche, nationale und staatliche Gegensätze zusammen, hier kreuzen sich die wichtigsten Fernverkehrslinien. Linz, dessen Verkehrslage nicht mit jener von Wien verglichen werden kann, liegt gewissermaßen in seinem Schatten. Dies hat immer auf die Bedeutung der Fernverkehrsstraßen, die sich in Linz kreuzen, hemmend eingewirkt.

Werfen wir nun einen kurzen Blick auf die lokale Verkehrslage, auf die „Marktlage“ der Stadt. Sie schließt sich natürlich eng an die Fernverkehrslage an. Wenn wir diese nochmals kurz überschauen, erkennen wir deutlich, daß sich auf dem verhältnismäßig engen Gebiet des Alpenvorlandes zwischen Traun und Enns die wichtigsten Straßen des Landes zusammendrängen. Kriechbaum hat besonders auf diese Tatsache verwiesen und dieses Gebiet den „Zentralraum“ Oberdonaus bezeichnet¹⁾. Es bildet den Kern des Landes, an den im Verlaufe

¹⁾ Kriechbaum E., Oberösterreich, Landschafts- und Kulturbilder. Braunauer Geomatkunde 1925.

der geschichtlichen Entwicklung die übrigen Gebiete angeschlossen wurden. Infolge seiner großen Verkehrsbedeutung und Fruchtbarkeit hatte es starke städtebildende Kraft in sich. In ihm liegen die wichtigsten Siedlungen, das eigentümliche Städteviereck Linz—Wels—Steyr—Enns, und außerdem auch noch zahlreiche Markttorte. Im Süden beim Traunübergang liegt Ebelsberg, in weiterer Entfernung finden wir noch mehrere andere Märkte. So ist das Einzugsgebiet südlich der Donau verhältnismäßig klein. Der städtische Einfluß greift natürlich über die benachbarten Märkte hinaus und stößt mit dem von Wels, Enns und Steyr zusammen.

Wesentlich anders sind die Verhältnisse nördlich der Donau. Die Abdachung dieses Gebietes weist nach Süden, also gegen Linz. Leicht können die Bauern ihre Erzeugnisse von der Hochfläche herunterbringen in die Ebene, der Haselgraben und einige andere kleinere Täler münden hier ins Becken. Deshalb ist es erst im Umkreis von 10 bis 16 Kilometern zu lokaler Marktbildung gekommen. Im Westen, am Beginn des Donaudurchbruchs, liegt Ottensheim, an der Haselgrabenstraße Hellmonsödt, nordöstlich im gleichnamigen Becken Gallneukirchen. Das hügelige, wirtschaftlich schwache Land trug wenig städtebildende Kraft in sich. Neben Freistadt haben sich nur lokale Markttorte entwickelt. So ist Linz hier ziemlich unbestritten städtisches Zentrum, nur für den nordwestlichen Teil käme Wels in Frage, doch sind die Verkehrsverhältnisse durch das Mtschacher Becken nicht günstig. Vom Machland und von der Kiedmark aus ist Enns leicht erreichbar.

Das Einzugsgebiet von Linz ist also im wirtschaftlich armen Mühlviertel ziemlich groß, im fruchtbaren Alpenvorland aber durch die umliegenden Städte stark eingeschränkt. Diese Tatsache war für die Stadt in Vergangenheit und Gegenwart entscheidend. Wir werden später noch darauf zurückkommen.

Fassen wir kurz die Vorzüge zusammen, die das Gebiet von Linz auf Grund seiner natürlichen geographischen Verhältnisse besitzt. Der größte Teil des Bodens ist sehr fruchtbar, das Relief für Siedlungen recht günstig, auch das Klima besitzt im Vergleich zu den Randgebieten einige Vorzüge. Von ausschlaggebender Bedeutung ist aber die Lage im Raum, die es gegenüber allen anderen Punkten des Landes heraushebt. Große Verkehrsstraßen kreuzen sich hier, der west—östliche Landweg führt ganz nahe an die Stadt heran, der Wasserweg ist innig mit ihr verbunden und die Nord—Südstraße überschreitet hier an außerordentlich günstiger Stelle den Strom und führt in Verzweigungen weiter nach Böhmen und Norddeutschland. Dazu kommt ein ausreichendes natürliches Marktgebiet, das sich besonders nördlich der Donau weit in das Hinterland erstreckt.

Tafel 1.

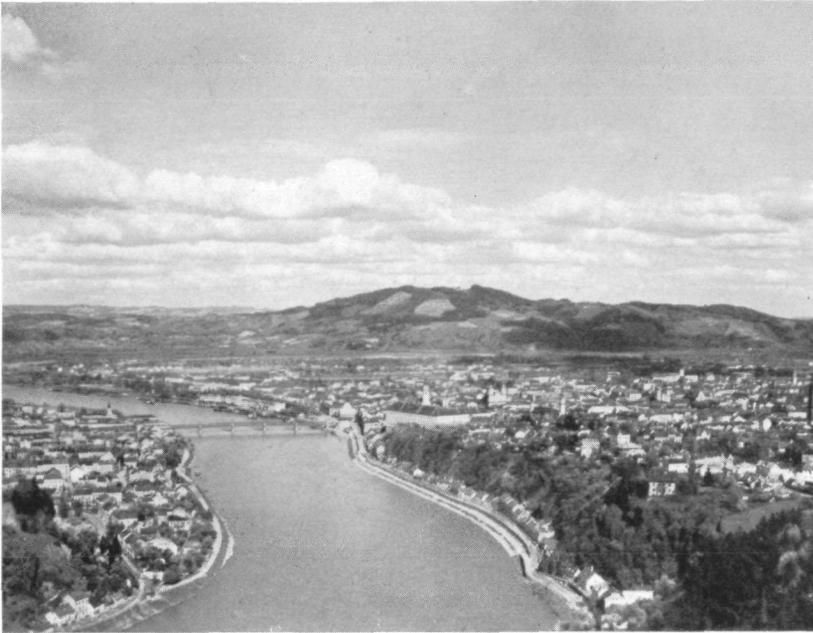


Bild 1

Kaiser, Linz.

Linz gegen Osten.

Der Austritt der Donau aus dem Durchbruchstal und der Beginn des Linzer Beckens sind deutlich zu erkennen. Im Hintergrund der Pfenningberg, der das Becken im Osten umrahmt.

Tafel 2.



Bild 2

Kaiser, Linz.

Einig gegen Süden.

Das Zusammenstoßen der Landschaften ist deutlich zu sehen. Vorne der Südabfall des Massivs (Pöstlingberg), dann das weite Alpendorland mit der Traun-Ennsplatte. Im Hintergrund, nur schwach erkenntlich, die Alpen.

Tafel 3.



Bild 5

Sliegerfschule, Salzburg.

Einzig vom Freinberg.

Im Vordergrund die Rücken des Freinberges (Bauernberg, Jungbauer, Römerberg) und unmittelbar anschließend die Stadt. Die Brückenlage kommt deutlich zum Ausdruck. Außerdem ist die geringe Breitenerstreckung der Stadt gut zu erkennen. Im Hintergrund ist die weite Donauschleife, die die Stadt umfaßt, gut zu sehen.

Tafel 4.



Schwarz, Lins.

Bild 4

Das Durchbruchstal der Donau oberhalb Linz.

Links der Freinberg mit der Aussichtswarte, rechts der Spatzenberg. Die Steilabfälle und die Verengung des Siedlungsraumes sind deutlich zu sehen. Rechts der oberste Teil von Urfaß, links Margarethen, ein Vorort der Stadt, im Hintergrund der Kürnbergerwald.



Kaiser, Lins.

Bild 5

Nebelmeer über dem Alpenvorland.

Im Vordergrund der Abfall des Massivs, rückwärts die Alpenkette. Das ganze Alpenvorland ist durch eine dicke, wogende Nebelschicht verhüllt. Unter dieser liegt die Stadt verborgen.

II. Die geschichtlichen Grundlagen¹⁾.

1. Vorgeschichte und Römerzeit.

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

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

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

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

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

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

2. Das mittelalterliche Linz.

(Die Entwicklung zum Vorort des Gaues.)

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

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

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

beginnt aber, wie wir in der Raffelstetter Zollordnung gesehen haben, bereits um das Jahr 900. Die Entstehung der Linzer Märkte ist uns allerdings nicht bekannt. 1382 wird der Herbstmarkt erstmalig erwähnt. Auch die habsburgischen Landesherren fördern den Handel der oberösterreichischen Städte, Linz erhält das Meilen-, Pfändungs-, Stapel- und Geleitsrecht. Sie hatten auch alle Ursache, die Stadt zu unterstützen, bedeutete doch die Linzer Maut, die 1329 6000 Taler eintrug, für sie eine ganz hervorragende Einnahmsquelle. Linz war damals die einträglichste Donaumaut. Friedrich III., „der Kaiser ohne Land“, regierte einige Jahre (1489 bis 1495) auf dem Linzer Schloß. Ihm verdankt die Stadt das Recht der freien Bürgermeister- und Richterwahl. Einige Jahrzehnte früher erhielt es bereits die eigene Blutgerichtsbarkeit. Hiemit schied Linz aus dem Landgericht Donautal aus. Sonst zog die Stadt von der Residenz des Kaisers wenig Vorteile. Als einer der schwächsten Herrscher des Mittelalters besaß Friedrich sehr wenig Macht, bedeutete doch seine Regierungszeit den Tiefpunkt des deutschen Kaisertums. Sein Sohn Maximilian I. verleiht der Stadt 1497 das Recht, die Überfuhr durch eine Brücke zu ersetzen. Dadurch kommt das Mühlviertel noch stärker unter den Einfluß von Linz und seine Bedeutung als Brückenkopf für die Handelsstraßen nach Böhmen gelangt nun voll zur Geltung. Auf die Wichtigkeit seiner Maut wurde schon hingewiesen. Sie erklärt sich aus der großen Verkehrsbedeutung der Donau in dieser Zeit. Bei dem elenden Zustand der Straßen wurde der Wasserverkehr soweit als möglich dem Landverkehr vorgezogen. Er war leichter, rascher und vermochte größere Mengen zu befördern. Textilwaren und bairisches Salz kommen stromabwärts; Wein, Häute, Felle, Getreide, Honig und Wachs werden im Gegenzug stromaufwärts gebracht.

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

befördert. Aus den Wagensalzbestimmungen von 1390 und 1396 können wir die Bedeutung des Salzhandels für Linz ersehen¹⁾. Das Salz, das mit Wagen nach Linz kommt, muß gleichmäßig auf alle Bürgerhäuser verteilt werden. Ein Haus darf an einem Tag nicht mehr als einen vollen Wagen bekommen. So hat im 15. Jahrhundert der Linzer Salzhandel den von Mauthausen und Freistadt überflügelt. Auch die Leonfeldnerstraße hat bereits Bedeutung, doch leidet ihre Entwicklung stark unter dem Freistädter Straßenzwang. Interessant ist eine Entscheidung Maximilians I., der den Handel „Nach Böhmen“ mit Tüchern, Eisen, Wachs, Häuten und Honig der Freistädterstraße, den „von Böhmen“ mit Fischen, Weizen, Korn, Schmalz, Bier und anderen Lebensmitteln der Leonfeldnerstraße zuweist. Gegenüber diesen beiden Straßen tritt der Königsweg (via regia) mit mehr lokaler Bedeutung für die Salzversorgung des westlichen Mühlviertels zuriück. Von Venedig kommen über den Pyhrn die Güter des Levantehandels. Im Jahre 1375 erhalten die fünf oberösterreichischen landesfürstlichen Städte die Erlaubnis, venetianische Waren über den Oberzeyringer Sattel und den Pyhrn nach Oberösterreich zu bringen (Befreiung vom Semmeringer Straßenzwang). Wir wissen nicht, ob die Straße über Wels oder durch das Kremstal nach Linz geführt hat. Auch aus der Neuzeit ist uns darüber nichts bekannt. Wahrscheinlicher ist das Erstere, denn die Straßen des Mittelalters sind im allgemeinen den Römerstraßen gefolgt und die neuzeitlichen wiederum denen des Mittelalters. Dafür spricht auch, daß heute nur eine Bezirksstraße durch das Kremstal führt, während die „Reichsstraße“, also die eigentliche Nord—Südstraße, von Kirchdorf nach Wels verläuft. Wenn sie im Mittelalter oder in der Neuzeit durch das Kremstal nach Linz zugeführt hätte, müßte sie auf die heutigen Verhältnisse eingewirkt haben. Obwohl also der Weg durchs Kremstal bequemer und kürzer wäre (er hat gar keine Steigung, während die Straße nach Wels zwei größere Steigungen zu überwinden hat), führt die Straße auch heute noch nach Wels. Hier haben offensichtlich die geschichtlichen Überlieferungen stärker gewirkt als die geographischen Verhältnisse.

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

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

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

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

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

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

Seit dem 15. Jahrhundert sind Handwerker bezeugt. Aus der großen Zahl seien besonders die Fischer, die Schiffmeister und Fajzieher hervorgehoben. Friedrich III. bestätigt bereits die Zunftordnungen einiger Handwerkszweige. Sie sind, wie in allen deutschen Städten, keine Vollbürger, sondern müssen sich in langwierigen Kämpfen Schritt für Schritt die Vorrechte der Bürger erobern. Von 1372 bis ins 17. Jahrhundert währt dieser Kampf.

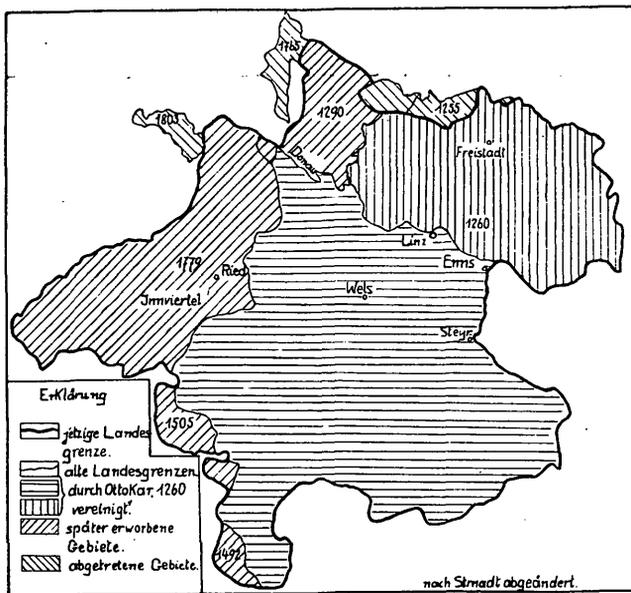
Neben dem Handel, dem Gewerbe und den Ministerialen ist auch die Landwirtschaft im städtischen Leben noch stark vertreten. Bezeichnend ist ein Brief Maximilians I. an die Linzer Bürger, in dem er gegen die Misthaufen und die herumlaufenden Säue wettet, die Gassen und Straßen beschmutzen. 1509 wird vor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

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

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

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

Die Entwicklung des Landes ob der Enns (Oberdonau).



Zeichnung 7.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

³⁾ Stadtarchiv, Faszikel Mauten.

⁴⁾ Stadtarchiv, Faszikel Mauten.

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

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

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

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

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

²⁾ Stadtarchiv, Saszifel Waagamt.

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

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

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

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

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

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

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

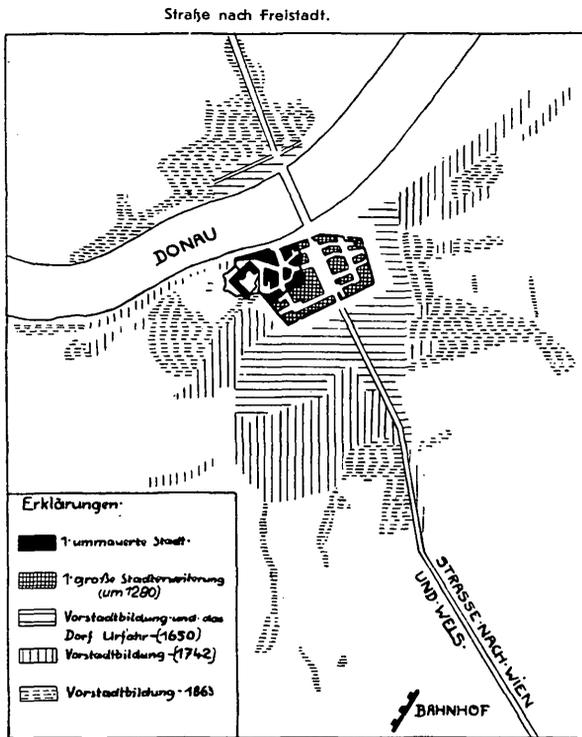
Malachei), und aus Böhmen, Schlesien und Sachsen. Von Wien wurde sie auf der Donau heraufbefördert.

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

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

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

Die Entwicklung von Linz.



Zeichnung 8.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Unter den vielen Kriegen hatte Urfahr ebenso zu leiden wie Linz, das letztmal wird es 1809 einer Beschießung durch die Franzosen ausgesetzt. Bei dieser Beschießung und den folgenden Gefechten wurden 85 Häuser, das ist mehr als die Hälfte, zerstört¹⁾.

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

¹⁾ Pillwein B., a. a. O., S. 335.

Tafel 5.

Die Entwicklung des Stadtbildes (Bild 6 bis 9).

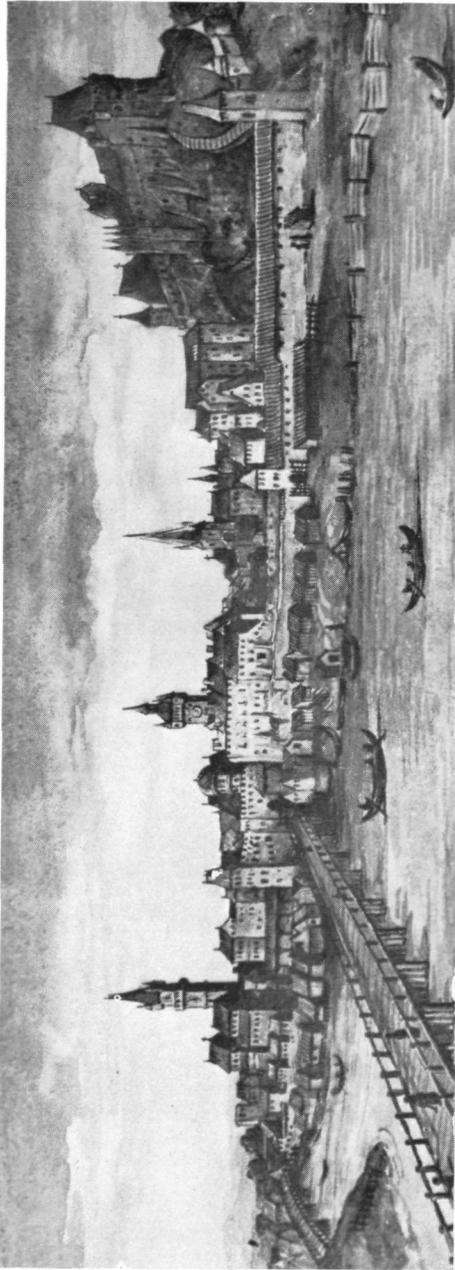


Bild 6

Das mittelalterliche Stadtbild (1565).

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

Tafel 6.



Bild 7

Linz im 17. Jahrhundert (1654, Merian).

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

Tafel 7.

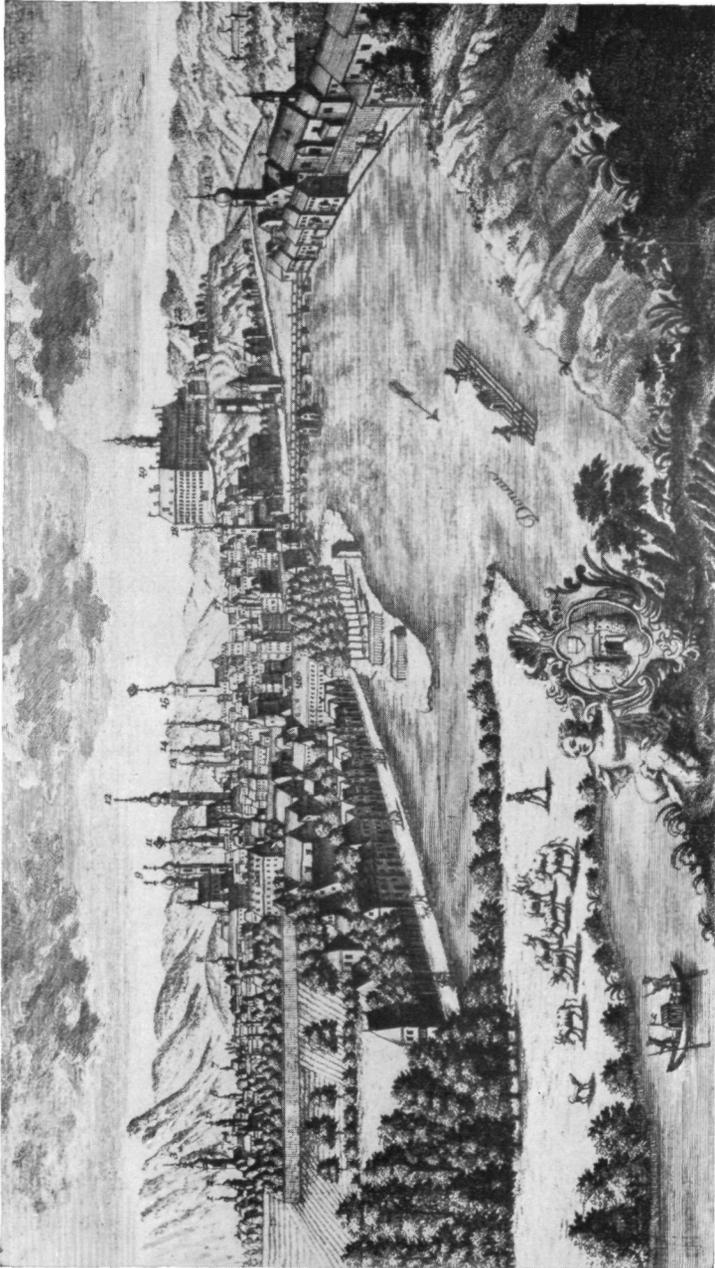


Bild 8

Das barocke Linz (um 1760).

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

Tafel 8.



Bild 9

Urfahr im 17. Jahrhundert (1654).

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

Die heutige Stadt.

I. Die Wirtschaft¹⁾.

1. Allgemeiner Überblick.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

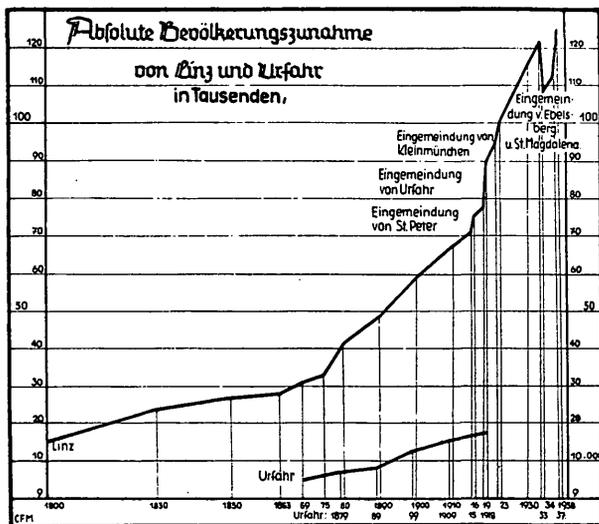
Recht ungünstig hat Urfahr bei der Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes abgeschnitten. Die Nord—Südlinie, die noch als Pferdeeisenbahn durch Urfahr führte, berührt es nun gar nicht, sondern überschreitet bei Steyregg die Donau. Die geplante Donauuferbahn Krems—Urfahr wurde nicht vollendet. Dementsprechend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

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

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

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

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



Zeichnung 9

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

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

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

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

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

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

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

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

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

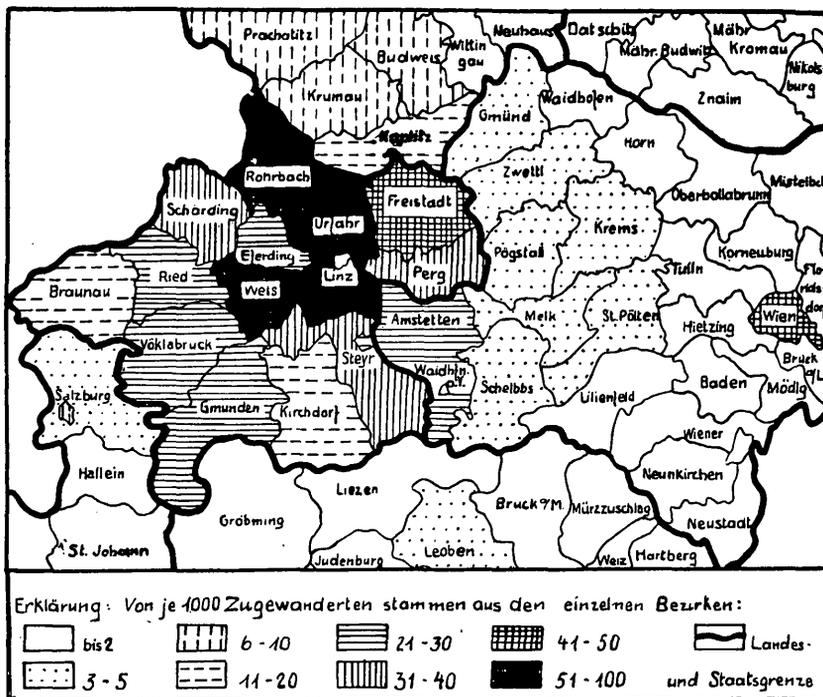
Nun kommt ein breiter, stärker gegliederter Gürtel, der zwar auch noch ganz beträchtlich an der Zuwanderung nach Linz beteiligt ist, in dem aber be-

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

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

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

Die Zuwanderung nach Linz im Jahre 1910.



Zeichnung 10

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

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

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

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

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

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

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

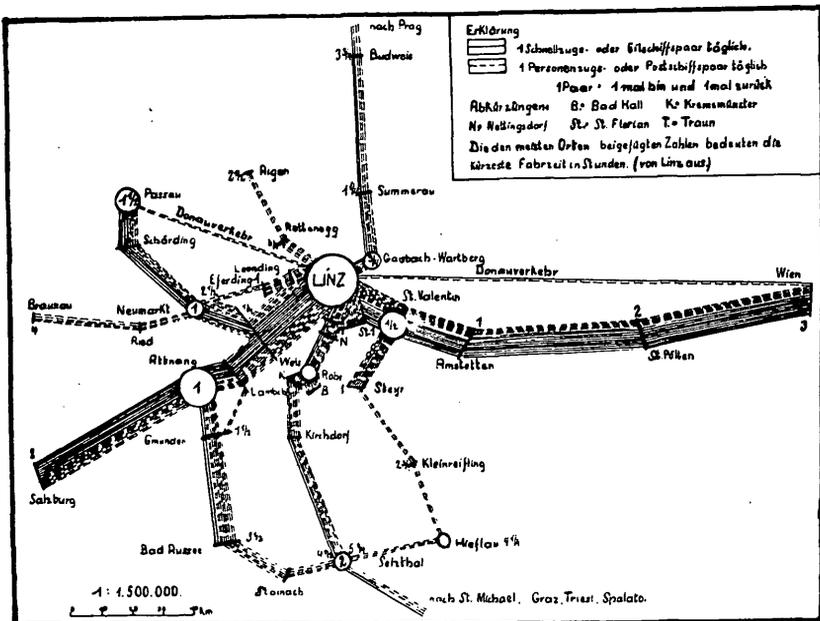
Obwohl bei Linz der Handel und Verkehr erst an dritter Stelle steht, haben wir sie bei der Betrachtung der einzelnen Wirtschaftszweige vorangestellt. Denn wie wir aus den vorangegangenen Abschnitten ersehen konnten, haben Handel und Verkehr den entscheidenden Ausschlag beim Werden und Wachsen der Stadt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

2. Die einzelnen Wirtschaftszweige.

a) Der Verkehr.

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

Die Verkehrsdichte auf den Eisenbahnlinien (1932).



Zeichnung 111)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

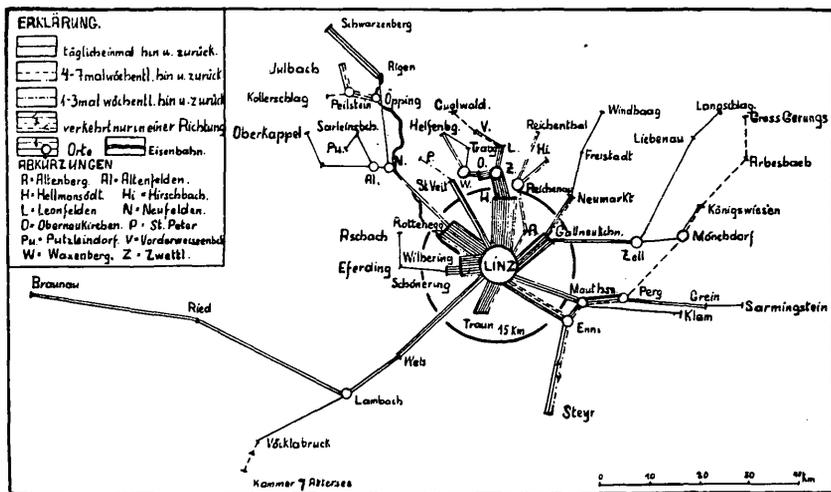
2) Siehe Anmerkung 1.

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

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

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

Die Verkehrsichte der Autolinien (1932).



Zeichnung 121)

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

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

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

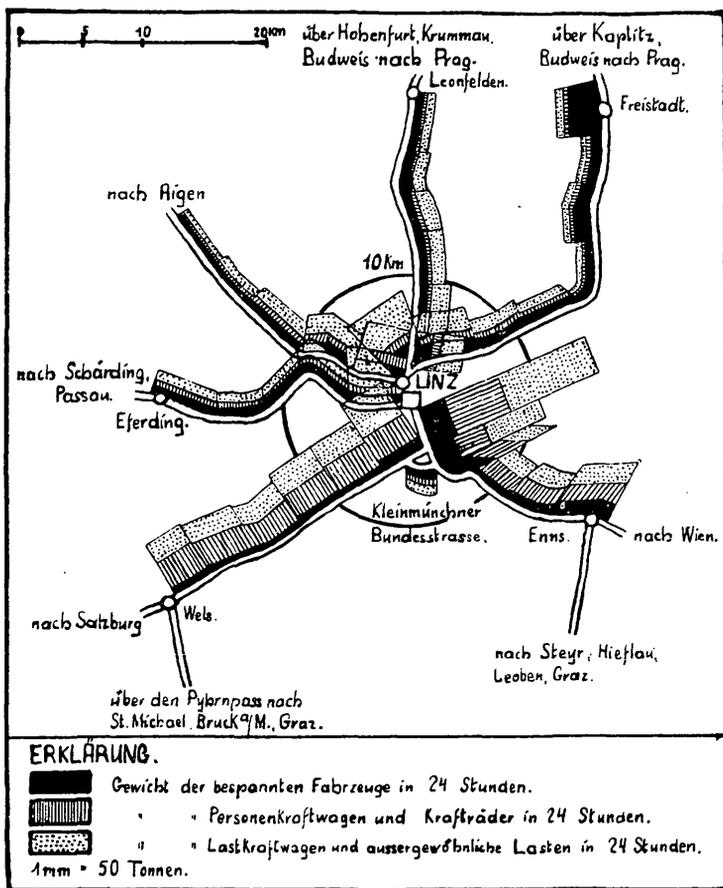
Je weiter eine Siedlung von der Stadt entfernt ist, um so weniger Verkehrsverbindung hat sie mit ihr. Im Umkreis von 15 Kilometern liegen jene Orte, die die meisten Verbindungen mit der Stadt besitzen. Jedoch weisen in einzelnen Fällen auch Orte mit 20 Kilometer Entfernung und darüber noch einen stärkeren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

Auf Zeichnung Nr. 15 geben wir den Ausschnitt aus der Verkehrskarte der Reichsstraßen (ehemalige österreichische Bundesstraßen). Sie wurde auf Grund der Verkehrszählung 1928/29 entworfen. Es zeigen sich ähnliche Verhältnisse wie beim Eisenbahnverkehr. Die West—Oststraße reicht an Bedeutung und Verkehrsdichte weit über die übrigen hinaus. Noch immer geht die Linie Salzburg—Wien an der Stadt vorbei und überschreitet bei Ebelsberg die Traun, dagegen führt die Straße von Passau nach Wien mitten durch die Stadt. Jene, die von Norden kommen, sind weniger bedeutend, sie sind vor allem für den Lokalverkehr wichtig, lediglich die Verbindung Linz—Budweis—Prag hat auch nennenswerte Bedeutung für den Fernverkehr. Die Fortsetzung nach dem Süden fehlt, sie geht, wie bereits eingehend besprochen wurde, von Wels aus. Ins untere Kremstal führt nur eine unzulängliche Bezirksstraße. So verlaufen zwischen Linz und Wels auch heute noch die Nord—Süd- und Ost—Weststraße gemeinsam.

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

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

Die Verkehrsdichte auf den Reichsstraßen (1928/29¹⁾).



Zeichnung 15

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

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

b) Der Fremdenverkehr.

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

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

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

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

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

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

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

Der Fremdenverkehr in einigen Städten Österreichs 1929/30.

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

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

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

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

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

Der Personenverkehr an der Linzer und Wiener Schiffslände 1927.

	Abgereifte Personen		Angekommene Personen	
	stromabw.	stromaufw.	stromabw.	stromaufw.
Linz 1927	42.233	27.175	43.303	6.789
Wien 1927	45.636	45.651	81.022	25.955

(Statistisches Handbuch, 9. Jahrgang).

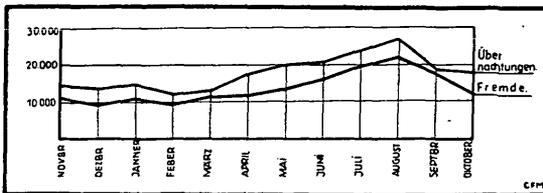
Linz bleibt nicht viel hinter Wien zurück, besonders deutlich zeigt es sich als Ausgangspunkt für die Fahrt durch die Wachau.

Um das Bild zu vervollständigen und abzurunden, betrachten wir noch kurz die Entwicklung des Linzer Fremdenverkehrs seit Kriegsende. Er zeigt bis 1951 ein fortlaufendes Ansteigen von 142.556 Fremdenmeldungen im Jahre 1924 auf 167.552 1951. Dann folgt durch die Wirtschaftskrise und die Grenzsperrung ein sehr starker Rückgang (1954 106.671), der erst heuer wieder durch eine aufsteigende Entwicklung abgelöst wurde. Hierbei ergibt sich allerdings die Schwierigkeit, daß in dieser Statistik nicht nur der touristische, sondern auch der berufliche Fremdenverkehr inbegriffen ist.

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

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

Der Linzer Fremdenverkehr 1929/30.



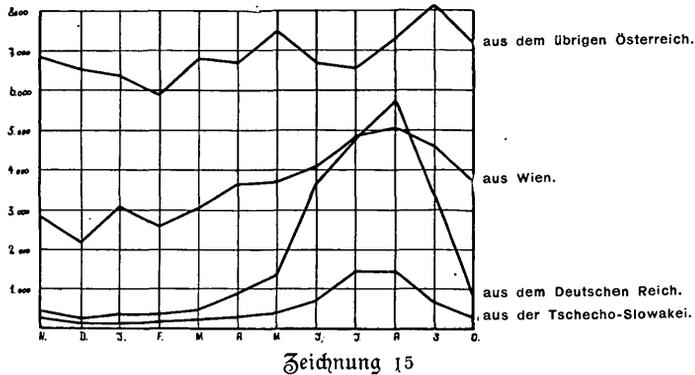
Zeichnung 14

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

Die folgende Zeichnung bestätigt dies vollkommen.

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

¹⁾ Bobek H., Innsbruck, S. 286.

Die Herkunft der Fremden 1929/30¹⁾.

Zeichnung 15

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

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

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

c) Der Güterverkehr in Linz.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2) Sieger R., „Donauweg und Rheintzrache“, Festschrift für Heiderich, Wien, 1925.

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

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

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

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

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

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

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

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

Der Güterumschlag im Donauverkehr 1930¹⁾.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

d) Gewerbe und Industrie.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

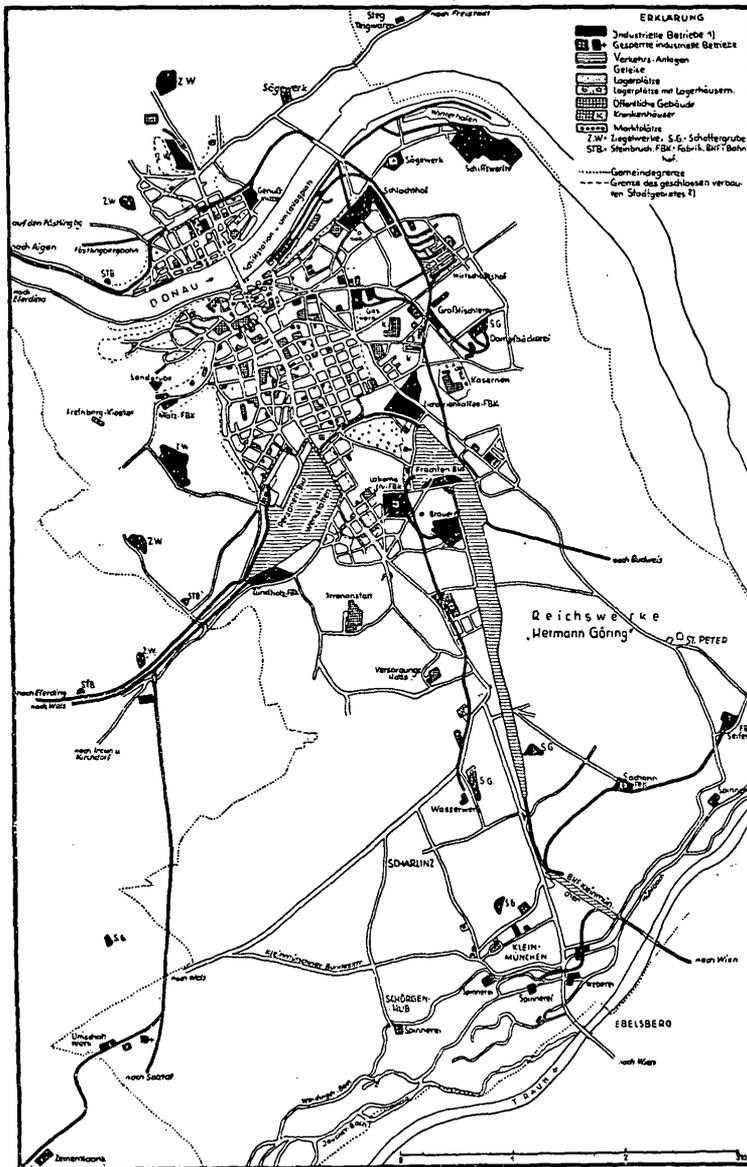
günstige Verkehrslage anziehend gewirkt. Natürlich haben sich auch verschiedene kleinere Zuckerwarenfabriken entwickelt, auch eine Teigwarenfirma ist entstanden. Ebenso ist die Erzeugung von kohlenfauren Getränken und die Fleischverarbeitung mit einigen größeren Betrieben vertreten. Sie alle sind natürlich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

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

Im Gegensatz zu vielen anderen Unternehmungen erscheint die Errichtung der Linzer Tabakfabrik wie ein reiner Zufall. Nach der Auflösung der Wollenzeugfabrik standen dem Staat deren Gebäude für neue Zwecke zur Verfügung. Einige Zeit waren sie leer, dann wird kurzerhand eine Fabrik des Tabakmonopols untergebracht. Seitdem ist sie in aufsteigender Entwicklung, mehrere große Erweiterungen geben davon Zeugnis. Besonders eindrucksvoll ist das neue Zigarettenfabrikationsgebäude, das 1955 vollendet wurde. Heute werden Zigaretten, Tabake und Gespunste erzeugt, dagegen wurde die Zigarrenherzeugung 1925 eingestellt. Mit einem Stand von rund 1000 Beschäftigten zählt sie gegenwärtig zu den größten Unternehmungen der Stadt.

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

Die Wirtschaft im Stadtbild.



Zeichnung 16

1) Der Einfachheit halber sind auch die Betriebe der Urproduktion (Ziegeleien, Schotter- und Sandgruben) aufgenommen, aber immer als solche gekennzeichnet.
 2) Hierbei sind auch die Gebiete der offenen Bauweise (Villen), soweit sie mit dem Stadtkern im Zusammenhang stehen, eingeschlossen.

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

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

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

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

Gewerbe und Industrie in Einz¹⁾.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

e) Linz als Markttort.

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

Tafel 9.



Bild 10

Stenzel, Linz.

Ausschnitt aus dem Linzer Hafen.

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

Tafel 10.

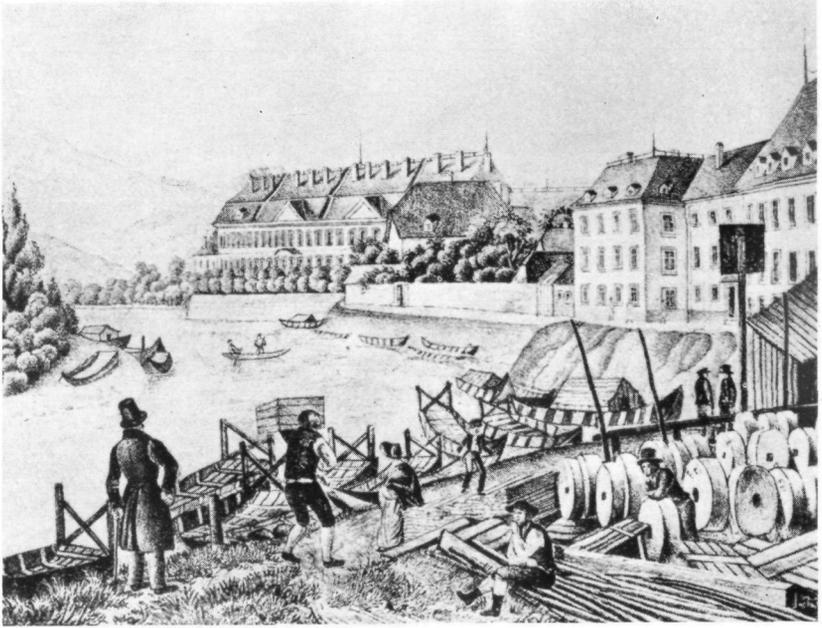


Bild 11.

Der Industriebau des alten Linz.

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

Tafel 11.

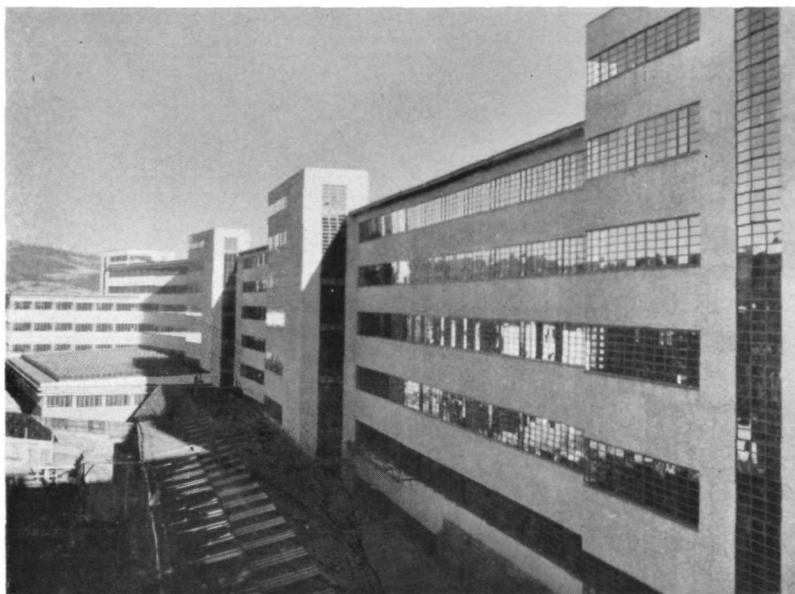


Bild 12

Kalser, Lins.

Der Industriebau der Nachkriegszeit.

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

Tafel 12.



Bild 15

Kaiser, Linz.

St. Florian bei Linz.

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

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

Als der einzige Nutzviehmarkt der Stadt sei hier der wöchentliche „Spaferkelmarkt“ (Jungschweinemarkt), vorweggenommen. Seine Belieferung erfolgt vorwiegend aus dem Gebiete südlich der Donau. Hörsching, Pasching, Leonding u. a. Gemeinden treten stärker hervor. Die Käufer kommen vorwiegend aus dem Mühlviertel. Der Markt wird in Urfahr auf demselben Platz wie der Viehmarkt abgehalten. (Siehe Zeichnung 16.) Seine Beschickung bleibt weit hinter dem gleichartigen Welsler Markt zurück (im Jahre 1930 Wels: 1;8.000 Stück, Einz: 30.000).

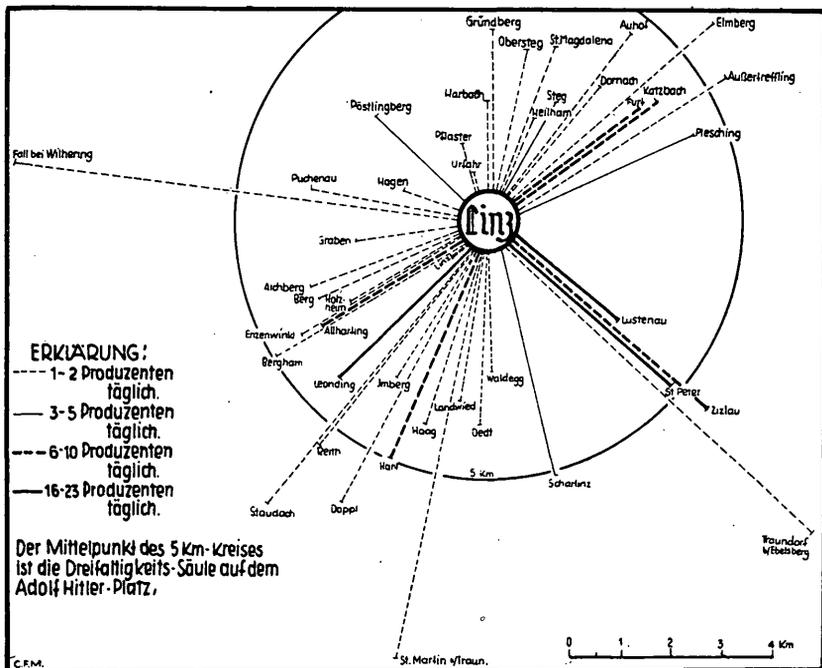
Alle Märkte, die zur Versorgung der Stadt dienen, haben entsprechend ihrer Bevölkerungszunahme an Bedeutung und Größe gewonnen. Wir greifen zuerst den wichtigsten heraus, den „Einzler (Urfahrer) Schlachtviehmarkt“. Er ist der größte des Gaues. In den vierziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts entsteht in Urfahr ein bescheidener Nutzviehmarkt, erst 1876 erhält er die formelle Konzession. Zur selben Zeit wird der Auftrieb von Schlachtvieh immer stärker, die Anlieferung von Nutzvieh tritt immer mehr zurück, bis sie schließlich ganz verschwindet. Diese Umwandlung ist offensichtlich auf die starke Bevölkerungszunahme dieser Zeit zurückzuführen, denn mit ihr ist die Bedeutung von Einz als Verbrauchsmittelpunkt immer größer geworden. Das Hauptlieferungsgebiet des Marktes ist nach wie vor das Mühlviertel, geringere Mengen kommen aus dem Kremstal. Die übrigen Gebiete Oberdonaus beliefern Wien und Niederdonau, ehemals auch noch Salzburg. Aber nicht nur Einz deckt hier seinen Bedarf, auch das übrige Gebiet, die anderen Gaue, und sogar das Ausland kaufen auf dem Einzler Markt. So blieben 1930 von dem - verkauften Vieh 7059 Stück (53%) in Einz, 2207 Stück (17%) gingen nach den übrigen Gebieten des Gaues, vorwiegend nach dem Salzkammergut, und 3916 Stück (50%) wurden außerhalb Oberdonaus abgesetzt. Niederdonau und Wien sind die Abnehmer, zeitweise auch Tirol, Vorarlberg und Steiermark. Das nach Einz abverkaufte Vieh kommt über den städtischen Schlachthof in den Kleinhandel. Der Schlachthof umfaßt die Schlachtung der Tiere, die Fleischbeschau und einen Fleischmarkt. Etwa 70 Prozent des zugeführten Viehs stammen vom Markt, der Rest wird von den einzelnen Fleischhauern außerhalb des Marktes unmittelbar bei den Bauern gekauft. Wir erkennen daraus, daß der Markt für die Fleischversorgung der Stadt außerordentlich wichtig ist.

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

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

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

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



Zeichnung 17

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Wir haben schon erwähnt, daß unter den Erzeugnissen, die die Bauern in die Stadt bringen, die „Milch“ eine sehr wichtige Rolle spielt. Vielfach schicken sie ihre Wagen lediglich zum Zwecke der Milchlieferung herein. Hierbei haben sich die Verhältnisse ganz verschoben, der Hauptanteil entfällt auf das Gebiet südlich der Donau. Von 12.900 Eiter, die per Achse in die Stadt kommen, stammen 7500 Eiter (57%) aus dem Traunviertel, nur 2700 Eiter (21%) aus dem Mühviertel. Der Rest kommt von Bauern, die im Gemeindegebiet wohnen („Stadtbauern“)¹⁾. Diese merkwürdige Umkehrung im Vergleich zu der übrigen Marktbeschickung der Stadt erklärt sich aus folgenden Gründen: Das Gebiet zwischen Traun und Enns (Traunviertel) ist für den Getreidebau außerordentlich günstig, deshalb gibt er auch der Landwirtschaft das Gepräge („Körndlbauer“). Dagegen hat das Mühviertel für die Viehwirtschaft bessere Voraussetzungen als für den Getreidebau. Allerdings haben die ungünstigen Verhältnisse auf dem Getreidemarkt und die Umstellung auf den Zuckerrübenbau südlich der Donau eine stärkere Betonung der Milchwirtschaft mit sich gebracht. Die Hauptursache liegt aber ohne Zweifel in den günstigeren Besitzverhältnissen, denn es ist für den Durchschnittsbauer des Mühviertels nicht rentabel, täglich mit Milch in die Stadt zu fahren, während es sich für den Bauer des Alpenvorlandes wegen des größeren Viehstandes (im allgemeinen größerer Grundbesitz) und der besseren Straßenverbindungen als einträglich erwiesen hat. Das Molkereiwesen des Mühviertels aber ist erst in der jüngsten Vergangenheit ausgebaut worden. Noch vor wenigen Jahren gab es in diesem Gebiet nur eine einzige Molkerei (1932 schon sechs).

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

¹⁾ Tätigkeitsbericht des städtischen Marktamtes 1951.

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

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

Eine besondere Form der Beziehungen zwischen Stadt und Land sind die „Boten“. Ihr Besuch in der Stadt gilt nicht dem Absatz landwirtschaftlicher Erzeugnisse, vielmehr besorgen sie für einen ganzen Ort, manchmal auch für mehrere gemeinsam (siehe Zeichnung 18, Uigen-Ulrichsberg), die Einkäufe von Artikeln, die draußen nicht zu bekommen sind. Natürlich bringen sie auch Vieles in die Stadt herein, aber nicht, um es dem Marktverkehr oder dem freien Handel zu übergeben, sondern es sind immer Bestellungen, meist auf Grund von verwandtschaftlichen oder wirtschaftlichen Beziehungen. Dabei ist die Regel, daß diese Bestellungen nicht ins Haus gebracht werden, sondern daß sie die Stadtbewohner vom Standplatz des Boten abholen. Als Standorte dienen auch heute noch so wie früher die alten Einheergasthöfe mit ihren geräumigen Höfen und Stallungen. Von den öffentlichen Plätzen, die dazu bestimmt sind, werden zurzeit (1951) nur der Pfarrplatz in Linz und der Mühlkreisbahnhof benützt.

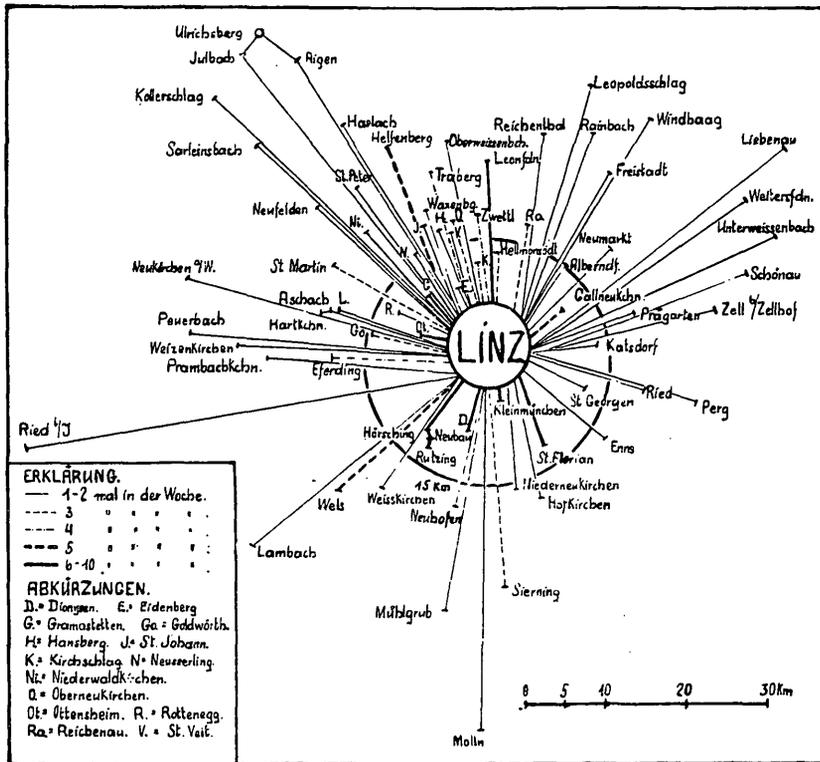
Die Einrichtung der Boten geht weit zurück. Schon bei Pilswein finden wir ein Verzeichnis der Linzer Boten vom Jahre 1823²⁾. Wenn wir die damaligen Verhältnisse mit den gegenwärtigen vergleichen, so zeigt sich, daß auch hier die Umgestaltung des Verkehrs durch die Eisenbahn ihre Spuren hinterlassen hat.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

1) Mitteilung der städtischen Molkerei 1932.

2) Pilswein B., Beschreibung der Provinzialhauptstadt Linz.

stellung von Urfahr für das Mühlviertel. Wir haben auf Zeichnung 18 die Linzer Botenverbindungen dargestellt.

Die Botenverbindungen von Linz 1931¹⁾.



Zeichnung 18

Wohl können wir auch hier ganz allgemein feststellen, daß die Dichte des Verkehrs und damit der Einfluß der Stadt mit der Entfernung konzentrisch abnimmt. Dementsprechend liegt die Mehrzahl der täglichen Verbindungen innerhalb des 15-Kilometer-Kreises. Bei größeren Entfernungen ist der einmalige Besuch in der Woche vorherrschend.

Jedoch fehlt es nicht an Ausnahmen. Leonfelden und Helfenberg liegen weitab von der Bahn, außerdem ist Leonfelden Markttort, so daß hier die Han-

1) Aus technischen Gründen mußte der Kreis für Linz etwas nach Norden geschoben werden. Um aber eine Verschiebung der Entfernungen zu vermeiden, wurde für den 15-Kilometer-Kreis der richtige Mittelpunkt genommen. Deshalb sind die Kreise exzentrisch.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Auf Grund dieser Tatsachen begreifen wir die besondere Stellung von Wels als führenden bäuerlichen Markt- und Handelsplatz von Oberdonau. Deshalb war es ein außerordentlich glücklicher Gedanke, daß im Jahr 1958 das Volksfest mit einer großen Schau des Reichsnährstandes verbunden war und daß diese Verbindung auch in Zukunft bestehen bleiben soll. Aus demselben Grunde würden wir es auch für die beste Lösung halten, wenn die Landesbauernschaft ihren endgültigen Sitz in Wels wählen würde. Wels hat dafür, von allen Städten, die in Betracht kommen, die beste Voraussetzung.

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

f) Linz als Verwaltungsmittelpunkt.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

g) Linz als geistiger Mittelpunkt.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II. Die Erscheinung der heutigen Stadt.

1. Der Stadtkern.

a) Der Grundriß.

Nachdem wir nun die wichtigsten Kräfte behandelt haben, die auf das Bild der Stadt formend und gestaltend einwirken, oder in vergangener Zeit eingewirkt haben, können wir zum letzten Abschnitt unserer Betrachtung schreiten.

Wir lernten im geschichtlichen Teil bereits die wesentlichen Grundzüge, die bei der Entwicklung des Grundrisses entscheidend waren, kennen. Deshalb beschränken wir uns darauf, auf Grund der beigegebenen Zeichnung 19 ein etwas anschaulicheres Bild zu geben. Wir wissen bereits, daß die Vorstadtbildung bis ins Mittelalter zurückreicht. So waren schon früh, schon vor 1650 die wichtigsten Linien des Grundrisses gegeben. Dieses Jahr wurde nur deshalb gewählt, weil die älteste für diese Zwecke verwendbare Darstellung der Stadt aus ihm stammt. (Merian, im Stadtarchiv.)

Die folgende Zeit beschränkt sich in überwiegendem Maße auf die Ausgestaltung des vorhandenen Straßennetzes durch die Anlage von Verbindungs- und Seitenstraßen, nur in wenigen Fällen werden vollkommen neue Gebiete erschlossen, z. B. Römerberg, Schultal. Im südwestlichen Teil sind alte, auch heute noch bestehende Überlandstraßen die Leitlinien gewesen. (Leondingerstraße, alte Poststraße über die Berg¹⁾). Vielfach sind die Straßen aus alten Flurwegen hervorgegangen, einige von ihnen waren lange Zeit noch links und rechts von Feldern begleitet. Langsam werden sie von der städtischen Verbauung ergriffen.

In der Mitte des 19. Jahrhunderts setzt gleichzeitig mit dem starken wirtschaftlichen Aufschwung eine stürmische Entwicklung der Stadt ein. Es entstehen mehrere neue Stadtviertel. Wir haben bereits erwähnt, daß in der unmittelbaren Umgebung der Stadt die bäuerliche Einzelhofsiedlung überwiegt. Deshalb wurde die Anlage der neuen Stadtteile nicht durch vorhandene bäuerliche Siedlungskerne beeinflusst, sondern die weiten Fluren dieser Höfe waren für die rein städtische Gestaltung der neuen Viertel sehr günstig. Die wenigen Bauernhöfe, die in diesem Raum lagen, sind heute, von einigen Ausnahmen abgesehen, verschwunden. Östlich der Landstraße tritt uns der „Schachbrettgrundriß“ in „idealer“ Gestaltung entgegen, im südwestlichen Gebiet ist die Anlage zwischen zwei älteren Straßen etwas weniger eintönig.

¹⁾ Sie ging durch die Stockhofsstraße und führte vermutlich nach Eferding. Wahrscheinlich ist sie mit der „Ochsenstraße“ identisch. Doch fehlen uns darüber die Quellen. Obige Bezeichnung stammt von einem Plan aus dem Beginn des 19. Jahrhunderts. (Landesarchiv.)

Im südlichsten Teil, jenseits der Eisenbahn, war mit der „Wiener Reichsstraße“ bereits die Hauptachse des neuen Stadtviertels gegeben. Hier tritt der schachbrettartige Grundriß hinter dem weniger einförmigen und auch für den Verkehr günstigeren radialen Bau zurück. Der unverbauete Raum rings um die Achse bot auch hier Gelegenheit für eine regelmäßige Gestaltung des Straßennetzes. Die zahlreichen Saßgassen zeigen uns, daß das ganze Gebiet noch durchaus den Stempel des Unfertigen trägt (siehe Zeichnung 21). Gleichzeitig beginnt im Westen der Stadt auf dem Rücken, die der Freinberg zur Ebene herabfendet, die Ausbildung von Villenvierteln.

Es wurde bereits darauf hingewiesen, daß wegen der zunehmenden Verengung des Siedlungsraumes in westlicher Richtung die Ausdehnung von Urfahr nach Norden erfolgen mußte (siehe auf Zeichnung 21 den Steilabfall). Ebenso wurde die Entwicklung der neuen Hauptstraße schon erwähnt. Sie bildet den Ausgang neuer Straßen, die in nördlicher, aber auch in westlicher und östlicher Richtung neue Gebiete der Siedlung erschließen. Vereinzelt wurden hiebei auch Wege, die von Bauernhöfen nach Urfahr führten, zu Straßen ausgestaltet. Viele dieser Straßen, besonders jene, die nach Osten weisen, sind noch Saßgassen. So zeigt sich auch hier schon im Grundriß jenes unfertigen Bild, das wir auch beim südlichsten Stadtviertel von Einz antrafen. Neben der Schachbrettanlage ist auch das Zusammenfassen mehrerer Straßen in einem Sammelpunkt zu finden.

b) Der Aufriß.

Wir haben die Entwicklung des Einzer Stadtbildes bereits bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts verfolgt. Seit diesem Zeitpunkt hat sich in der Altstadt wenig geändert. Auch heute noch ist das Innstadthaus vorherrschend, nur vereinzelt wurde dieses oder jenes baufällige Haus durch einen Neubau ersetzt. Hier und dort ist durch Zusammenbauten, besonders nach Bränden, die breite Hausfront an Stelle der schmalen getreten. Innerhalb der schützenden Mauern mußte natürlich der Raum soweit als möglich ausgenützt werden. Deshalb ist die Altstadt heute das Gebiet der dichtesten Verbauung, die Häuser reichen weit nach rückwärts, so daß kein Platz für Gärten übrig bleibt. Aus demselben Grunde überwiegt der Hochbau durchaus, die dreistöckigen Häuser stellen etwa die Hälfte, die vierstöckigen ein Viertel des gesamten Häuserbestandes.

Obwohl der Adolf-Hitler-Platz durch die Beseitigung der Tore viel von seiner Schönheit eingebüßt hat, bietet er auch heute noch in seiner saalartigen Geschlossenheit und seiner einzigartigen Größe mit den weichen Zügen des

Mühlviertels im Hintergrunde ein wundervolles Bild. Leider ist seine einheitliche Front durch eine hochaufragende Feuermauer empfindlich gestört.

Ganz anders sind die Verhältnisse in den alten Vorstädten. Ihr Erscheinungsbild wandelt sich seit der Mitte des vergangenen Jahrhunderts durch die gewaltige Bevölkerungszunahme sehr stark. Zu den Innstadt- und Vorstadthäusern, die bisher allein herrschend waren, gesellen sich immer mehr neue Formen, die zu einer Überfremdung der alten Vorstädte führen. Dieser Vorgang ist gegenwärtig noch nicht abgeschlossen. Hierbei sind besonders drei Arten zu unterscheiden:

1. Im locker verbauten Vorstadtgebiet werden die Baulücken durch Neubauten im eben herrschenden Stil ausgefüllt.

2. Das unverbaute Gebiet zwischen einzelnen Vorstadtstraßen wird durch neue Straßen (vielfach Verbindungsstraßen) erschlossen. Diese haben natürlich keinen Vorstadtcharakter.

3. Die alten Vorstadthäuser werden abgerissen und durch Neubauten ersetzt.

Dadurch weisen alle ehemaligen Vorstadtgebiete den einheitlichen Charakter der Überfremdung durch neue Hausformen auf. Im Ausmaß dieser Überfremdung zeigen sich allerdings recht wesentliche Unterschiede. Am geringsten ist sie bei der vom größeren Verkehr abseits gelegenen westlichen Vorstadt (Schulerberg, Römerberg). Dort beherrscht bei einigen Straßen der Vorstadttypus noch ungestört das Straßenbild. Im Stockwerkbau findet dies seinen zahlenmäßigen Ausdruck, denn die ein- und zweigeschossigen Häuser machen noch gegen 80 Prozent aus.

In der unteren Vorstadt und im Viertel westlich der Herrenstraße ist die Überfremdung stärker, der alte Haustyp nimmt etwa die Hälfte des Häuserbestandes ein. In diesen Gebieten überwiegt die Ausfüllung von Lücken und die Verbauung des dazwischen gelegenen unverbauten Raumes, die Ersetzung der alten Häuser durch Neubauten ist dagegen viel seltener zu finden. Eine Ausnahme bilden natürlich jene Fälle, in denen sie durch bautechnische Maßnahmen notwendig wurden (Baufälligkeit, Straßenregulierungen). Die Lückenausfüllung führt vielfach zu unschönen, jeder Harmonie entbehrenden Bildern (siehe Bild 25).

Am stärksten ist die Überfremdung in der südlichen Vorstadt, im Gebiet zwischen Land- und Herrenstraße. Bei der Landstraße wurde wegen ihrer großen Verkehrsbedeutung der Vorstadttyp von Anfang an durch die Innstadthäuser, die barocken Kloster- und Adels Häuser zurückgedrängt. Dasselbe gilt in etwas vermindertem Maße für die Herrenstraße. Lediglich in den äußeren Teilen und in den abzweigenden Straßen war er vorherrschend. Die Ausdehnung der Stadt nach dem Süden verschob den Mittelpunkt vom Adolfs-

Hitler-Platz weg, so daß die Landstraße annähernd in die Mittellage rückte. Dieser Prozeß war mit ihrer allmählichen Entwicklung zur ersten Geschäftsstraße verbunden. An dieser steigenden Bedeutung nahmen natürlich im verminderten Maße auch ihre Seitenstraßen teil. So ist hier das Ausmaß der Überfremdung am stärksten, die ein- und zweigeschossigen Häuser betragen nur mehr ungefähr ein Drittel des gesamten Bestandes, die dreigeschossigen stellen bereits den größten Anteil (etwa 40 Prozent). Am stärksten ist die Überfremdung natürlich bei der Land- und Herrenstraße, bei ihnen ist nur mehr an wenigen Stellen der ursprüngliche Haustyp vorhanden, dagegen ist er in den Seitengassen begreiflicherweise noch etwas häufiger zu finden. In diesem Raum tritt besonders die dritte Art der Überfremdung, die Ersetzung durch Neubauten am stärksten hervor. In der südlichen Vorstadt finden wir hier und dort auch den neuen Haustyp (jüngere Miethausformen). Gerade in der letzten Zeit wurden auf der Landstraße mehrere Vorstadthäuser durch einen neuzeitlichen Großbau verdrängt (siehe Bild 17).

Seine geschlossene Front fügt sich recht gut ins Straßenbild.

Bei allen Vorstadtgebieten sind die älteren Miethäuser am stärksten an der Überfremdung beteiligt, am Römerberg und Schulerberg sind auch Villen zu sehen. Wie bereits erwähnt, finden wir auch manchmal, besonders in der südlichen Vorstadt, die jüngere Miethausform.

Während die südliche Vorstadt heute durchaus flächenhaft verbaut ist, kann man in der westlichen und östlichen das „linienhafte“ Vordringen der Verbauung noch deutlich erkennen. Vereinzelt haben sich zwischen den Straßen noch landwirtschaftliche Gebiete erhalten.

Bei den neueren Stadtteilen beherrscht natürlich das ältere Miethaus das Bild. Erst in der jüngsten Zeit sind Baulücken mit jüngeren Formen ausgefüllt worden (besonders im südwestlichen Gebiet). Sie fügen sich alle in die geschlossene Straßenfront, fast nirgends ist das „Bauwich-System“ zu finden (offene Bauweise mit offenen Höfen). Erst weiter draußen, wo die Grundrißgestaltung nicht durch bestehende Straßenfronten oder Bauysteme beeinträchtigt wird, ist sie bei vielen Neubauten durchgeführt, z. B. in der Frankstraße. Durch diese Ausfüllung sind heute diese Gebiete ziemlich geschlossen verbaut. Von den wenigen Bauernhöfen, die sich in ihrem Gebiet befanden, sind, von einigen Ausnahmen abgesehen, alle verschwunden oder als solche nicht mehr zu erkennen (siehe Zeichnung 21).

Etwas anders liegen die Verhältnisse im südlichsten Teil des Stadtkerns jenseits der Bahnüberführung. Hier finden wir in den sechziger Jahren am Beginn und am Ende (Polygonplatz) zwei kleine Vorstadtsiedlungen jüngeren Datums. Im äußeren Drittel, in der Nähe der späteren Kirche, befand sich ein Bauernhaus (Löfflerhof). Langsam nimmt die Verbauung zu, einige größere

Industrien lassen sich nieder. Etwa zu gleicher Zeit greift sie auch auf die inzwischen angelegten Seiten- und Parallelstraßen über. Einmal wird hier, einmal dort gebaut. Dieses langsame Wachstum ist gegenwärtig noch im Gange. Die große Bautätigkeit der letzten Zeit hat diesem Gebiet nicht die erwartete Ausfüllung der Baulücken gebracht. Dies mag teils auf die ungünstige Verkehrsverbindung mit dem Stadtmittelpunkt zurückzuführen sein, teils erklärt es sich daraus, daß für die großen Neubauten Gebiete gewählt wurden, in denen die freie Gestaltungskraft des Architekten nicht durch einen alten, schon feststehenden Verbauungsplan gehemmt war. So ist der heutige Zustand, wie wir an den vielen und großen Baulücken ersehen können, ebenso wie beim Grundriß noch durchaus unfertig. Einzelne Straßenzüge sind noch ganz unverbaut, nur die Hauptstraße und einige Seitenstraßen zeigen geschlossene Verbauung. Dieses unfertige Bild läßt uns erkennen, daß wir uns bereits am Beginn der Auflockerungszone befinden. Von den alten Vorstadthäusern sind nur mehr die äußeren vorhanden, auch das Bauernhaus ist verschwunden. Entsprechend dem Überwiegen des älteren Miethauses sind die dreigeschossigen Häuser vorherrschend. Ihr Anteil in den einzelnen Stadtvierteln schwankt zwischen 50 und 65 Prozent. Lediglich im südwestlichen Gebiet bleibt er dahinter zurück, dafür treten die drei- und vierstöckigen Häuser stärker hervor. Diese Verschiebung ist durch die größere Zahl der Neubauten bedingt (siehe Zeichnung 21). Daneben sind auch die einstöckigen Häuser stärker vertreten als wir annehmen würden (bis über 20 Prozent). Sie zeigen dieselben Formen und Fassaden wie die höheren. Der Geldmangel und auch das vorwiegende Verlangen des Bauherrn, lediglich das eigene Wohnbedürfnis zu befriedigen, werden hier zusammengewirkt haben.

Etwas anders liegen die Verhältnisse in Urfahr. Das alte Dorf ist auch heute noch deutlich erkennbar. In Zeichnung 21 sind dem dörflichen Kern auch die ersten Erweiterungen in westlicher Richtung angeschlossen worden, weil sie ziemlich dasselbe Bild zeigen. Zu den kleinen Häusern der Fischer, Schiffmeister, Fährmänner gesellen sich die Vorstadthäuser der Weber und kleinen Händler und die größeren Häuser der Kaufleute, Wirte usw. So kann auch hier von einer Überfremdung gesprochen werden, die allerdings etwas früher einsetzte als in Einz. Zahlreiche Brände haben dazu auch ihr Teil beigetragen. Am häufigsten finden wir die älteren Miethäuser. Die Überfremdung beschränkt sich übrigens fast ganz auf das östliche Gebiet, im westlichen ist der ursprüngliche dörfliche Charakter sehr gut erhalten, vereinzelt sind noch Scheunen zu finden. So hebt sich dieses älteste Gebiet von Urfahr durch das starke Überwiegen des Flachbaues (ein- und zweigeschossige Häuser rund 70 Prozent) und auch durch seine engen winkligen Gassen deutlich von den neueren Stadtteilen ab. Durch den Brückenneubau wird auch hier ein großer Teil der alten Häuser verschwinden. Bei

diesem zeigt sich daselbe Bild wie in Linz. Das ältere Miethaus ist vorherrschend. Noch stärker als dort tritt hier das zweigeschossige Haus hervor. Es hält im großen und ganzen dem dreigeschossigen die Waage¹⁾. Auch hier wurden in der letzten Zeit die Baulücken vielfach mit neuen Formen ausgefüllt. Im nördlichen Gebiet gesellen sich zu den alten und neuen Miethausformen auch Vorstadthäuser und Villen. Hier tritt die linienhafte Verbauung stärker hervor, während im südlichen Gebiet nur die flächenhafte zu finden ist. Auch die Baulücken nehmen bereits merklich zu. Uebermals sind wir am Beginn des Übergangsbereiches angelangt.

Unsere bisherigen Ausführungen über die Stockwerkhöhe in den einzelnen Stadtteilen, die auf einer Begehung beruhen, werden in der Statistik bestätigt.

Stockwerkhöhe der bewohnten Häuser in Prozenten.

	ebenerdig	1-stöck.	2-stöck.	3-stöck.	4-stöck.	5-stöck.	darüber
Linz	11.1	35.8	33.4	16.8	2.5	0.1	0.21
Urfahr	14.1	45.9	33.1	6.3	0.4	—	—
Graz	16.4	27.5	25.—	22.9	6.8	0.6	0.8
Innsbr.	1.7	15.2	18.2	43.9	18.4	1.5	1.09
(Österreichische Statistik, neue Folge 4.)							

Wir sehen, daß bei Linz und Urfahr die ein- und zweistöckigen Häuser am stärksten am Aufbau der Stadt beteiligt sind. Der Hochbau ist im Vergleich zu Innsbruck und Graz schwach vertreten. In der Nachkriegszeit wurde zwar in Stadtkern der Hochbau sehr betont, doch dürfte sich bei einer Gesamtstatistik infolge des überwiegenden Flachbaues des Übergangsbereiches und mit Rücksicht auf die Eingemeindungen das Verhältnis eher zugunsten des Flachbaues verschoben haben.

Das wichtigste Baumaterial ist natürlich der Ziegel, nur ganz vereinzelt finden wir bei Villen den Holzbau. Außerdem sind auch schon einige Eisenbetonbauten vertreten.

Bei der Bedachung steht natürlich ebenfalls der Ziegel weit an erster Stelle (1910 rund 60 Prozent), dann folgen die Schindeln mit 18 Prozent. Doch hat sich auch hier ohne Zweifel durch die große Bautätigkeit der Nachkriegszeit und

¹⁾ Wir verwenden der Abwechslung halber beide Ausdrucksformen für den Aufbau eines Hauses, wobei einstöckig, zweistöckig mit zweigeschossig, dreigeschossig gleichzusetzen ist.

auch durch Ersetzung der Schindeln durch neue Bedachungen das Verhältnis wesentlich geändert.

Im Vergleich zu anderen Städten sind die Wohnungsverhältnisse in Linz nicht günstig.

Wohnungen nach der Zahl der Bestandteile in Prozenten.

Anzahl d. Räume	1	2	3	4	5—6	7—10	über 10
Linz	18.2	40.3	17.2	8.8	8.9	4.8	1.00
Urfahr	17.9	46.7	16.9	8.3	6.4	3.3	—
Salzburg	7.5	25.6	23.5	14.5	17.1	12.8	0.2
Graz	17.00	33.6	14.7	11.4	14.2	8.6	1.1

(Österreichische Statistik, neue Folge 4.)

Wir sehen, daß die zweiräumigen Wohnungen den größten Anteil haben. Urfahr ist noch schlechter gestellt als Linz. Im Vergleich zu Salzburg oder Graz sind die Wohnungsverhältnisse in Linz-Urfahr sehr ungünstig. Teilweise ist dies auf die alte Vorstadtverbauung zurückzuführen, teilweise ist es ein Ausdruck des größeren Anteils der Industrie, des Handels und Verkehrs (Eisenbahnwesen) am Aufbau der Linzer Bevölkerung. Nach dem Kriege haben sich die Verhältnisse etwas zugunsten der größeren Wohnungen verschoben, obwohl aus finanziellen Gründen bei den Bauten teilweise wieder zur Kleinwohnung zurückgekehrt werden mußte. Um die Schaffung von großen Wohnungen erwarben sich zahlreiche Baugenossenschaften ein großes Verdienst.

c) Das Stadtbild.

Schon bei einem flüchtigen Blick auf Zeichnung 21 können wir feststellen; daß die neuen Stadtteile einen recht beträchtlichen Teil des gesamten Stadtkörpers ausmachen. In der Statistik findet diese Tatsache ihren sinnfälligen Ausdruck. 1910 sind vom ganzen Häuserbestand in Linz-Urfahr rund 60 Prozent erst nach 1860 erbaut worden. Wie wir sahen, ist bei den großen Stadterweiterungen des 19. Jahrhunderts das ältere Miethaus durchaus vorherrschend. Ihr eintöniges Straßenbild wird nur hier und da durch Häuser des neuen Stils wohlthuend unterbrochen. Sie treten durch die einfachen, auf jede Ornamentik verzichtenden Linien und durch die starke Betonung der senkrechten Gliederung zwischen den älteren Formen stark hervor. Hier wie in den alten Vorstadtgebieten ist der neue Stil bei zahlreichen öffentlichen und privaten Gebäuden in sehr eindrucksvoller Form vertreten.

Weniger einförmig ist die Erscheinung der ehemaligen Vorstädte. Die südliche wird durch die zahlreichen Klosterniederlassungen, Kirchen und die alten Barock- und Rokokoehäuser bereichert. In den engen und krummen Gassen der östlichen und westlichen Vorstadt hat sich noch mancher anmutige Winkel erhalten. Hier bestimmt vor allem das kleine Vorstadthaus das Erscheinungsbild und gibt ihm eine trauliche Note. In der Altstadt dagegen überwiegt auch heute noch das Innstadthaus; die schmalen Gassen mit den hohen Häusern verbergen manchen anmutigen Winkel alter Städtebaukunst, so z. B. hinter dem Landhaus den prachtvollen Erkerbau des „Schwarzen Bock“. Die Häuser aber zeigen häufig schöne Renaissance- und Barockfassaden. In ihrem Inneren verbergen sich, leider nur dem Ortskundigen bekannt, vielfach prachtvolle Höfe.

Die eindrucksvollen Blendfassaden und die langgestreckten verträumten Höfe sind lebendige Zeugen alten bürgerlichen Wohlstandes und bürgerlicher Macht. Auch das über der Stadt thronende Schloß wirkt trotz seines schmucklosen Baues durch seine Wucht und vor allem durch die beherrschende Lage. Über allem aber steht der weiträumige Hauptplatz mit seiner prachtvollen Häuserfront, der Dreifaltigkeitssäule als Mittelpunkt und dem Blick auf die anmutigen Höhen des Mühlviertels. Er ist der schönste Platz der Stadt, der durch die Begründung des Großdeutschen Reiches vom Balkon des Rathauses auch noch eine hohe geschichtliche Bedeutung bekam.

Bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts haben die barocken Türme der Einziger Kirchen das Stadtbild allein beherrscht. In seiner zweiten Hälfte gesellt sich als Wahrzeichen des Einziger Bistums der neugotische Dom zu ihnen. Wohl tritt sein hoher, mächtiger Turm bei einem Blick über die gesamte Stadt sehr stark hervor und läßt die kleineren barocken Türme und Kuppeln fast ganz verschwinden. Bei einer genaueren Betrachtung aber erkennt auch der Unkundige sofort, daß die barocken Kirchen auch heute noch das Stadtbild beherrschen und daß ihr künstlerischer Wert den des neuen Domes weit überragt. Das „barocke Einz“ bietet manchen schönen Anblick, sei es nun der prächtige alte Dom, die Wirkungsstätte Anton Bruckners, die Pfarrkirche, die schmucken Zwiebeltürme der Ursulinenkirche oder die kleine, leider viel zu wenig bekannte Deutsche Ordenskirche, die Hildebrand, der Meister des österreichischen Barocks, geschaffen hat. Leider hat sie durch den Aufbau des früheren Priesterseminars in ihrer Wirkung viel verloren.

Dieses Bild ergänzen zahlreiche barocke Fassaden der Bürgerhäuser der Altstadt und in den alten Vorstädten.

So haben sich im Stadtkern, in der mittelalterlichen Altstadt und in den neuzeitlichen Vorstädten viele schöne und sehenswerte Bauten erhalten, die das Stadtbild wirkungsvoll bereichern. Trotzdem empfindet man das Fehlen großer weltlicher Prunkbauten schmerzlich; denn über den Mangel einer Residenz

Tafel 13.



Flieger Schule, Salzburg.

Bild 14

Blick auf die Stadt.

Im rechten Teil sehen wir deutlich die schachbrettartige Anlage. Die Straße in der Mitte ist die Landstraße. Sie hat als einzige Nord-Süd-Straße eine Fortsetzung nach Urfahr. Im linken Teil des Bildes ist der Grundriß nicht so einförmig. Im Innern der Baublöcke liegen meistens Gärten. Bei Urfahr ist die geringe Ostentwicklung deutlich zu erkennen. Die ältere Miethausform überwiegt weitaus.

Tafel 14.



Bild 15

Fliegerfschule, Salzburg.

Blick auf die Altstadt.

Das Bild zeigt uns die mittelalterliche Stadt mit dem Schloß. Die dichte Verbauung ist deutlich zu sehen. Rechts der Adolf-Hitler-Platz. Die Grünanlagen nehmen den Platz der früheren Befestigungen ein. Im Zuge des Adolf-Hitler-Platzes sind die drei „Engpässe“ der Nord—Süd—Straße deutlich zu erkennen. Rechts unten die Schmidtorstraße, dann die Brücke, schließlich der Beginn der Hauptstraße in Urfaß. Im Zusammenhang mit dem Neubau der Brücke werden auch die beiden anderen Verkehrshindernisse beseitigt.

Tafel 15.



Bild 16

Kaiser, Linz.

Straße der oberen Vorstadt (Schweizerhausgasse).

Hier ist das Bild der Vorstadtstraße des 18. Jahrhunderts noch ganz einheitlich und ungestört erhalten. Kleine einstöckige Häuschen beherrschen das Straßenbild.

Tafel 16.



Bild 17

Kalser, Linz.

Übersremdung der südlichen Vorstadt.

(Der innere Teil der Landstraße.)

Vor wenigen Jahren sind an der Stelle dieses Großbaues noch Vorstadthäuser gestanden.
Im Hintergrund einige barocke Kirchen der Stadt.

vermag auch das prächtige Nordportal des Landhauses und dessen wundervoller Renaissance-Hof als Zeichen kurzer ständischer Machtentfaltung nicht hinwegzutäuschen. Die Entwicklung von Linz war eben allzu bürgerlich. Dazu kommt, daß die Linzer Bürger vorwiegend nüchterne Kaufleute waren, die nicht allzu viel für die künstlerische Ausgestaltung der Stadt übrig hatten. Dementsprechend ist auch das Rathaus nicht wie in vielen anderen Städten ein prunkvolles Gebäude, sondern ein schmuckloser Zweckbau, der sich kaum aus dem Rahmen des Adolf-Hitler-Platzes heraushebt. Außerdem haben zahlreiche Brände, Beschiefungen und die Stadtregulierungen viele schöne Bauten beseitigt.

Dazu kommt, daß die neuen eintönigen Stadtteile stark hervortreten, denn wenn wir vom barocken Linz sprechen, so beschränkt sich dies auf den Kern der Stadt. Die Vorstädte des vergangenen Jahrhunderts zeigen das bekannte eiförmige Bild der Miethäuser und der stillosen Kirchenbauten dieser Zeit. Auf diese Ursachen ist es zurückzuführen, daß Linz in den Ruf einer nüchternen Stadt kam. Dies wurde gerade in den letzten Jahrzehnten häufig allein schon durch den „unzeitgemäßen“ Zustand des Linzer Bahnhofs hervorgerufen. Nur zu oft können wir feststellen, daß Reisende, die von Linz nur den Bahnhof kennen, ein sehr abfälliges Urteil über die Stadt fällen. Auch in der Wissenschaft wurde diese Ansicht mehrfach ausgesprochen¹⁾. Diese Meinung war zum Teil wohl berechtigt. Nun vollzieht sich aber auch hier ein grundlegender Wandel, so daß diese Ansicht bald Geschichte sein wird. Zu den gewaltigen Industriewerken im Osten der Stadt gesellt sich eine großzügige Um- und Neugestaltung des Linzer Stadtbildes unter der lenkenden Hand des Führers.

d) Der innerstädtische Verkehr.

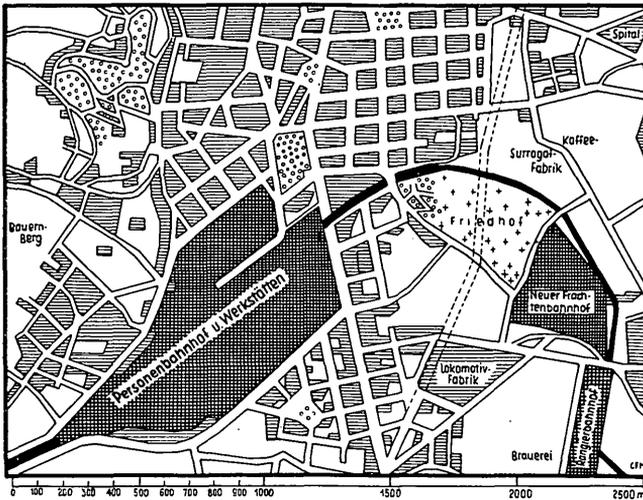
Bei der Betrachtung des Grundrisses fiel uns vor allem die einseitige Entwicklung der Stadt längs der Nord-Südstraße (Landstraße—Wiener Reichsstraße) auf. Sie führte mit dem Aufstreben der Stadt zu einer richtigen Verkehrskrise. Nicht weniger als drei knapp hintereinanderliegende Engpässe, auf die wir bei Bild 15 bereits verwiesen, hemmen den Verkehr in der großen Hauptachse der Stadt. Zuerst die enge Schmidtorstraße, die bei der großen Regulierung aus Ersparungsgründen nicht breiter gemacht wurde, dann die Brücke und gleich anschließend der Beginn der Hauptstraße in Urfahr. Die Schmidtorstraße ist das wichtigste Eingangstor in die Altstadt, sie kann nur noch mit Mühe und Not den Ansprüchen des Verkehrs genügen. Am unzulänglichsten ist die Brücke, die einzige Verbindung mit Urfahr. Die zweite Brücke kommt wegen des großen Umweges nicht in Betracht. Hier kommt es besonders in den Stoßzeiten häufig zu Verkehrsstockungen, die nicht selten zu Unfällen führen. Die Herrenstraße

¹⁾ Krebs A., Die Ostalpen und das heutige Österreich.

bedeutet zwar eine gewisse Entlastung der Landstraße, sie wird aber im Norden durch das Landhaus gesperrt, so daß hier der Verkehr abermals zu den Engpässen abgelenkt wird. Außerdem verschmälert sie sich an ihrem Nordende sehr stark. Zwar ist in der letzten Zeit eine zweite Parallelstraße durch die Zerteilung eines alten Klostergartens geschaffen worden (Zeichnung 21), die der Landstraße ebenfalls einen Teil des Verkehrs abnimmt. Aber auch diese ist nicht frei von Verkehrsenge, vor allem aber fehlt ihr die selbständige Fortsetzung über die Donau, so daß sie wieder zu den Engen der Brücke und der Hauptstraße führt. Diese Tatsache ist für ihre Unzulänglichkeit schlechthin entscheidend. Für jenen Nord-Südverkehr, der die Donau nicht überschreitet, bedeutet sie aber ohne Zweifel eine Entlastung der Landstraße.

Das zweite große Verkehrshindernis im Zuge der Landstraße ist die Bahnüberführung. Die Geschichte des Linzer Bahnhofsumbaues gibt uns ein drastisches Bild von der mangelnden Großzügigkeit der ehemaligen Bundesbahnen und der früheren Stadtverwaltung. Noch vor dem Kriege ist mit dem Umbau begonnen worden. In Verbindung mit ihm sollte auch die Unterführung der Straße und damit die Behebung des Verkehrshindernisses durchgeführt werden. Nach Kriegsbeginn wurde der Bau natürlich unterbrochen und erst 1954 wieder damit begonnen, obwohl wenige Jahre nach dem Krieg das Jahr 1928 als Termin der Wiederaufnahme endgültig festgesetzt worden war. Dieser Neubau wurde aber mit ausgesprochener Kleinlichkeit und einem unbegreiflichen Mangel von Voraussicht durchgeführt, so daß die Bahnhofshalle sofort nach ihrer Vollendung den Ansprüchen des Verkehrs nicht mehr genügte, nicht davon zu reden, daß nur eine halbe Lösung vollzogen und die Inselbahnsteige auf einen zukünftigen Zeitpunkt verschoben wurden. Das schlimmste ist aber ohne Zweifel, daß der Schienenstrang über das Straßenniveau geführt wurde und dadurch der alte Wall der Eisenbahnlinie zwischen der Stadt und dem Viertel der Wiener Reichstraße erhalten blieb. Zwar wurde die alte Sperre durch die Straßenunterführung beseitigt, aber im ganzen blieb die absperrende Wirkung des Schienenstranges erhalten. Wir haben an anderer Stelle bereits darauf hingewiesen, daß die Anlage des Bahnhofes und der Werkstätten die Ausdehnung der Stadt in der Richtung ihrer Hauptachse nach dem Süden sehr stark behindert und daß deshalb die Verlegung des Bahnhofes in die Außenzone der Stadt zu erwägen wäre. Wenn man sich aber zu diesem großzügigen und weitschauenden Plan nicht entschließen konnte, dann hätte man mindestens jene Lösung wählen sollen, die von maßgebenden Sachleuten vorgeschlagen wurde, nämlich den Bahnstrang östlich des Bahnhofes unter das Straßenniveau zu legen und so seine absperrende Funktion nach dem Süden auf das geringstmögliche Maß zu beschränken. Aber auch darauf hat man, bei jeder weiteren Schau, verzichtet. So hat man eine halbe, in jeder Beziehung unbefriedigende Kompromißlösung gefunden, welche

Die Abriegelung der Stadt durch die Eisenbahnanlagen.



Zeichnung 19

Der große Bogen der Verkehrsanlagen schnürt die Stadt im Süden ab. Die Zahl der Übergänge ist viel zu gering. Deshalb die langsame Entwicklung des Gebietes südlich der Bahnanlagen.

nicht nur für das Österreich der Vorkriegszeit, sondern auch für das Österreich seit 1918 geradezu sprichwörtlich war.

Dies alles ist inzwischen geschichtlich geworden, und die neue Stadtplanung sieht in großzügiger Weise die Verlegung des Bahnhofes in die Außenzone der Stadt vor und beseitigt dadurch die letzte Sperre, die seit über einem halben Jahrhundert die Ausdehnung der Stadt in südlicher Richtung beengte. Dadurch wird aber im Herzen der Stadt ein großer unbebauter Raum geschaffen, der für die Durchführung der unerlässlich notwendigen Neubauten, besonders der vorgesehenen kulturellen Bauten der Stadt wie geschaffen ist. Die Neuplanung beseitigt also endgültig das Problem des Linzer Bahnhofes, das jahrzehntelang die größte Sorge der Stadt war, und findet eine einzigartige neue Lösung.

Wir haben im geschichtlichen Abschnitt (Seite 44) bereits darauf verwiesen, daß sich neben der Nord-süd- keine annähernd gleichwertige Westoststraße entwickeln konnte. Dementsprechend ist erst im Verlaufe des 19. Jahrhunderts durch einen Häuserdurchbruch die einzige halbwegs durchgängige Straße in dieser Richtung geschaffen worden, die aber bei der Kreuzung mit der Landstraße eine sehr schmale Verkehrsenge aufweist. Auch hier muß unbedingt noch eine Änderung geschaffen werden. In ihrem westlichen Teil biegt sie nach Südwesten um.

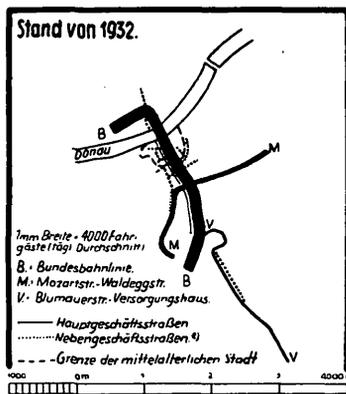
Sie wird heute von der Straßenbahn benützt. Alle übrigen Ostweststraßen entbehren der Durchgängigkeit, meistens sind Zwischenstücke, die in anderer Richtung verlaufen, eingeschaltet. Teilweise enden sie an der letzten Steilstufe des Freinbergabfalls (siehe Zeichnung 21). Von allen dürfte noch der Zug Goethe—Stelzhamer—Figulystraße die größte Durchgängigkeit besitzen, leider liegt er von der Stadtmitte etwas weit ab. In der Altstadt und in den alten Vorstädten wird der Verkehr vielfach durch die engen, winkelligen Gassen gehemmt. Während es bei den alten Vorstädten nicht so viel ausmacht, weil sie im allgemeinen vom großen Verkehr gemieden werden, ist es in der Altstadt viel schlimmer. Hier kommt es häufig zu Verkehrsstockungen.

Wie wir bereits gesehen haben, nahm in Urfahr die Haupt- und in zweiter Linie die Rudolfstraße der alten Dorfstraße (Ottensheimerstraße) ihre ursprüngliche Bedeutung. Als echte Dorfstraße ist sie sehr eng und winkelig. Deshalb wird sie heute, so weit es nur möglich ist, vom großen Verkehr gemieden.

Die Betrachtung des Straßenbahnverkehrs bringt uns im großen und ganzen nur eine Bestätigung der bisherigen Beobachtungen. Zwar haben beide senkrecht aufeinander stehenden Linien dieselbe Verkehrsdichte (fünf Minuten Intervall). Auf der Nord-südlinie wird sie allerdings alle 15 Minuten durch den V-Wagen (Versorgungshaus), der in dieser Zeit bis zur Donaulände verkehrt, verringert. Dagegen bringt ihre Benützung den erwarteten Unterschied zwischen beiden Linien.

Im Jahre 1931 hatte die Hauptlinie dreimal soviel Fahrgäste als die M-Linie. Am schwächsten ist der Verkehr zum Versorgungshaus, der das südliche Stadtviertel mit der inneren Stadt verbindet. Allerdings ist ein guter Teil dieses Verkehrs bei der Ebelsbergerlinie enthalten.

Der innerstädtische Straßenbahnverkehr.



Zeichnung 20

Im Innern der Stadt fehlen Autobuslinien ganz, sie beschränken sich auf den Verkehr mit dem Übergangsbereich und den Vororten. Die Ausgangspunkte dieser Linien werden natürlich möglichst nahe der Stadtmitte gewählt, so daß die meisten von ihnen auch ein wenig für den innerstädtischen Verkehr in Betracht kommen. Zwischen ihnen und der Straßenbahn sind Umsteigekarten eingeführt. Bei der Linie nach der Franzstraße ist die Bedeutung für den innerstädtischen Verkehr größer (siehe Zeichnung 22).

Auch der Fußgängerverkehr zeigt jene eigentümliche Verdichtung auf die wichtigsten Straßen. Allen voran steht natürlich die Landstraße. Aus ihrer kleinstädtischen Vergangenheit hat sie noch den Bummel erhalten. Daneben hat auch noch die Herrenstraße einen stärkeren Fußgängerverkehr.

In Urfahr steht die Hauptstraße an der Spitze, die Ottensheimer- und die Rudolfstraße dürften sich die Waage halten.

Jenseits der Bahnüberführung weist lediglich die Wiener Reichsstraße einen stärkeren Fußgängerverkehr auf. Alle Bemerkungen bezüglich des Fußgängerverkehrs beruhen auf persönlicher Beobachtung, Zählungen liegen keine vor.

e) Die Anfänge der Citybildung.

In den Herzen der gewaltigen Weltstädte vollzieht sich seit etwa einem halben Jahrhundert die Bildung eines ausgesprochenen Geschäftsviertels, der „City“, in der die Wohnbevölkerung immer mehr zurückgeht und dem reinen Geschäfts- und Wirtschaftsleben weichen muß. In den unbedeutenden Großstädten, die kaum zu einer solchen geworden sind oder sich noch im Übergangsstadium von der Mittel- zur Großstadt befinden, vollziehen sich die Anfänge dieser Entwicklung linienhaft, das heißt es wird eine Straße zur Hauptgeschäftsstraße der Stadt. Unter diese Gruppe fällt auch Linz, das erst seit kurzer Zeit unter die Großstädte aufgerückt ist¹⁾. Dieser Vorgang, der allgemein als Citybildung bezeichnet wird, ist ein Kind des Verkehrs. Er wird immer in den verkehrsreichsten Straßen oder Vierteln beginnen. Vor allem sind es die kleinen und großen Handelsgeschäfte aller Art, die sich hier zusammendrängen, dann Banken, Versicherungen, Hotels, Großgasthöfe, freie Berufe, öffentliche Anstalten und vereinzelt auch Industrien. Natürlich nur solche, die besonders stark auf den städtischen Absatz eingestellt sind (z. B. Typographisches Gewerbe).

Wir haben die Landstraße als die wichtigste Verkehrsstraße der Stadt kennengelernt. Sie ist ein typisches Beispiel für die linienhafte Entwicklung der City, hier konzentriert sich das Geschäftsleben am stärksten.

¹⁾ Hier wird an der üblichen Grenzfazung (100.000 Einwohner) festgehalten, obwohl wir uns ihrer Mängel voll bewußt sind. Bei der Darstellung wird darauf natürlich Rücksicht genommen.

Als ein wichtiges Mittel in der Bestimmung und Scheidung von Haupt- und Nebengeschäftsstraßen und ausgesprochenen Wohnstraßen hat Wever den Begriff der Ladendichte eingeführt¹⁾.

Das Adress- oder Geschäftsbuch ist die beste Grundlage für die Erarbeitung des Materials, jedoch erscheint es notwendig, in zweifelhaften Fällen das gewonnene Ergebnis durch eine Begehung zu überprüfen, denn das erste Verfahren, allein angewendet, kann zu Fehlern und Trugschlüssen führen²⁾.

Klar und eindeutig heben sich die Landstraße und in ihrer Fortsetzung der Adolf-Hitler-Platz als Hauptgeschäftsstraße heraus. Freilich treten uns hier bereits graduelle Unterschiede entgegen. Bei der Landstraße ist der innere Teil stärker entwickelt, der Hauptplatz dagegen bleibt in der Ladendichte nicht unbedeutend hinter ihr zurück. Deshalb haben wir auch einige Zeit gezweifelt, ob wir ihn nicht besser zu den Nebengeschäftsstraßen rechnen sollen. Seine Stellung als wichtigster Marktplatz der Stadt und seine zentrale Lage haben uns davon absehen lassen. Jedoch ist es gar keine Frage, daß bereits heute eine wesentliche Verlagerung des Schwergewichtes der Stadt nach Süden vollzogen ist. Als ein äußeres Zeichen dieses Vorganges kann wohl die Tatsache gewertet werden, daß der „Bummel“ heute auf der Landstraße stattfindet, während noch in der Mitte des vergangenen Jahrhunderts der Hauptplatz eindeutig der allgemeine Treffpunkt der Linzer Bürger war. Lediglich das viel konservativere Bauerntum hat an dem alten Platz festgehalten (Stadtbauern siehe Seite 181).

Von den Hauptgeschäftsstraßen zweigen Nebengeschäftsstraßen ab, auch hier übertrifft das ehemalige Vorstadtgebiet die Altstadt. Außerdem hat sich die Herrenstraße zu einer Nebengeschäftsstraße entwickelt. Vielfach ist nur der Beginn der Seitenstraße als Nebengeschäftsstraße zu bezeichnen, allmählich wird die Ladendichte geringer, bis sie schließlich das normale Maß der Straßen in den Wohnvierteln erreicht.

Wir besitzen kein Material darüber, ob es in den Haupt- oder Nebengeschäftsstraßen bereits zu einer Abnahme der Wohndichte gekommen ist (Aushöhlung). Commenda³⁾ hat vor drei Jahrzehnten beobachtet, daß in den einzelnen Schulsprenkeln, Kapuzinerstraße, Spittelwiese und Altstadt, das entspricht dem

¹⁾ Wir sind hier Bobek, Seite 352, gefolgt, der den Begriff der Ladendichte von Wever übernommen hat. Wever hat die Zahl der Läden zu der Zahl der Häuser in Beziehung gesetzt und auf Grund des Ergebnisses die Scheidung der einzelnen Straßen durchgeführt. Bei den Nebengeschäftsstraßen ist die Ladendichte 3 (3 Läden pro Haus) als unterste Grenze genommen.

²⁾ Zum Beispiel kann die Ladendichte einer Straße sehr hoch werden, wenn an ihrem Aufbau mehrere große öffentliche Gebäude beteiligt sind, durch die die Häuserzahl stark heruntergedrückt wird.

³⁾ Commenda, Linz und Umgebung, Heimatgaue, 1923.

Tafel 17.



Bild 18

Kaiser, Linz.

Linz von der Donau aus gesehen.

Der mächtige, neugotische Turm überragt die barocken Kirchen weitaus. Trotzdem geben die barocken Kirchen und Häuser dem Stadtbild das Gepräge. Im Vordergrund der Beginn des Hafens.

Tafel 18.



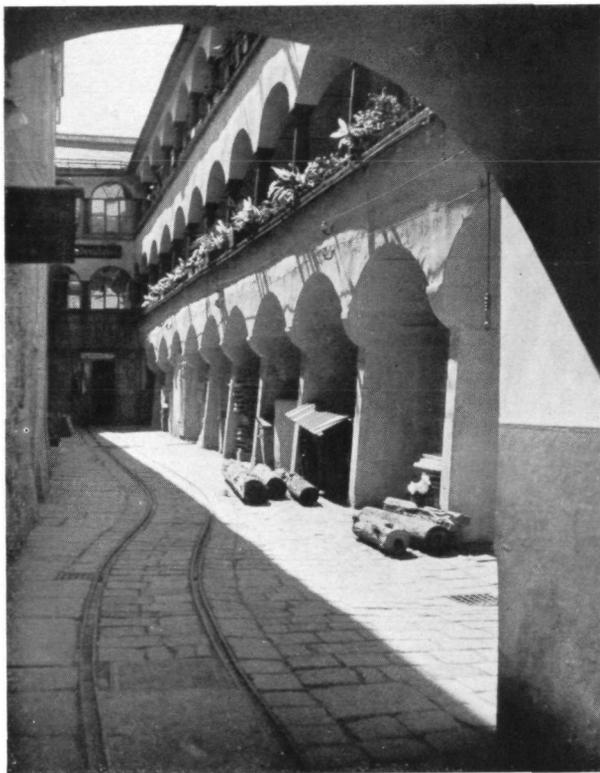
Bild 19

Kaiser, Linz.

Der Adolf-Hitler-Platz.

Die wundervolle, saalartige Geschlossenheit des Platzes kommt sehr schön zum Ausdruck. Auf der rechten Seite der frühere Markt. Im Hintergrund die Höhen des Mühlviertels.

Tafel 19.



Kaiser, Linz.

Bild 20

Arkadenhof eines alten Bürgerhauses auf dem Adolf-Hitler-Platz.

Das Bild zeigt uns einen der schönsten Höfe der Altstadt, wie sie etwas kleiner bei vielen alten Häusern zu finden sind.

Tafel 20.



Kaiser, Linz.

Bild 21

Der Alte Dom.

Die Dreifaltigkeitssäule und der Alte Dom geben ein eindrucksvolles Bild vom „barocken“ Linz.

Gebiet der Altstadt und der südlichen Vorstadt, die Schülerzahl stark abnimmt, die Schulen in der Neustadt dagegen eine starke Zunahme aufweisen. Daraus hat er geschlossen, daß schon damals die Citybildung vorhanden war. Wir können ihm darin nicht folgen. Linz war 1900 eine Stadt von 58.791 Einwohnern. Die Citybildung, wenn sie schon vorhanden war, konnte sich nicht über so große Gebiete erstrecken, sondern war höchstens linienhaft entwickelt (Landstraße). Außerdem zeigen die Erfahrungen, daß am Beginn dieser Entwicklung, und es kann sich nur um den Beginn gehandelt haben, eine Bevölkerungszunahme zu verzeichnen ist. (Beseitigung von kleinen Häusern durch Großbauten.) So ist die Abnahme der Schüler wohl auf andere Ursachen zurückzuführen. In Anbetracht der kurzen Zeit dieser Entwicklung glauben wir sogar heute noch, daß die Abnahme der Bevölkerung noch nicht vorhanden ist. Vielmehr ist bei Berücksichtigung der Tatsache, daß viele kleine Häuser durch Großbauten ersetzt wurden, eher ein Ansteigen der Wohndichte anzunehmen. In Urfahr hat sich die Hauptstraße im Rahmen von Urfahr zur Hauptgeschäftsstraße, von Linz aus gesehen, zu einer recht ansehnlichen Nebengeschäftsstraße entwickelt. Bei weiterer Ausdehnung der Stadt nach dem Osten dürfte sie leicht den Übergang zu einer zweiten Hauptgeschäftsstraße finden.

Jenseits der Bahnüberführung ist die Entwicklung der Wiener Reichsstraße zu einer Nebengeschäftsstraße eben im Gange. Dieses Stadtviertel nimmt durch die mangelhafte Verkehrsverbindung zur übrigen Stadt eine gewisse Sonderstellung ein. Dadurch wird die Ausbildung einer Nebengeschäftsstraße gefördert. In den übrigen Gebieten der Stadt beschränkt sich die Ladedichte auf die übliche Zahl von Geschäften, die aus der ziemlich regelmäßigen Verteilung von Handels- und Gewerbebetrieben über das gesamte Stadtgebiet entstehen. Es sind ausgesprochene Wohnviertel.

f) Die Grünflächen.

Gerade in der letzten Zeit wurde immer mehr auf die Bedeutung der Grünanlagen für die Großstädte hingewiesen. Sie sollen dem müden, überreizten Großstadtmenschen im eintönigen Grau der Häuser eine Stätte des Erholens sein und außerdem die rauch- und staubgeschwängerte Luft reinigen. Linz ist rein zahlenmäßig unter die Großstädte aufgerückt. Jedoch ist dabei zu berücksichtigen, daß für den ersten Punkt (Parkanlagen als Erholungsstätte) die in der Ausfloerungs- und Vorstadtzone wohnende Bevölkerung, wie auch die Bewohner der Villen wegfallen. Dazu kommt, daß durch die geringe Breitenerstreckung (siehe Zeichnung 21) keine Stelle der Stadt von der Grenze des geschlossen verbauten Gebietes besonders weit entfernt ist. Dort befinden sich in bunter Folge Felder, Wiesen, Parkanlagen, Sportplätze und die besonders in Linz stark

entwickelten Schrebergärten. Letztere sind seit längerer Zeit ein Bestandteil des Stadtbildes. Meistens handelt es sich um Gründe, die später der Verbauung zugeführt werden sollen. Bis zu diesem Zeitpunkt werden sie an die Bewerber verpachtet, die auf ihnen eine mehr oder weniger intensive Gartenwirtschaft betreiben. Im Stadtkern sind sie sehr selten, meistens liegen sie im Übergangsbereich. Weiter draußen, auf dem billigen Boden des Alluviallandes, sind einige Kolonien angelegt worden, die als ständige Einrichtungen gedacht sind. Der Wald ist nur auf den Höhen des Frein- und Pöstlingberges in größerer Ausdehnung vorhanden, auf der Niederterrasse kann man nur hier und dort ein kleines Gehölz sehen. Größere Ausdehnung erreicht der Wald dann wieder im Auengebiet. Der Linzer Verschönerungsverein hat die Waldungen auf dem Frein- und Pöstlingberg unter seine Obhut genommen und durch ausgedehnte Grundkäufe ihre Erhaltung sichergestellt.

Im Westen befinden sich auf den Rücken, die vom Freinberg herabziehen, ausgedehnte Grünanlagen. Daneben treffen wir natürlich auch Wiesen und Felder, Sportplätze und Schrebergärten, doch treten die beiden letzteren stark zurück. Die größte Grünanlage auf dem Bauernberg verdankt der Großzügigkeit des Linzer Industriellen Hatschef ihre Entstehung. Ursprünglich war dort eine „Sandstätte“. Bei ihrer Ausgestaltung zur Erholungsstätte mußten recht beträchtliche Erdarbeiten durchgeführt werden. Sie ist heute unbestritten die schönste Grünanlage der Stadt, besonders im Frühling, wenn der große Rosenhang blüht, bietet sie einen einzigartigen Anblick. In Urfahr wurde das ehemalige Stadtwäldchen in den Urnenhain umgewandelt.

Weniger günstig sind die Verhältnisse im Stadtkern selbst. Zwar verteilen sich über das gesamte Stadtgebiet ziemlich regelmäßig Grünflächen, so daß mit Ausnahme der Altstadt etwa jedes Stadtviertel einen Erholungsplatz aufweist. Jedoch sind sie vielfach zu klein und deshalb unzulänglich. Von allen sei besonders auf den sorgfältig gepflegten Volksgarten mit dem wuchtigen Stelzhamerdenkmal hingewiesen, der wirklich wie eine kleine Perle mitten in der Stadt liegt. Durch die Entfernung des Eisenzaunes hat er an Wirkung wesentlich gewonnen. Es ist nur schade, daß er für die Bedürfnisse der Stadt zu klein ist. Der Mangel an öffentlichen Grünflächen (Stadtgärten) wird durch die zahlreichen und ausgedehnten Gärten im Inneren der Baublöcke einigermaßen gemildert. Wir haben bei mehreren Bildern bereits darauf hingewiesen. Nur manchmal werden sie durch Hinterhäuser, industrielle oder gewerbliche Anlagen zurückgedrängt. So ist es mit den Grünflächen in der Stadt nicht ungünstig bestellt und dadurch ist auch für die Luftreinigung gesorgt. Außerdem herrscht selten Windstille, so daß meistens ein frischer Luftzug über die Stadt weht, der die Rauch- und Staubhüllen beseitigt. Leider bringt er auch eine wesentliche Verschärfung der allgemein gefürchteten Staubplage mit sich.

Der großzügige Ausbau der Stadt, der seit März 1958 einsetzt, stellt natürlich gerade in der Schaffung der notwendigen Grünanlagen neue, besonders schwierige Aufgaben, denn der Bau der Reichswerke „Hermann Göring“ wird das Bedürfnis nach Erholungsstätten wesentlich erhöhen. Es ist aber außer Zweifel, daß auch diese Frage in großzügiger, zufriedenstellender Weise gelöst wird. Besonders die vorgesehene, unbedingt notwendige Verlegung des Bahnhofes und des Donauhafens in die Außenzone der Stadt bietet gerade für die Anlage von neuen ausgedehnten Grünflächen ungeahnte Möglichkeiten (Park am Donauufer u. a.). So wird auch der Stadtkern, dessen Betrachtung wir hiemit abschließen, durch die Umgestaltung der Stadt ein wesentlich anderes Gesicht bekommen. Wir fassen die wichtigsten Erkenntnisse nochmals kurz zusammen:

Der Stadtkern ist das Gebiet der flächenhaften, zusammenhängenden Verbauung. In ihm vereinigt sich in seinen bedeutendsten Verkehrsstraßen das wichtigste Geschäftsleben der Stadt. Nach außen ist seine Grenze gegen das Übergangsgebiet durch die Zunahme der Baulücken und das Hervortreten der linienhaften Verbauung gekennzeichnet. Diese Grenze ist jedoch meistens unscharf und fließend.

2. Das Übergangsgebiet.

(Die Auflockerungszone.)

Um den Stadtkern schließt sich als ein Gürtel von verschiedener Breite das Übergangsgebiet. Wir haben bei den bisher besprochenen Abschnitten bereits die Hauptkennzeichen dieses Gebietes gestreift. Trotzdem erscheint es uns notwendig, es hier zusammenfassend zu betrachten.

Im Gegensatz zum Kern ist die Verbauung linienhaft und viel lockerer, zahlreiche immer größer werdende Baulücken finden sich zwischen den einzelnen Häusern oder Häusergruppen. Wie in früheren Zeiten, schreitet auch heute noch das Wachstum der Stadt vor allem längs der Straßen vor, die aus ihr hinausführen. Hädicke hat in ihrer Arbeit über Kiel besonders darauf hingewiesen, daß der Stadtkern oder die „innere Stadtlandschaft“, wie sie es nennt, nach außen durch einen unbebauten Gürtel scharf abgegrenzt wird, den sie als „Zwischenzone“ bezeichnet¹⁾. (Zone zwischen der inneren Stadtlandschaft und den Vororten, die in den städtischen Entwicklungsprozeß einbezogen sind.) Diese Zwischenzone enthält Friedhöfe, Sportplätze, städtische Industriebetriebe, Restareale landwirtschaftlich genutzter Flächen und Pachtgärten²⁾. Auch

¹⁾ Hädicke E., „Kiel“, Kiel (1931).

²⁾ Diese entsprechen unseren Schrebergärten.

wir konnten hier und dort dieselben Verhältnisse feststellen. Jedoch ist eine scharfe Grenze nur dort zu finden, wo mit der Verbauung auch die Straßen enden, oder Steilabfälle ein weiteres Vorschreiten der Siedlung verhindern. Längs der Straßen aber, die von der Stadt hinausführen, zeigt sich uns ein wesentlich anderes Bild. Die Verbauung schreitet weiter, manchmal noch ein kurzes Stück geschlossen, dann treten aber bald Baulücken auf. Manchmal, wenn das Straßennetz besonders dicht ist, können wir bereits die Ansätze zu einem neuen Stadtviertel erkennen. Die Baulücken werden von Feldern und Wiesen, Lagerplätzen, Schrebergärten, industriellen Anlagen, Sportplätzen und Bauernhäusern eingenommen. Je weiter wir uns vom Stadtkern entfernen, um so verstreuter und geringer werden die städtischen Erscheinungen des Landschaftsbildes, bis sie mit Vororten zusammentreffen, oder falls diese fehlen, sich im rein ländlichen Gebiet verlieren. Wenn die Vororte sehr weit draußen liegen, hört die verstreute städtische Verbauung schon früher auf. Während also im Anschluß an den Stadtkern die städtischen Erscheinungen noch durchaus überwiegen, und das ländliche Gebiet nur einen Rest des früheren Zustandes darstellt, verschiebt sich das Verhältnis mit der zunehmenden Entfernung von der Stadt immer mehr zugunsten des ländlichen Raumes.

So können wir ganz allgemein sagen: Je dichter das Straßennetz ist, das vom Stadtkern hinausführt, um so weniger kann von einer scharfen Grenze zwischen dem unbebauten und bebauten Gebiet gesprochen werden, um so flüssiger ist der Übergang vom städtischen zum ländlichen Raum, um so ausgesprochener schiebt sich zwischen dem rein ländlichen Gebiet und dem Stadtkern eine Zone der lockeren, verstreuten Verbauung, deren Lücken von den obigen städtischen Erscheinungen erfüllt werden. Dasselbe gilt natürlich auch für den Raum zwischen dem Stadtkern und den Vororten, manchmal sind aber auch noch in unmittelbarer Nähe des Stadtkernes Wiesen und Felder erhalten, bis auch sie dem Wachstum der Stadt zum Opfer fallen (siehe Bild 31).

Aber auch dort, wo eine scharfe Grenze zwischen dem bebauten Stadtkern und der „unbebauten Zwischenzone“ zu sehen ist, zeigt sich bei näherer Untersuchung ein ähnliches Bild. Innerhalb der scharfen Grenze befinden sich zahlreiche Baulücken, die von Lagerplätzen, Gärten usw. eingenommen werden. Sie wird also auch durch ein Gebiet der allmählichen Auflockerung eingeleitet.

So haben wir hier ein Gebiet des allmählichen Überganges vom ländlichen zum städtischen Raum vor uns, das beim Fortschreiten der Stadtentwicklung früher oder später in ein rein städtisches umgewandelt sein wird. Vom Stand-

Tafel 21.



Kaiser, Linz.

Bild 22

Das Landestheater.

Als ständisches Theater anfangs des 19. Jahrhunderts erbaut, dient es auch heute noch seiner ursprünglichen Bestimmung. Hier erlebte der Führer seine ersten Theater- vorstellungen.

Tafel 22.



Kaiser, Liny.

Bild 25

Straßenbild in der Altstadt (Kremsmünstererhaus).

Die weichen barocken Erker und die anmutigen Zwiebeltürme geben dem Bild das Gepräge.

Tafel 23.



Kaiser, Linz.

Bild 24

Alte Vorstadtstraße.

Hier ist das alte Straßenbild noch ganz ungestört erhalten. Unmittelbar an der früheren Stadtmauer gelegen (Beginn der Keplerstraße) zeigen die Häuser dieselben Formen wie in der Altstadt (Innstadthäuser).

Tafel 24.



Kaiser, Linz.

Bild 25

Überfremdete Vorstadt.

Das Bild zeigt uns eine überfremdete Straße in der oberen Vorstadt. Alte Vorstadthäuser und neuere Miethäuser geben ein unharmonisches, wenig ansprechendes Straßenbild.

punkt der Verbauungsdichte aus betrachtet, kann es im Gegensatz zum geschlossenen verbauten Stadtkern auch als Zone der „Auflockerung“ bezeichnet werden. Dieses Gebiet entspricht wohl „dem Grenzsäum, in welchem die Umwandlung des ländlichen in den städtischen Raum vor sich geht“¹⁾.

Wegen dieses allmählichen, flüssigen Überganges haben wir darauf verzichtet, in der Zeichnung die Grenze zwischen dem Stadtkern und der Übergangszone einzuzichnen, sondern uns darauf beschränkt, durch die Ausparung der Baulücken den Beginn dieses Gebietes anzuzeigen.

Die Ausdehnung des Übergangsbereiches schwankt mit der Entfernung der Vororte. Während sie jenseits der Donau durchwegs zwei Kilometer nicht überschreitet, ist sie südlich von Linz durch die große Entfernung der Vororte wesentlich größer (bis zu vier Kilometer).

Wir haben bereits beobachtet, daß durch die Ausdehnung der Stadt die umliegenden Bauernhöfe ringsum von städtischen Siedlungsformen umschlossen werden. Genau so ist es auch heute noch. Der Vorgang ist etwa folgender: Durch das zunehmende Wohnungsbedürfnis steigen die Grundpreise in der unmittelbaren Umgebung der Stadt, der Bauer verkauft allmählich seine Gründe, schließlich auch das Haus. Die Höfe werden nun meistens als Miethäuser verwendet oder es werden darin öffentliche Einrichtungen untergebracht (Obdachlosenheim, Polizeikaserne, Frauenklinik). Im allgemeinen bleibt hiebei die alte Hausform erhalten, nur in wenigen Fällen wurden wegen Raum mangels Umbauten oder Zubauten vorgenommen. Natürlich ist dann die ursprüngliche Form nicht mehr so gut zu erkennen. Freilich, je mehr die Stadt darüber hinauswächst, um so größer ist die Möglichkeit, daß früher oder später aus verschiedenen Gründen (etwa Bau fälligkeit oder wegen der größeren Rentabilität) Neubauten an ihre Stelle treten. Aus diesem Grunde haben sich von den Höfen, die im Gebiet der großen Stadterweiterungen des 19. Jahrhunderts lagen, nur wenige erhalten.

So schließt sich heute, wie wir aus der Zeichnung 21 recht deutlich erkennen können, ein Gürtel von Bauernhäusern um die Stadt, die zwar noch die alten Formen bewahrt haben, aber nicht mehr im bäuerlichen Betrieb stehen. Diese „ehemaligen“ Bauernhöfe beschränken sich nicht allein auf das Übergangsbereich, sondern sind auch in den Vororten zu finden. Manchmal sind die Höfe schon ganz oder teilweise von städtischen Häusern umgeben (siehe Zeichnung 21).

In diesem Gürtel der ehemaligen Bauernhäuser liegen aber auch zahlreiche Gehöfte, die noch im bäuerlichen Betrieb stehen. Der Volksmund hat sie sehr treffend als „Stadtbauern“ bezeichnet. Die Amtssprache versteht darunter jene Bauern, die im städtischen Verwaltungsgebiet wohnen. Wir fassen diesen Begriff vor allem von der wirtschaftlichen Seite.

1) Bobek H., „Innsbruck“, S. 334.

Es sind jene bäuerlichen Wirtschaften, bei denen der Einfluß der Stadt auf ihre Bewirtschaftung besonders stark ausgeprägt ist. Sei es, daß sie den Gemüsebau oder die Milchwirtschaft mehr pflegen (Versorgung der Stadt), sei es, daß sie neben der Bewirtschaftung ihrer Felder die Lohnfuhrwerkerei betreiben, oder aus eigenen Gruben Schotter oder Sand für Bauten liefern. Mehrere Male ist mit einem Bauernhaus sogar eine Ziegelei verbunden. Mit einem Wort, zu den rein bäuerlichen Beschäftigungen haben sich städtische gesellt. Freilich sind bei den einzelnen Höfen recht beträchtliche Unterschiede zu verzeichnen. Die geringere oder größere Entfernung von der Stadt hat sicherlich neben der verschiedenen Größe der Höfe und der persönlichen Tatkraft der Besitzer ihren Teil zu diesen Unterschieden beigetragen. Natürlich besuchen die Kinder dieser Bauern vorwiegend die Schulen der Stadt und am Sonntag kommt auch heute noch ein Teil von diesen Stadtbauern auf dem Adolf-Hitler-Platz zusammen, um über wirtschaftliche Dinge zu sprechen und Neuigkeiten auszutauschen.

Im großen und ganzen deckt sich ihr Gebiet mit der Übergangs- und Vorortzone, denn die umliegenden bäuerlichen Siedlungskerne (Vororte) sind an der täglichen Beschickung des Einziger Lebensmittelmarktes sehr stark beteiligt (siehe Zeichnung 17). Im einzelnen fehlt es sicher nicht an Ausnahmen, die hier aber nicht erfaßt werden können.

Neben den Stadtbauern finden wir bereits Höfe, die in den Besitz von begüterten Einziger Bürgern oder öffentlichen Anstalten übergegangen sind. Erstere treiben auf ihnen die Landwirtschaft als Liebhaberei, letzteren dienen sie als Wirtschaftsgebäude (Versorgungshaus, Petrinum).

Manchmal sehen wir unmittelbar neben dem Bauernhaus ein Miethaus, einmal ist an einem Flügel eines Dreiseithofes ein kleines Wohnhaus im Villenstil angebaut. Aus alledem können wir ersehen, daß auch das Zusammenwachsen von bäuerlichen Einzelhöfen und städtischen Siedlungsformen manches unharmonische Bild mit sich bringt. Beim Zusammentreffen von städtischer Siedlung und einem ländlichen Siedlungskern (Weiler, Dorf) sind allerdings die Gegensätze noch schroffer. Der wesentliche Unterschied liegt aber darin, daß die Einzelhöfe, die im Stadtkern eingeschlossen werden, mit wenigen Ausnahmen verschwinden, also eine fast vollständige Verstädterung des ehemals bäuerlichen Gebietes erfolgt. Wenn aber ländliche Siedlungskerne mit dem Stadtkern verschmelzen, ist dieser Prozeß viel langwieriger und führt auch nur verhältnismäßig selten zur vollständigen Verstädterung.

Als eine besondere Form des städtischen Wachstums in der Übergangszone können wir verschiedentlich das Voranschreiten der Verbauung vor dem Straßenbau beobachten. Dies erfolgt nur dort, wo die Stadtplanung schon feste Formen angenommen hat. Da finden wir manchmal in einem Gelände, das noch nicht der Verbauung erschlossen ist, ein Haus, das nur einen kümmerlichen Weg als

Bauten der Nachkriegszeit (Tafel 25 bis 28).

Tafel 25.



Kaiser, Lins.

Bild 26

Die Studienbibliothek.

An der äußeren Landstraße gelegen, hebt sich die Studienbibliothek als neuzeitlicher Bau wirkungsvoll heraus.

Tafel 26.



Kaiser, Linz.

Bild 27

Villensiedlung in Urfahr.

Das Bild zeigt uns eine Villensiedlung nördlich von Urfahr, wie sie in der Nachkriegszeit vielfach am Rande der Stadt entstanden sind. Hier handelt es sich vorwiegend um eine Wiesenrotziedlung. Links im Hintergrund der Abhang des Pöfilingberges.

Verbindung mit dem Straßennetz der Stadt besitzt. Hin und wieder sind es auch mehrere Häuser. Nur aus der Stadtplanung wird uns klar, daß sie im Zuge einer geplanten Straße liegen, daß ihre Front einen Teil der zukünftigen Straßenfront darstellt.

Wie wir aus der Zeichnung 21 deutlich ersehen können, überwiegt im Westen der Stadt die villenmäßige Verbauung. Das Gelände ist dafür sehr günstig (siehe Zeichnung 3). Die vorherrschenden Westwinde tragen den Rauch und den Dunst der Stadt nach dem Osten, so daß hier kaum etwas davon zu spüren ist. Dazu kommt die günstige Lage über der Stadt, die leichte Erreichbarkeit derselben und eine schöne Fernsicht ins Mühlviertel oder gegen die Alpen. Aus diesen Gründen ist es ganz klar, daß sich hier die ältesten Villenviertel der Stadt befinden. Zu den größeren Villen, die oft ausgedehnte Gärten um sich schließen, haben sich in der letzten Zeit kleine Ein- oder Zweifamilienhäuser gesellt, die der gegenwärtigen Eigenheimbewegung ihre Entstehung verdanken. Die Villengebiete liegen teils von der älteren Besiedlung ganz unabhängig auf den früher unbebauten Rücken, teils schließen sie sich an die alten Vorstadtgebiete an oder vermischen sich mit ihnen (Zeichnung 21). Das im Südwesten auf dem Froschberg gelegene stammt zum größten Teil erst aus der Nachkriegszeit. Vereinzelt finden wir längs der Straßen noch Vorstadthäuser, manchmal auch ein Miethaus. Industrielle Anlagen fehlen dagegen fast ganz. So verliert sich mit dem Erreichen des Freinberggipfels das Übergangsgebiet immer mehr im ländlichen Raum. Jenseits von ihm an seinem Westabhang und im Zaubertal sind nur mehr geringe Spuren des städtischen Einflusses zu erkennen.

Wesentlich andere Verhältnisse treffen wir im Süden und Osten der Stadt, ebenso längs der Straße nach Traun, die ein Stück mit der nach Leonding gemeinsam verläuft. Schon früh ist in einzelnen Teilen dieser Straße eine linienhafte Verbauung entstanden. Jenseits der Gemeindegrenze aber ist sie als ausgesprochene Grenzsaumsiedlung zuerst linienhaft entwickelt (parallel zur Grenze und längs der Straße), geht aber bald in die Tiefe. Sie ist räumlich von der bäuerlichen Siedlung ganz getrennt und hat bloß den Namen von ihr übernommen (Gaumberg, Untergaumberg). Waren es vorher durchaus Vorstadt- und ältere Miethausformen, so sind nach dem Kriege auch Villen dazugekommen (Eigenheimbewegung). Schon vor 1914 wurde eine Volksschule gebaut, dazu gesellte sich in den letzten Jahren eine kleine Kirche. Auf diese Weise ist hier ein regelrechter „Vorort ohne ländlichen Siedlungskern“ entstanden, der zwar durchaus städtischen Charakter trägt, verwaltungsmäßig aber zur Gemeinde Leonding gehört. Das Gebiet zwischen ihm und dem Stadtkern ist ganz locker verbaut.

Die „Grenzsaumsiedlung“ ist eine allgemeine Erscheinung der modernen Stadtentwicklung. Wie schon vielfach betont wurde, sind es vor allem wirtschaft-

liche Gründe, die zu ihrer Entstehung führen (Steuersucht, billiger Boden). Besonders in volkswirtschaftlichen Arbeiten wurde auf diese Umstände hingewiesen. Der älteste Teil liegt durchwegs knapp an der Gemeindegrenze, von hier aus erfolgt die Entwicklung in die Tiefe. Bei den Einzler Grenzsiedlungen überwiegt die jüngere Form des Vorstadthauses, daneben finden sich aber auch noch ältere Miethäuser und seit neuester Zeit auch Villen. Ihre Bewohner sind durchwegs in der Stadt beschäftigt (Arbeiter, Angestellte, Eisenbahner). Aus diesem Grunde liegen die meisten Grenzsaumsiedlungen an Straßen, die zur Stadt führen, oder wenigstens in deren unmittelbarer Nähe. An Geschäften finden wir nur die notwendigen Gewerbe- und Handelsbetriebe des täglichen Lebens.

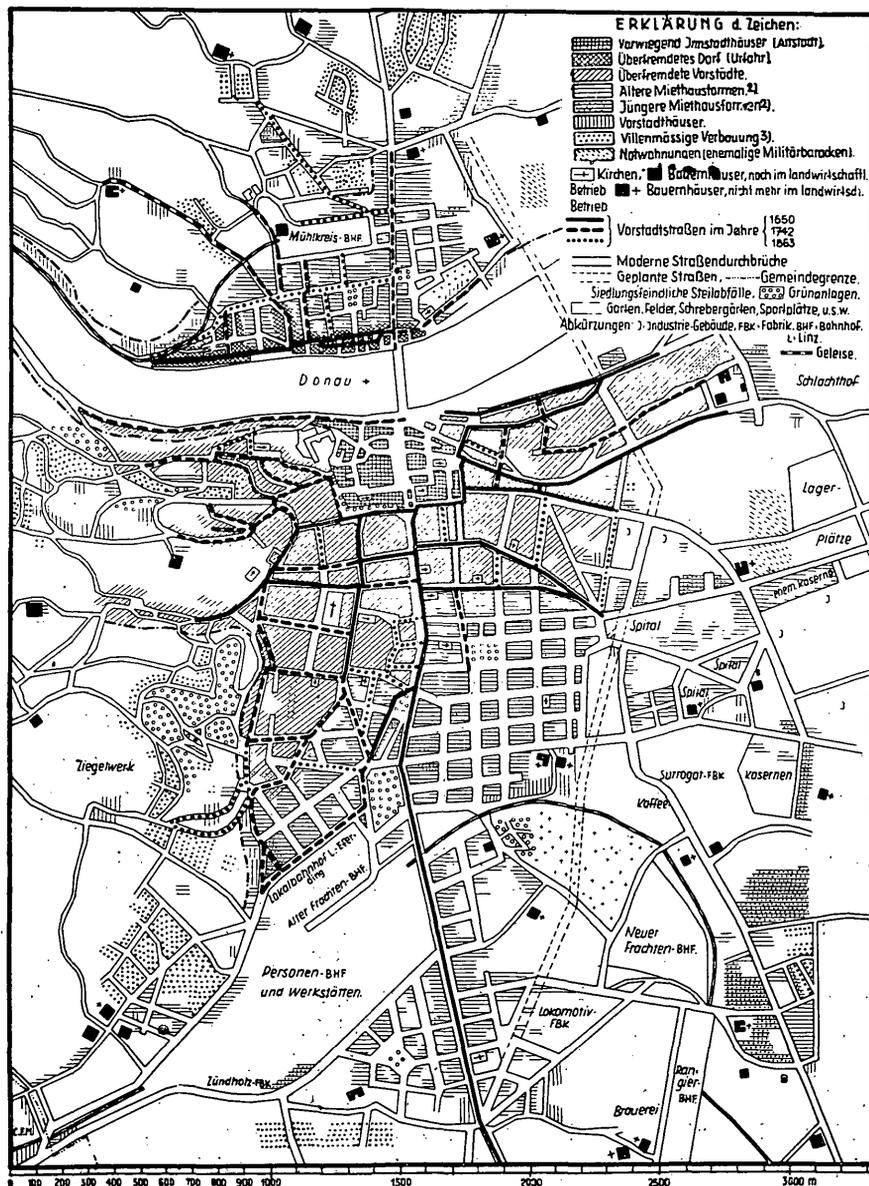
Ganz ähnlich sind die Verhältnisse im Süden der Stadt. Knapp jenseits der alten Gemeindegrenze, die bis zur Eingemeindung von Kleinmünchen im Jahre 1923 bestand, haben sich mehrere Grenzsiedlungen teils mit linien-, teils mit flächenhafter Anlage entwickelt, die schon in die Zeit vor dem Kriege zurückreichen. Sie sind auch nach der Eingemeindung weiterhin gewachsen. Dabei trat allerdings die genossenschaftliche Bautätigkeit gegenüber der privaten immer mehr hervor. Die bauliche Zusammensetzung ist fast die gleiche wie in Gaumberg, in jüngster Zeit kam außer den Villen auch noch eine Arbeiteriedlung dazu. Auch hier besteht keinerlei Verbindung mit einem ländlichen Kern. Der alte Weiler Scharlitz ist ganz davon getrennt; er gab der nahe gelegenen städtischen Siedlung bloß den Namen (siehe Zeichnung 22). Ebenso besteht kein lockerer baulicher Zusammenhang mit dem Stadtkern, der hier teilweise ziemlich scharf gegen das unverbaute Gebiet abschließt (die Straßen sind fast durchwegs Sadgassen). Erst jenseits der alten Gemeindegrenze beginnt wieder eine stärkere Bebauung.

Als einziger wesentlicher Unterschied gegenüber der Grenzsiedlung im Südwesten der Stadt fällt uns hier im Süden die größere Zahl der Siedlungen und ihre größere Ausdehnung auf. Dies erklärt sich leicht aus der Tatsache, daß an ihnen die wichtigste Fernverkehrsstraße der Stadt vorbeiführt. Auf ihr wurde 1902 die Elektrische Straßenbahn Einz—Ebelsberg angelegt. Seitdem besitzt das gesamte um die Straße liegende Gebiet eine rasche Verbindung mit der Stadt.

Anmerkungen zur Zeichnung 21 auf gegenüberliegender Seite.

1. Die Zeichnung stellt die Bebauung der Stadt 1932 dar. Die Neugestaltung, die seit der Wiedervereinigung einsetzt, wird auch hier das Bild vollkommen wandeln.
2. Wir sind bei dieser Einteilung Geisler, Die deutsche Stadt, gefolgt; von seiner Unterteilung haben wir abgesehen. Der Einfachheit halber sind in diesen beiden Gruppen auch die öffentlichen Gebäude inbegriffen.
3. Bei der Allenmäßigen Verbauung sind auch die neueren Formen der Ein- und Zweifamilienhäuser eingeschlossen.

Die Bebauung der Stadt



Zeichnung 21

Dies ist eine außerordentlich günstige Voraussetzung für die Entstehung und Entwicklung von Grenzsaumsiedlungen. Tatsächlich war dieses Gebiet vorher ganz dünn besiedelt, 1910 dagegen sind bereits alle neuen Siedlungskerne recht ansehnlich entwickelt. Hier können wir abermals, wie schon öfters, die Bedeutung des Verkehrs für das Werden und Wachsen der menschlichen Siedlungen feststellen. Aus der Darstellung in Zeichnung 22 können wir deutlich ersehen, daß von Süden und Norden die Bebauung bereits an die Hochterrasse herangerückt ist. Der Aufbau der Reichswerke wird diese Entwicklung fortsetzen und zu Ende führen, so daß in absehbarer Zeit die ganze Harter-Fläche von ausgedehnten Siedlungen erfaßt sein wird. Hierbei müssen das Versorgungshaus und die Landes-Irrenanstalt der neuen Entwicklung weichen.

Im „Osten“ verläuft seit der Eingemeindung von Lustenau (1873) die Gemeindegrenze teils in der Donau, teils im Auengürtel. Hier ist also eine Siedlung jenseits der Grenze durch die natürlichen Verhältnisse unmöglich gemacht. Weil auch die Vororte fehlen, ist das allmähliche Ausklingen des städtischen Einflusses im ländlichen Raum am deutlichsten zu erkennen.

Bild 32 zeigt uns den innersten Teil des Übergangsgebietes, in dem die Bebauung teilweise noch flächenhaft entwickelt ist. Weiter draußen wird sie wesentlich geringer und fast durchwegs linienhaft. Sport- und Lagerplätze, Notwohnungen, industrielle Anlagen, Kasernen, Krankenhäuser, Vorstadt- und Miethäuser geben zusammen ein äußerst buntes Bild. Dazwischen nimmt aber der landwirtschaftliche Boden einen erheblichen Teil ein. Wenn wir weiter gehen, nehmen die städtischen Erscheinungen immer mehr ab, bis sie schließlich aufhören.

Die Notwohnungen waren ursprünglich Militärbaracken; sie wurden nach dem Weltkriege für Wohnungszwecke eingerichtet. Seit dieser Zeit ist von verschiedenen Stadtverwaltungen immer wieder die Beseitigung dieses Wohnungselendes in Aussicht gestellt worden, ohne daß es zur Durchführung gekommen wäre. Auch nach dem März 1938 mußte die Lösung dieser Frage wegen des überaus starken sonstigen Wohnungsbedürfnisses zunächst zurückgestellt werden. Es steht aber außer Zweifel, daß in nächster Zukunft die Wohnbaracken im Osten und Süden der Stadt (Katzenau, Hühnersteig, Wegscheid) und auch in Urfahr beseitigt und ihre Bewohner in entsprechenden Siedlungsbauten untergebracht werden. Es ist dies vor allem aus sozialen Gründen unbedingt notwendig, waren doch bisher die Wohnbaracken die Stätten des größten Elendes und der Verarmung. Aber auch aus städtebaulichen Gründen müssen sie beseitigt werden. Die niederen, teilweise mit heller Pappe verkleideten Holzbauten müssen bei der Umgestaltung aus dem Stadtbild verschwinden. Sie würden immer ein sehr unschöner Fremdkörper sein.

Das Gebiet im Osten der Stadt hat an der starken Bautätigkeit der Nachkriegszeit den größten Anteil. Wir finden im weiteren Umkreis mehrere neue

Siedlungen, die inselartig aus dem unverbauten Gelände herausragen. Die größte von ihnen liegt in der Frankstraße. Der äußerste, orographisch linke Teil stammt als Siedlung für Eisenbahnbedienstete bereits aus der Vorkriegszeit. Nach 1918 wurde nur in der Richtung gegen die Stadt gebaut, so daß, wie wir aus Zeichnung 21 recht deutlich ersehen können, der unverbauter Raum zwischen ihr und dem Stadtkern stark verkleinert wurde. Die Straße nach St. Peter, die das Rückgrat der Siedlung bildet, verbindet sie mit dem Stadtkern. Ihre Verkehrsbedeutung hat dadurch stark zugenommen. Sie wird besonders durch den Bau der Reichswerke „Hermann Göring“ noch weiter gesteigert werden.

Hier überwiegen natürlich die neuen Hausformen, das ältere Miethaus beschränkt sich fast ganz auf den ältesten Teil. Von einer einzigen Ausnahme abgesehen, finden wir, wie auch bei den übrigen zwei Siedlungen, nirgends eine geschlossene Straßenfront, überall herrscht das neue Bauystem mit der Blockanordnung und den offenen Höfen vor. Die vierstöckigen Reihenhäuser treten im Erscheinungsbild sehr stark hervor (Bild 28), daneben finden wir den zweigeschossigen Flachbau ziemlich häufig, der teilweise auch Mansarden aufweist.

Die zwei anderen Siedlungen sind im Flachbau gehalten. Bei einer, hinter der sich auch eine kleine Villenkolonie verbirgt, sind die Durchgänge zwischen den einzelnen Häuserreihen mit kleinen, spitzen Bögen überspannt. Dadurch ist das Bild der Gleichförmigkeit und Eintönigkeit, den Siedlungen mit einem einheitlichen Haustyp leicht erwecken können, glücklich vermieden. Bei allen neuen Siedlungen ist die Stadtgemeinde in überwiegendem Maße als Bauherr beteiligt, daneben auch ein Institut der Eisenbahnangestellten, und schließlich noch die genossenschaftliche und private Bautätigkeit.

Am weitesten erstreckt sich das Stadtgebiet natürlich längs der Donau. Der Donaumerschlagplatz, die Schiffswerfte mit dem Winterhafen und auch die Tabakfabrik haben hier zusammengewirkt. Neben den Vorstadthäusern tritt eine größere Arbeiteriedlung der Schiffswerfte besonders in Erscheinung. Kleine Einfamilienhäuser und ältere Miethäuser sind auf engem Raum vereinigt. Letztere zeigen allerdings bereits die neue Bauform mit den offenen Höfen. Die Verlegung des Donauhafens stromabwärts wird das Gesicht dieses Stadtteiles besonders stark wandeln und an Stelle der bisherigen Umschlagplätze werden voraussichtlich ausgedehnte Grünanlagen treten.

Wir haben bei der Behandlung der Industrie bereits darauf hingewiesen, daß ein beträchtlicher Teil der industriellen Anlagen im Übergangsgebiet liegt. Hier im Süden und Osten der Stadt wird uns dies am besten klar. Ein großer Teil der bedeutenderen Industrie der Stadt liegt in der östlichen und südlichen Übergangszone und gibt ihrem Erscheinungsbild stellenweise einen starken „in-

dustriellen Charakter". In einem großen Bogen reihen sich Tabak-, Fruch- und Quarzlampenfabrik, Roßhaarpinnerei, Brauerei und viele kleinere Werke aneinander. Heute ist die südöstliche Übergangszone durch den Bau der Reichswerke „Hermann Göring“ bereits in vollkommener Umgestaltung begriffen. Dadurch wird das ganze Gebiet in wenigen Jahren einen einheitlichen industriellen Charakter erhalten, die letzten Bauernhöfe werden verschwinden und an die Stelle des Donauarmes werden verkehrsreiche Becken des Donauhafens treten. So ist auch hier das gegenwärtige Bild der Stadt im Begriff zum geschichtlichen zu werden, und die Übergangszone wird bald ein vollkommen neues Gesicht erhalten.

In „Urfahr“ bedingt der Steilabfall im Westen eine scharfe Grenze des Stadtkernes. Oberhalb von ihm sind nur hin und wieder Zeichen des städtischen Einflusses zu sehen (vereinzelt Häuser und Schrebergärten).

In nördlicher Richtung dagegen ist der Abfall viel weniger steil und, wie bereits betont, für die villenmäßige Verbauung besonders günstig. So finden wir ganz ähnliche Verhältnisse wie im Westen von Linz. Die Villen überwiegen weitaus und geben dem Siedlungsbild das Gepräge. In der neuesten Zeit sind zu der älteren, lockeren Verbauung mehrere größere Villenviertel gekommen, die sich, obwohl sie mitten im ländlichen Gebiet liegen, harmonisch in die Landschaft einfügen (Bild 27). Von der Höhe des Pöstlingberges gesehen, erscheinen sie wie ein sorgfältig in Reih und Glied aufgestelltes Spielzeug.

Sie sind natürlich flächenhaft entwickelt, während sonst die linienhafte Verbauung stark hervortritt. Hierbei ist die Stadt in lockerer Verbauung mit dem kleinen Vorort „Hagen“ zusammengewachsen. Sein Kern ist der alte Freisitz Hagen, an den sich allmählich in der Richtung gegen Urfahr eine kleine Webersiedlung angeschlossen. Wirtschaftlich hatte Hagen schon lange enge Beziehungen zur Stadt (Brauerei, Ziegelei). Wenn wir etwas weiter den Berg hinaufgehen, begegnen wir nur mehr einzelnen Villen, längs der Straße ist hier und dort ein Miethaus zu finden. Diese dünne zerstreute Verbauung erstreckt sich bis zum Gipfel des Berges.

Es wurde schon betont, daß die neueste Entwicklung von Urfahr gegen Osten weist. Schritt für Schritt schiebt sich die Verbauung in das unbebaute Gebiet vor. Gleichzeitig mit ihr, teilweise auch erst nachher, vollzieht sich das Vordringen der Straßen, die heute noch vorwiegend Saßgassen sind. Deshalb haben wir hier teilweise eine scharfe Grenze zwischen dem bebauten und unbebauten Raum. Das Übergangsgebiet zeigt das nun schon hinlänglich bekannte Bild. Die Bebauung ist durchwegs an die Straßen gebunden, bis zu den Vororten ist sie ganz sporadisch, nur hier und dort stehen vereinzelt Häuser oder Häufergruppen.

Damit ist unsere Betrachtung des Übergangsbereiches abgeschlossen. Wir haben die allgemeinen Feststellungen, die wir vorangestellt, überall bestätigt gefunden. Fassen wir nochmals zusammen. Nur dort, wo mit dem Stadtkern auch die Straßen enden, oder wo diese an Steilabfälle stoßen, finden wir eine scharfe Grenze zwischen dem Stadtkern und dem unbebauten Gebiet. Dort aber, wo die Straßen weiterführen, tritt die linienhafte Verbauung an die Stelle der flächenhaften, die städtischen Erscheinungen verlieren sich allmählich im ländlichen Raum oder stoßen mit den Vororten zusammen. So kommen wir nur teilweise zu jener Beobachtung, die Hädicke bei Kiel und auf Grund von Flugbildern bei mehreren deutschen Städten gemacht hat. Während Hädicke aber ganz allgemein zu diesem Ergebnis kommt, tritt bei Linz die scharfe Grenze zwischen Stadtkern und Übergangszone nur stellenweise auf.

3. Die Einbeziehung der umliegenden Orte in den städtischen Entwicklungsprozeß.

a) Allgemeine Einleitung.

Es wurde bereits erwähnt, daß sich das Gebiet der Stadtbauern auch auf die umliegenden bäuerlichen Dörfer und Weiler und die Vororte erstreckt. Dies ist aber lediglich eine untergeordnete Teilursache, warum wir sie in den Kreis unserer Betrachtung einbeziehen. Die Hauptursache liegt vielmehr darin, daß sie die starke Bevölkerungsvermehrung der Stadt, die wir etwa seit der Mitte des 19. Jahrhunderts beobachten können, in mehr oder minder starkem Ausmaß mitgemacht haben. Durch diese starke Zunahme heben sie sich von dem ländlichen Gebiet der weiteren Umgebung ab und sind dadurch als städtisch beeinflusste Orte gekennzeichnet, die wir nach dem üblichen Sprachgebrauch als Vororte bezeichnen.

Leider müssen wir uns mit dieser allgemeinen Feststellung begnügen und können sie nicht durch statistische Zählungsergebnisse erhärten, denn das Material, das uns zur Verfügung steht, ist so lückenhaft, daß es nur in einzelnen Fällen herangezogen werden kann. Aus dem nämlichen Grunde läßt sich nicht ermitteln, ob es sich bei dieser Zunahme vorwiegend um Zuwanderer aus der engeren und weiteren Umgebung handelt oder ob die Zunahme vor allem auf die Rückwanderung aus dem Stadtkern in die Umgebung zurückzuführen ist

(Teilung von Arbeits- und Wohnstätte). Reichl hat bei Berlin festgestellt, daß der zweite Fall die Regel darstellt¹⁾.

Mannigfaltige Ursachen haben bei dieser Bevölkerungszunahme zusammengewirkt, respektive den Ausschlag gegeben.

Seit längerer Zeit tritt bei der Entwicklung der Städte der Siedlungsgedanke stark hervor. Der ruhige, noch innig mit der Natur verbundene Raum des Übergangsbereiches und der Vororte wird dem lärmereicheren Stadtkern vorgezogen.

Hand in Hand damit geht natürlich die Trennung von Arbeitsstätte und Wohnung, die ihrerseits wieder einen mehr oder minder starken Pendelverkehr mit sich bringt. Vielfach übt der billige Bodenpreis eine große Anziehungskraft aus. Dazu kommt, daß die Vororte lange Zeit (teilweise auch heute noch) außerhalb des Verwaltungsgebietes der Stadt lagen, so daß bei ihnen ungefähr dieselben Voraussetzungen herrschten, wie für das Gebiet der Grenzsaumsiedlungen (Steuersucht, Grundrentensucht). Voraussetzung dafür ist natürlich, daß sie eine günstige Verkehrsverbindung mit dem Stadtkern besitzen. So haben im großen und ganzen bei der Entwicklung der Vororte dieselben Motive mitgespielt, die die Ausgestaltung des Übergangsbereiches beeinflußt haben.

Einen ganz ähnlichen Vorgang der Dezentralisation haben wir auch gelegentlich bei der Industrie feststellen können (Verlagerung ins Übergangsbereich oder in die Vorortezone). Auch hier wird natürlich an einer günstigen Verkehrsverbindung mit der Stadt, als nächstgelegener großer Konsumfaktor, festgehalten. Deshalb liegen sie vorzüglich in der unmittelbaren Nähe der großen Verkehrsanlagen, wie Landstraßen, Eisenbahnen (Industriegleise) und auch an der Donau. Teilweise wendet sich der bäuerliche Nachwuchs der Vororte städtischen Berufen zu, sei es nun, daß er von der Landwirtschaft nicht mehr aufgenommen werden kann, sei es, daß er mit der Hoffnung auf bessere und leichtere Verdienstmöglichkeit von ihr weggeht. Die starke Bevölkerungszunahme bedingt natürlich auch eine Vergrößerung der Siedlung. Das Ergebnis ist jene eigentümliche Mischung von bäuerlichen und städtischen Siedlungsformen, die alle Vororte kennzeichnet. Teils zwischen, teils neben den alten Bauernhäusern erstehen Villen, Vorstadt- und Miethäuser. Hier treffen wir also wiederum den Überfremdungsvorgang, den wir schon beim Übergangsbereich und in anderer Form auch bei den alten Vorstädten beobachtet haben. Ein Vergleich des gegenwärtigen Zustandes mit alten Plänen liefert uns den wichtigsten Maßstab in der Beurteilung der Vororte, inwieweit ihre äußere Erscheinung und damit ihre wirtschaftliche Funktion unter dem Einfluß der benachbarten Stadt verändert wurde. Freilich kann man dieser Methode keine absolute Gewißheit, sondern

¹⁾ Reichl H., Die Agglomeration der deutschen Großstädte (1910—1925).

bloß ein hohes Maß von Wahrscheinlichkeit zusprechen, denn nicht immer kommen die Veränderungen im Wirtschaftsleben eines Ortes in seiner Erscheinung entsprechend zum Ausdruck.

b) Der Kreis der Vororte.

(Einzelbetrachtung.)

Eine besondere Stellung unter den Vororten von Linz nehmen jene ein, die sich im „Engtal der Donau“ befinden. Der Siedlungsraum ist hier so klein, daß in der Regel nur eine linienhafte Entwicklung möglich war. Deshalb spielte die Landwirtschaft bei ihnen nie eine Rolle. Sie wurde nur in einzelnen Ausnahmefällen als kleiner Nebenerwerb betrieben. Aus demselben Grunde zeigen sie auch nicht jenes merkwürdige Nebeneinander von städtischen und bäuerlichen Siedlungsformen, sondern ihr Bild ist einheitlich aus den kleinen Vorstadthäusern zusammengesetzt, nur manchenmal sehen wir ein älteres Miethaus dazwischen. Die Straßenfront ist selten geschlossen, meistens reihen sich die einzelnen Häuser in kleinen Abständen aneinander. Ihr Wachstum unter dem Einfluß der Stadt beschränkt sich auf die Zeit vor dem Kriege, die starke Bautätigkeit der Nachkriegsjahre ist spurlos an ihnen vorübergegangen.

Margarethen war ursprünglich eine Pilgerstätte, die tief ins Mittelalter zurückreicht. Langsam hat sich dazu längs der Donau eine kleine Siedlung gebildet. Am Beginn des 19. Jahrhunderts gehörte sie bereits zur „oberen Vorstadt“. Damals war sie schon „Kalvarienberg“ von Linz. Die Bewohner waren kleine Handwerker, Tagelöhner u. a. Damals verband bereits eine Fähre die beiden Donauufer. Infolge des beschränkten Siedlungsraumes verspürte Margarethen sehr wenig von der sonstigen großen Ausdehnung der Stadt. Auf Grund der Pläne können wir ein geringes Wachstum stromaufwärts feststellen, außerdem werden die Lücken zwischen den einzelnen Häusern ausgefüllt. Doch ist diese Zunahme sehr gering.

Gegenwärtig besteht Margarethen aus 60 Häusern. Seit rund 100 Jahren fand fast keine Vergrößerung der Siedlung statt. Erst in den letzten Monaten bekam das Siedlungsbild durch schmucke Bauten der Donauslottille eine neue Note.

Das Gebiet zwischen Margarethen und dem Stadtkern weist einige Häusergruppen auf, jedoch stehen dem vollständigen Zusammenwachsen mehrere Steinbrücke im Wege. Auf dem Abfall zur Donau oberhalb Margarethen hat sich eine kleine Wochenendsiedlung entwickelt.

Ganz ähnliche Verhältnisse treffen wir bei der gegenüberliegenden Ortschaft **Urfahrwänd**, die schon am Ende des 18. Jahrhunderts mit der Gemeinde Urfahr vereint wurde. Der wirtschaftliche Charakter war dem von Margarethen

ganz ähnlich. Kleinhäusler, verschiedene Handwerker und einige Weber gaben den Ausschlag. Das Wachstum im Verlauf des 19. Jahrhunderts ist auch hier außerordentlich gering, die Zunahme in diesem Zeitraum beträgt nur einige Häuser. Ebenso ging die starke Bautätigkeit der Nachkriegszeit hier spurlos vorüber und auch von der gegenwärtigen Umgestaltung der Stadt wird es wenig verspüren. So wird das ursprüngliche Siedlungsbild voraussichtlich auch weiterhin erhalten bleiben.

Obwohl Puchenu nur vier Kilometer von der Stadt entfernt ist, kann es nur in ganz beschränktem Maße als Vorort bezeichnet werden. Die eigentliche Gemeinde ist in Einzelhöfen auf der Hochfläche verstreut, die Siedlung an der Donau ist sehr klein und weist nur geringe Spuren städtischen Einflusses auf. Daran hat auch der starke sommerliche Badeverkehr wenig geändert.

Damit endet in dieser Richtung die Vorortzone der Stadt, denn Wilhering und Ottensheim, die rund zehn Kilometer stromaufwärts liegen, können nicht mehr dazugerechnet werden, wenn sie auch zum engeren Marktgebiet von Linz gehören.

Im Süden und Westen der Stadt waren die meisten Vororte ursprünglich rein landwirtschaftliche Siedlungen. Hier begegnen wir dem kennzeichnenden Vorgang der Überfremdung bäuerlicher durch städtische Hausformen.

Im einzelnen werden wir sehen, daß das Ausmaß der Überfremdung große Unterschiede aufweist.

Beim Dorf Leonding und den zu dessen Gemeindegebiet gehörenden Weilern und Einzelhöfen tritt besonders die Beteiligung am Linzer Marktverkehr stark hervor (siehe Zeichnung 17). Der Siedlungskern, das Dorf selbst, hat sich wenig gewandelt. Zwar sind hier und dort einige städtische Häuser entstanden, aber das ursprüngliche bäuerliche Siedlungs- und Wirtschaftsbild ist im ganzen doch erhalten geblieben. So zeigt Leonding auch heute noch das Gesicht eines von der Stadt nur wenig veränderten Dorfes.

In anderer Hinsicht hat sich allerdings eine vollkommene Wandlung vollzogen. Das stille, ruhige, unbekannte Dorf ist in den Gedankenkreis des ganzen deutschen Volkes getreten und darüber hinaus auch in der Welt bekanntgeworden. Schon viele Jahre vor 1935 sind Männer der Bewegung am Gedenktag der Toten zum Elsterngrab des Führers gezogen, um dort in stiller Dankbarkeit zu weilen. Nach der Machtübernahme kamen die Besucher aus dem ganzen Reich, bis die Grenzperre den weiteren Zustrom verhinderte. Für uns Kämpfer der Ostmark aber wurde in den folgenden Jahren diese Stätte immer mehr zu einer Quelle der Kraft und Stärkung. Wir denken hiebei mit Ergriffenheit an die Totentage dieser Jahre, in denen wir als Kämpfer der Bewegung das Grab besuchten und so Zeugnis von unserem unerschütterlichen Bekenntnis zum Führer ablegten. Nach dem Siege aber wurde der Zustrom der Besucher wieder

ein sehr starker. So wurde das stille, ruhige Dorf zu einer Dankes- und Gedenkstätte des deutschen Volkes und wird es für immer bleiben. Das Außenbild des Dorfes wird sich freilich nicht viel ändern, denn die Besucher kehren meist am selben Tag wieder in die Stadt zurück. Es werden wohl die Straßen verbessert und das Dorf schöner gestaltet, aber das alte und so vertraute Gesicht wird erhalten bleiben. Dies ist gut so, denn wir können nur wünschen, daß die Jugendstätte des Führers so bleibt, wie sie einst war, als er hier fröhlich ungewohnte Knabenjahre verlebte.

Bei den übrigen Weilern, die zum Gemeindegebiet Leonding gehören, sind die städtischen Siedlungsformen verhältnismäßig schwach vertreten. Am stärksten zeigt sie der kleine Weiler Haag, bei dem sie bereits überwiegen (siehe Zeichnung 22). Es sind vor allem kleine Vorstadthäuser von Arbeitern und Eisenbahnern. Die etwas weiter entfernte Ortschaft Hart weist dagegen wesentlich geringeren städtischen Einfluß auf, mehrere große Bauernhäuser sind in den Besitz eines Frauenordens übergegangen, der unter anderem ein Waisenhaus errichtete. Gegenwärtig werden diese Gebäude einer neuen Bestimmung im Rahmen der NSD. zugeführt.

Das Überwiegen der städtischen Bevölkerung im Straßenzug Untergaumberg—Gaumberg—Haag—Hart führte zur Errichtung einer ständigen Autobuslinie, die aber bald wegen mangelnder Benützung wieder eingestellt werden mußte (Zeichnung 22). Heute ist dieses ganze Gebiet von Untergaumberg bis Hart in vollkommener Umwandlung begriffen, die großen Bauernhöfe müssen ausgedehnten Siedlungen der Reichswerke „Hermann Göring“ weichen. So wird in kürzester Zeit dieser Raum ein vollkommen städtisches Bild zeigen.

Alharting liegt zu den Verkehrslinien sehr ungünstig. Dementsprechend wurde es wenig von der großen Entwicklung berührt, lediglich die Militärschießstätte verursachte das Entstehen einiger städtischer Häuser.

Beim Weiler Haag und im Dorf Leonding selbst zeigt sich vereinzelt ein Wachstum gegen die Stadt. Haag wird ja durch die neue Siedlung bald eine Verkehrsverbindung mit dem Stadtkern bekommen; das Dorf zeigt dagegen nur an einzelnen Stellen in der Richtung gegen die Grenzsaumsiedlung Gaumberg und gegen die alten Befestigungstürme einige neue Häuser. Es ist aber doch anzunehmen, daß die villenmäßige Verbauung im Westen der Stadt gegen die Höhen der Befestigungstürme weiterschreitet und so nahe an Leonding heranrückt. Die selbständige Stellung des Dorfes Leonding wird aber dadurch kaum berührt werden. Die ausgedehnte Grenzsaumsiedlung Untergaumberg und Gaumberg hat schon vor dem Kriege die Bevölkerungszusammensetzung der „Gemeinde Leonding“ so gewandelt, daß die städtische Bevölkerung überwog. Diese Tatsache ist kurz nach dem Kriege in verschiedenen Wahlen hervorgetreten, heute

wird diese Entwicklung durch die großen Neubauten in sehr starkem Maße fortgesetzt.

Wir haben uns mit der Verlagerung der Einzer Textilindustrie nach Kleinmünchen bereits vertraut gemacht. Mit dem Ausbau der Werke wird der industrielle Einfluß immer stärker, so daß heute die ursprünglich bäuerliche Bevölkerung zur Minderheit geworden ist. Kleinmünchen wies in dieser Zeit ein außerordentlich starkes Wachstum auf. Die Einwohnerzahl stieg von 2548 im Jahre 1869 auf 6446 (rund 250 Prozent) im Jahre 1923. Freilich ist dabei zu berücksichtigen, daß ein guter Teil auf die schon besprochenen Grenzsaumsiedlungen entfällt, die im Gemeindegebiet Kleinmünchen liegen. Durch die große Entfernung und durch seine Lage an der West—Ost-Straße nahm Kleinmünchen von jeher eine ziemlich selbständige Stellung gegenüber der Stadt ein, die durch die kraftvolle Entwicklung der Industrie noch gefördert wurde. Zwar kam diese zum guten Teil von Einz und hat auch noch immer Beziehungen zur Stadt unterhalten, doch waren sie nicht so eng, daß sie die selbständige Stellung irgendwie beeinträchtigt hätten. So nimmt Kleinmünchen als der größte Vorort von Einz auch heute noch wirtschaftlich eine gewisse Sonderstellung ein. Nicht nur, daß es viel einseitiger industriell eingestellt ist, sondern es entstanden hier auch einige größere Handelsgeschäfte, die wir in allen übrigen Vororten vergeblich suchen. Unter diesen Umständen ist es verständlich, daß sich Bedenken erhoben, als im Jahre 1923 die Eingemeindung von Kleinmünchen vollzogen wurde. Dies um so mehr, als sie nicht nur aus sachlichen, sondern auch aus parteipolitischen Gründen erfolgte. Inzwischen hat sich dies aber vollkommen gewandelt und die damals etwas früh vollzogene Eingemeindung erwies sich bald als sehr günstig.

Die Grenzsaumsiedlung Scharling ist weiterhin gewachsen, die Verkehrs-entwicklung hat zugenommen und die wirtschaftlichen Beziehungen zum Stadtkern wurden enger. Freilich bewahrte Kleinmünchen bis heute die selbständige Stellung unter den Vororten, die wir bereits angedeutet haben. Dementsprechend bietet die Siedlung gegenwärtig ungefähr folgendes Bild: das Dorf selbst zeigt stärker als anderswo ein merkwürdiges Nebeneinander von städtischen und bäuerlichen Siedlungsformen. Neben dem Vierkanthof stehen Vorstadthäuser, Mietkasernen, weiter draußen eine ganz moderne Schule, im ganzen also ein sehr uneinheitlicher und wenig reizvoller Anblick. Das Wachstum der Siedlung war in den letzten Jahrzehnten vor allem gegen die wichtigsten Verkehrswege, Wiener Reichsstraße und Eisenbahn, gerichtet. Dorthin führen mehrere Straßen, die heute locker verbaut sind. Jenseits der Reichsbahn, schon in jenem Gebiet, das zur Tizlau gehört, wurden zwei Fabriken und eine große Arbeiter-siedlung errichtet. Von der lockeren Verbauung längs der Straße abgesehen, kann auch hier von einem Zusammenwachsen mit dem Stadtkern, respektive der Grenz-

Tafel 29.



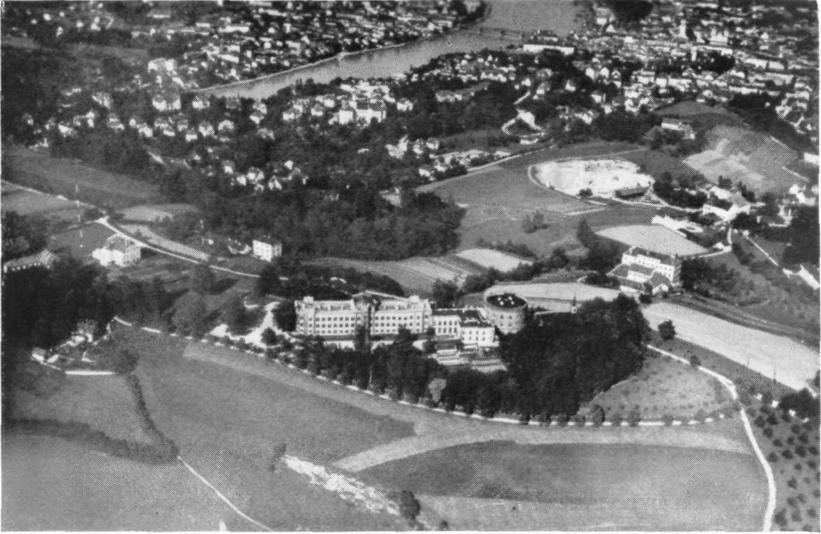
Kaiser, Lins.

Bild 50

Grünanlage auf dem Bauernberg.

Die frühere „Sandgstätte“ wurde hier im westlichen Übergangsgebiet in die schönste Grünanlage der Stadt umgestaltet.

Tafel 30.



Flieger Schule, Salzburg.

Bild 51

Blick auf die Übergangszone am Abfall des Freinbergs.

Hier sehen wir deutlich das Ausflingen der städtischen Erscheinungen im ländlichen Gebiet. Rechts im Hintergrund ist dagegen die scharfe Grenze des Stadtkerns deutlich zu erkennen (Steilabfall). Der stark bebaute Rücken ist der Römerberg, die weiße Wand in der Mitte eine Sandgrube, den Gipfel des Freinberges krönt das ehemalige Jesuitenkollegium.

Tafel 31.



Flieger Schule, Salzburg.

Bild 32

Ausschnitt aus dem Übergangsgebiet im Osten des Stadtkerns.

Das Bild zeigt uns den inneren Teil des Übergangsgebietes, in dem die städtischen Erscheinungen noch überwiegen. Im linken Teil sehen wir teilweise den Stadtkern. Im Vordergrund sind die Anfänge eines neuen Stadtviertels deutlich zu erkennen. Im Mittelgrund rechts sind Krankenhäuser, ungefähr in der Mitte ist hellweiß leuchtend die Dieferweg-Schule erkennbar.

Tafel 32.



Kaiser, Linz.

Bild 33

Grenze des Stadtkerns im Süden.

Hier im Süden stößt der Stadtkern ziemlich unvermittelt mit dem unverbauten, noch landwirtschaftlich genützten Raum zusammen. Erst weiter draußen liegen Grenzsaum und Vorstadtiedlungen. Im Randgebiet des Stadtkerns zeigen allerdings zahlreiche Baulücken bereits die Grenze an.

Tafel 33.



Kaiser, Lins.

Bild 34

Urfahrwänd.

Kängs des schmalen Ufers erstreckt sich die Siedlung. Das kleine, bescheidene Vorstadt-
haus beherrscht das ganze Siedlungsbild. Hinter den Häusern steigt sofort das Steilufer
empor.

Tafel 54.



Bild 55

Sürböck, Linz.

Kleinmünchen.

Das ursprünglich rein ländliche Dorf zeigt heute bereits ein Ueberwiegen der städtischen Hausformen. Im Vordergrund links die alte Dorfstraße, auch schon stark überfremdet. Ganz im Hintergrund der Stadtkern, dazwischen das weite Feld des Überganggebietes.

Tafel 35.



Sürböck, Linz.

Bild 36

Ebelsberg.

Die Bedeutung von Ebelsberg als Brückenkopf tritt hier klar hervor. Schloß und Markt beherrschen den Flußübergang. Die städtischen Hausformen überwiegen weitaus. Das Gelände hinter dem Markt wird heute für städtische Siedlungen erschlossen.

Tafel 56.



Südböck, Lins.

Bild 57

Dorfbild von St. Peter.

Der überwiegend ländliche Charakter kommt deutlich zum Ausdruck. Kirche, Schule und ein kleines Bauernhaus geben dem Bild das Gepräge. Durch den Ausbau der Reichswerke wird St. Peter ganz verschwinden.

Tafel 37.



Kalfer, Lins.

Bild 38

St. Magdalena.

Auf der letzten Terrasse des Massivs gelegen, zeigt das Siedlungsbild schon viele städtische Hausformen. Es sind die Häuser von Kleingewerbetreibenden (Wäscher usw.), die vor allem auf den städtischen Absatz eingestellt sind. Im Vordergrund die fast ebene Niederflur, hier noch ganz unverbaut.

Tafel 38.



Kaiser, Linz.

Bild 39

Leonding.

Der schmuße, anmutige Zwiebelturm beherrscht das Dorfbild. Hinter den Obstbäumen verbergen sich ansehnliche Bauernhöfe. Im Hintergrund die Höhe der Befestigungslinie mit dem alten Pulverturm.

Tafel 39.



Kaiser, Linz.

Bild 40

Das Elterngrab des Führers.

saumsiedlung, nicht gesprochen werden. Erst in den letzten Jahren geht die Entwicklung längs eines Feldweges auch in nördlicher Richtung gegen Scharlinz und Salzburger Reichsstraße.

Zurzeit beginnt sich auch hier die Lage vollkommen zu wandeln. Kleinmünchen rückt in die unmittelbare Nachbarschaft der Reichswerke. In seinem weiteren Umkreis, auf der Harter Hochflur, ist die Arbeiter-siedlung der Reichswerke bereits im Entstehen. So wird es bald seine bisherige Stellung als Dorort verlieren und mit dem Stadtkern zusammenwachsen. Hierbei wird es sich nicht vermeiden lassen, daß das bisherige Wasserwerk in Scharlinz verlegt und im weiteren Umkreis der Stadt eine neue Anlage gebaut wird. Die Lösung dieser Frage wird aber ohne Zweifel große Schwierigkeiten bereiten.

Jenseits der Traun auf dem Hochufer liegt der Markt **Ebelsberg**, seit alter Zeit befestigter Brückenkopf, gekrönt von dem weit über den Fluß schauenden Schloß. Es hat schon seit 1902 durch die Straßenbahn enge Verbindung mit der Stadt (15-Minuten-Verkehr) und dementsprechend auch mannigfaltige wirtschaftliche Beziehungen. Trotzdem hat es bis in die letzten Jahre seine selbständige Stellung bewahrt und es ist dementsprechend auch keine Überfremdung des Siedlungsbildes eingetreten. Erst seit etwa 1930 entstand außerhalb des Marktes eine neue Grenzsiedlung, die vor allem auf die günstige Verkehrsverbindung durch die Straßenbahn und die billigen Bodenpreise zurückzuführen ist. Seit der Wiedervereinigung der Ostmark wird Ebelsberg immer mehr in den städtischen Verkehr einbezogen, große Siedlungen werden in seinem Gemeindegebiet angelegt und es verliert so immer mehr seine selbständige wirtschaftliche Stellung. Unter diesen Umständen ist es verständlich, daß die Stadtverwaltung bereits im heurigen Jahr die Eingemeindung vollzog, so daß der Bannkreis der Stadt über die Traun hinübergreift.

Nicht weit von Kleinmünchen liegt die Ortschaft **Schörgenhub**. Ihr Erscheinungsbild hat sich wenig geändert, obwohl sich eine große Textilfabrik (Radler) hier niedergelassen hat. Hier hat ebenso wie in Kleinmünchen der Traunfluß die größte Anziehungskraft bei der Wahl des Standortes ausgeübt. Die wirtschaftliche Struktur des Ortes hat sich dadurch wesentlich gewandelt und dementsprechend sind einige Bauernhöfe zu Arbeiter-Wohnhäusern geworden. Daneben finden sich auch etliche kleine Siedlungshäuser.

Bei **Traun** und dem nahe gelegenen **St. Martin** liegen die Verhältnisse ähnlich wie in Ebelsberg. Ihre selbständige Stellung als Industrieorte (Textil), überwiegt die engen wirtschaftlichen Beziehungen zur Stadt, die zur Bildung eines ziemlich dichten Lokalverkehrs führten (siehe Zeichnung 11). Die zukünftige Entwicklung wird aber wesentlich anders verlaufen als die von Ebelsberg, denn wegen der größeren Entfernung werden beide Orte in viel geringerem Maße von der neuen Entwicklung in Linz beeinflusst. Hierbei steht

es aber außer jedem Zweifel, daß auch hier die Bindung an die Stadt sich wesentlich verstärken wird.

Vollkommen anders liegen die Verhältnisse bei den Vororten **St. Peter** und **Zizlau**, die wir wegen ihrer gemeinsamen Vergangenheit zusammen betrachten. Sie sind aus einer Wurzel als Donaufähre zu dem gegenüberliegenden Städtchen Steyregg entstanden, zu dem die Pfarre St. Peter bis zum Ende des 14. Jahrhunderts gehörte. Steyregg reichte damals als echter Brückenkopf über beide Ufer und verband sie. Damals wurde die Kirche von St. Peter auch die Kirche in der „Zazelau“ oder „Zizelau“ genannt, ein deutlicher Beweis von der gemeinsamen Wurzel der beiden Orte. Im Zuge der großen Salzstraße von Hallstatt nach Böhmen bildeten sie einen wichtigen Umschlagplatz, der mit der Donaubrücke in Einz im Wettbewerb stand. So begreifen wir auch ein Verbot aus dem Jahre 1597, das den Säumern die Überfuhr nach Steyregg wegen der Schmälerung der Einzer Maut verbietet. Wir wissen nicht, inwieweit dieses Verbot wirksam wurde. Jedenfalls wird am Beginn des 19. Jahrhunderts die ursprüngliche Bedeutung wieder belebt, denn es wird von der Pferdeeisenbahn Gmunden—Budweis eine Flügelbahn nach Zizlau gebaut, um hier das Salz dem Schiffsverkehr zu übergeben. Diese Bahn hatte allerdings nur kurze Zeit Bedeutung. Mit der weiteren Ausgestaltung des Linienetzes und dem vollkommenen Niedergang der Traunschiffahrt geht die ursprüngliche Bedeutung als Umschlag- und Fährplatz vollkommen verloren. Nun setzt die industrielle Entwicklung ein. In St. Peter läßt sich eine Wattenfabrik nieder und nach Zizlau übersiedelt von Einz eine große Seifenfabrik, die heute noch besteht. So gesellen sich zu den landwirtschaftlichen nunmehr einige städtische Wirtschaftszweige. Trotzdem ist das Wachstum im Laufe des 19. Jahrhunderts sehr gering. St. Peter dehnt sich allmählich längs der Straße gegen die Stadt aus, es erstehen die üblichen kleinen Vorstadthäuser. Zizlau dagegen zeigt bis heute einen vorwiegend ländlichen Charakter. Nur einige größere Gebäude erinnern an die frühere Pferdeeisenbahn. Nun ist auch hier eine vollkommene Änderung eingetreten. Das ganze Gebiet von St. Peter bis Zizlau wird von Neubauten der Reichswerke „Hermann Göring“ eingenommen, so daß beide Orte vollkommen verschwinden. Sie sind bereits Geschichte geworden.

Die Wallfahrtskirche auf dem **Pöstlingberg** reicht ins 18. Jahrhundert zurück; 1738 wurde mit dem Bau begonnen. Sie ist das Wahrzeichen von Einz, weit blickt sie ins Land. Um die Kirche hat sich eine kleine Siedlung gebildet, der Pfarrhof, die Schule, ein paar Gasthäuser und das Hotel, das ist ziemlich alles.

Das übrige Gebiet ist mit Einzelhöfen besiedelt. Die weite Schau ins Land, die das ganze Alpenvorland umfaßt und an klaren Tagen bis zu den Gipfeln des Dachsteins reicht, bildet für Fremde und Einheimische einen starken An-

ziehungspunkt, so daß der Pöstlingsberg den bedeutendsten Ausflugsort der Stadt darstellt.

Die Ortschaften **Uberg**, **Unterfelbern** und **Pflaster** sind hier nicht berücksichtigt, denn sie unterscheiden sich von der Einzelhoffiedlung lediglich dadurch, daß ein paar benachbarte Höfe einen gemeinsamen Namen tragen. Sie wurden auf dieselbe Art wie die anderen Einzelhöfe in den städtischen Entwicklungsprozeß einbezogen.

Wir fassen die Vororte im Nordosten und Osten von Urfahr in eine Gruppe zusammen, denn bei ihrer Umwandlung aus rein ländlichen Siedlungen in „Vororte“ ist bei ihnen allen eine gemeinsame Ursache zu erkennen. Wenn wir nochmals einen Blick auf Zeichnung 5 werfen, werden wir daran erinnert, daß in diesem Gebiet mehrere Bäche vom Massiv herabkommen, die zur Donau fließen. Ihr Wasser ist wie das aller Bäche und Flüsse des Mühlviertels weich und deshalb vorzüglich für den Wäschereibetrieb geeignet. Auf Grund dieser Voraussetzung hat sich in allen diesen Orten schon früh neben der Landwirtschaft das Wäschergewerbe entwickelt. In den siebziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts ist das Wäscherhandwerk in den meisten Orten vertreten und mit dem weiteren Wachstum der Stadt hat es sich natürlich entsprechend vermehrt. So haben wir auch hier jene merkwürdige Mischung von bäuerlichen und städtischen Siedlungsformen. Die kleinen Häuser der Wäscher (meistens Vorstadttyp) bevorzugen natürlich die unmittelbare Lage an den Bächen. Aber auch andere Formen der städtischen Verbauung finden wir hin und wieder neben den Bauernhöfen (Villen, Miethäuser). Das Ausmaß dieser Überfremdung weist allerdings große Unterschiede auf.

Am stärksten ist es bei **Steg**, es ist das „Wäscherdorf“ von Linz. Daneben hat sich zwar etwas abseits, aber doch locker mit ihm verbunden, eine recht ansehnliche Grenzsaumsiedlung entwickelt. Außerdem haben sich auch noch Industrien hier niedergelassen. Lange Zeit bestand eine Papiermühle (Wasser!), die ihren Absatz auf das ganze Staatsgebiet der Monarchie ausdehnte. An ihre Stelle traten später eine Teigwarenfabrik und eine Färberei, die heute noch bestehen. Ihr Absatz- und Arbeitsgebiet ist vor allem die Stadt Linz. In Steg ist daher die Überfremdung mit städtischen Wirtschaftsformen so stark, daß der ländliche Charakter gegenüber dem städtischen zurücktritt.

Ungefähr dieselben Verhältnisse begegnen uns in **Obersteg**, allerdings besteht hier eine räumliche Trennung zwischen dem bäuerlichen Kern und der Grenzsaumsiedlung, wie wir dies schon mehrmals beobachtet haben. Außerdem ist hier der städtische Anteil wesentlich geringer.

Bei den Ortschaften **Kaßbach**, **Bachl** und **Harbach** halten sich beide Elemente annähernd die Waage. In **Dornach** hat sich der rein ländliche Charakter fast ungestört erhalten, obwohl ganz nahe ein Bach vorüberfließt und

der Ort näher zur Stadt liegt als Katzbach. Ebenso hat Furt^h diese Entwicklung nicht mitgemacht, weil ihm das fließende Wasser fehlt. Erst in der jüngeren Vergangenheit entstanden in seiner Nähe einige kleine Villen. Ungefähr dasselbe gilt für die Ortschaft Gr^ündberg, nur daß hier in den letzten Jahren eine nicht unbeachtliche villenmäßige Verbauung eingesetzt hat, die jetzt natürlich noch stärker wird.

Bei Heilham, das der Stadt am nächsten gelegen ist, überwiegt ebenfalls der städtische Charakter, doch treten hier die Wäscherhäuser gegenüber den Miethäusern zurück. Die Nähe der Stadt ist bereits deutlich fühlbar.

Von einem Zusammenwachsen der Vororte mit dem Stadtkern kann auch in diesem Gebiet noch keine Rede sein. Nur an den Straßen befindet sich hier und dort eine kleine Häuserinsel. Am weitesten reicht die städtische Verbauung durch das neue große Villenviertel gegen Bachl heran.

Auch am Kirchdorf St. Magdalena, das auf die frühere Pfarre Hafelbach zurückgeht, ist der städtische Einfluß nicht spurlos vorübergegangen. Schon früh finden wir hier einige Wäscher, deren Zahl inzwischen stark gestiegen ist. Hierbei müssen wir noch besonders erwähnen, daß es schon durch die Pferdeisenbahn Gmunden—Budweis Verkehrsverbindung mit der Stadt erhielt. Seit dieser Zeit ist es zu einem beliebten Ausflugsort der Linzer Bevölkerung geworden, die seine sonnige Lage und den weiten Blick über die Donauebene besonders schätzt; wurde doch an den Südhängen von St. Magdalena der Weinbau eifrig gepflegt. In den folgenden Jahrzehnten geht mit dem Beginn des Maschinenzeitalters die Bahnverbindung wieder verloren, aber die Stellung als Ausflugsort ist dem Orte zum Großteil doch geblieben. Trotz dieser Tatsache hat Magdalena heute noch eine gewisse Selbständigkeit, weil es seinen überwiegend ländlichen Charakter bewahrte. Bei den Ortschaften Steg und Obersteg allerdings, die in seinem Gemeindegebiet liegen, ist, wie wir sahen, der städtische Einfluß wesentlich stärker. Diese Tatsache ließ schon früh den Plan entstehen, die beiden Orte von Magdalena abzutrennen und der Stadt einzuverleiben. Im Jahre 1921 fanden die ersten Verhandlungen statt, die jedoch ergebnislos verliefen, denn die Bewohner sprachen sich in einer Abstimmung dagegen aus. Die Gefahr der Lebensmittelnot soll die Ursache gewesen sein, doch haben unserer Ansicht nach sicher auch die höheren Gemeindeumlagen und Steuern abschreckend gewirkt¹⁾. Aus denselben Gründen wurde auch der Vorschlag, die ganze Gemeinde Magdalena mit Linz zu vereinen, abgelehnt. Seit dieser Zeit sind besonders die Grenzfaumsiedlung Steg und Obersteg weiterhin gewachsen und auch im Dorf Magdalena selbst ist der städtische Einfluß gestiegen, so daß die Eingemeindung aus verwaltungstechnischen Gründen immer dringlicher erschien. Unter diesen Umständen ist es selbstverständlich, daß bald nach der Machtüber-

¹⁾ Amtsblatt der Stadt Linz, 1921.

nahme die Verhandlungen neuerdings begannen und binnen kurzer Zeit im Interesse des gesamten Wohles, ohne Rücksichtnahme auf kleinere engstirnige Bedenken, abgeschlossen wurden. Noch im Verlaufe dieses Jahres wird die Eingemeindung vollzogen sein.

In diesem Zusammenhang sei noch kurz eine kennzeichnende Begebenheit erwähnt. Im Jahre 1928 ersuchte die Ortschaft Gründberg um die „Ausgemeindung“ aus der Stadt und begründete ihren Wunsch damit, daß ihre wirtschaftlichen und Wohlfahrts-Interessen in Magdalena liegen und auch Schule und Kirche vorwiegend dort besucht werden¹⁾. Das Ersuchen wurde natürlich abgelehnt, zur Beruhigung aber einige Steuererleichterungen gewährt. Denselben Versuch hatte bereits 1922 die Gemeinde Pöstlingberg unternommen, der natürlich ebenfalls nicht gelang. Die Ursachen dieser Bestrebungen sind ähnliche wie die bei der Ablehnung der Eingemeindung durch die Bevölkerung von Steg. Dazu kommt aber, daß die beiden Ortschaften Pöstlingberg und Gründberg vorwiegend landwirtschaftliches Gepräge haben und ihnen deshalb die Verbindung mit der Stadt nicht besonders günstig erschien. Ausschlaggebend ist aber ohne Zweifel, daß die Bewohner dieser Ortschaften dieselben Steuern leisteten wie die eigentlichen Stadtbewohner, ohne daß ihnen alle Vorzüge der städtischen Verwaltung, besonders die sanitären Anlagen (Wasserleitung, Kanalisation, Straßenpflege) in gleichem Maße zugute kamen. Heute sind alle diese Bestrebungen, die aus der Haltung und Befinnung der liberalistischen Zeit ihre Erklärung finden, überwunden. Alle Eingemeindungen und Vergrößerungen der Stadt, die zur ordentlichen Verwaltungs- und Wirtschaftsführung notwendig sind, werden ohne große Schwierigkeiten, ohne Abstimmungen und Proteste flaglos durchgeführt.

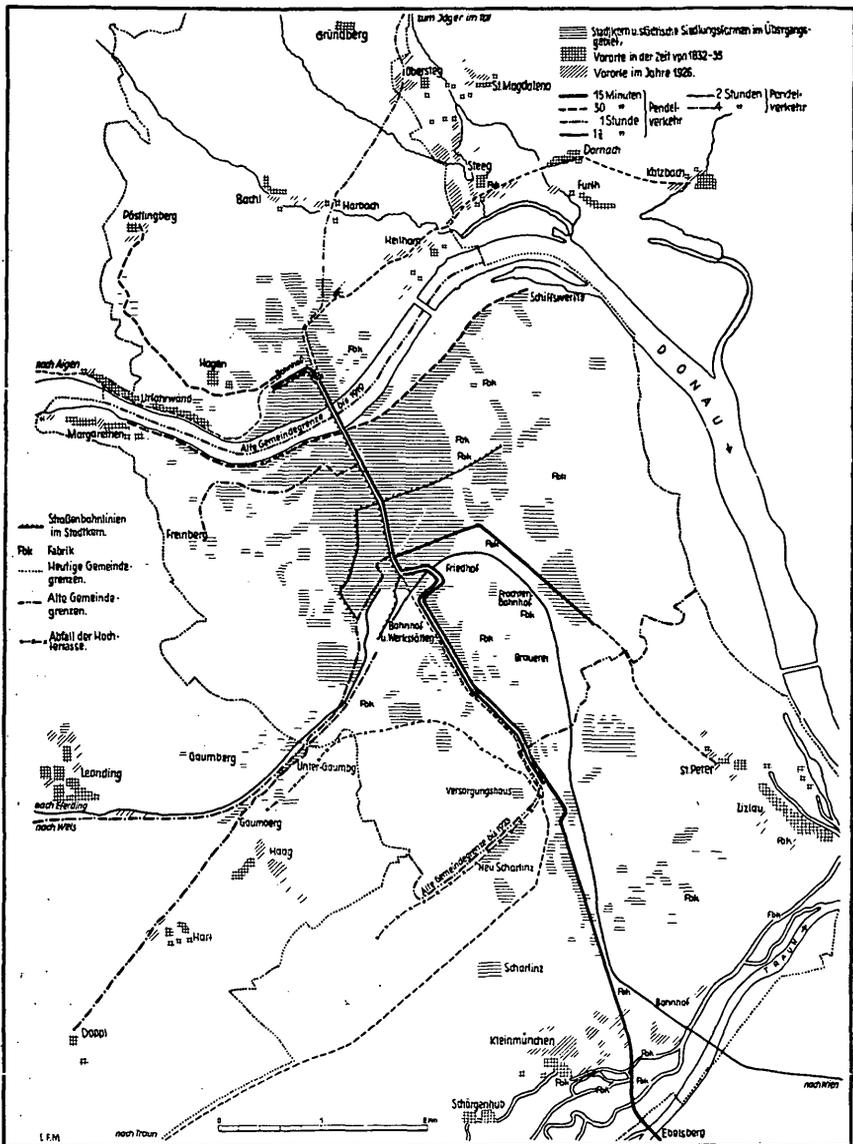
Damit haben wir den Ring der Vororte abgeschlossen und schreiten in unserer Betrachtung weiter.

c) Der Verkehr mit dem Übergangsbereich und den Vororten.

Wir haben schon einmal darauf hingewiesen, daß im Süden der Stadt der Verkehr siedlungsfördernd gewirkt hat. Dasselbe gilt natürlich auch für jene Orte und Siedlungen, die an den Haupt- oder Lokalbahnen gelegen sind (Leon-
ding, Gaumberg, Untergaumberg). Bei den meisten Vororten aber ist der Verkehr erst der Siedlung nachgefolgt. Die engen wirtschaftlichen Beziehungen zwischen ihnen und der Stadt, der rege Geschäftsverkehr während des Tages und der Pendelverkehr von und zu den Arbeitsstätten haben neue Verkehrslinien hervorgerufen. So müssen wir das Autoliniennetz verstehen, das vor etwa

¹⁾ Amtsblatt der Stadt Linz, 1928.

Das Übergangsgebiet, die Vorortzone und deren Verkehr mit dem Stadtkern.¹⁾



Zeichnung 22

¹⁾ Die Grundlage für die Siedlungsverhältnisse sind Pläne aus den dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts und der Plan von Einz 1926, 1 : 10.000. Die Darstellung des Verkehrs beruht auf den Verhältnissen des Jahres 1932. Hierbei ist außer den städtischen Straßenbahnen und Autolinien auch der übrige Verkehr (Eisenbahn, Autolinien,

einem Jahrzehnt entstanden ist. In einzelnen Fällen sehen wir deutlich, daß mit der Entfernung die Verkehrsdichte, also auch das Verkehrsbedürfnis abnimmt. Im allgemeinen können wir sagen, daß der größeren Verkehrsdichte auch eine stärkere Benützung entspricht. Allen weit voran steht natürlich die Straßenbahn nach Ebelsberg, die auch den Anschluß an die Lokalbahn Ebelsberg—St. Florian vermittelt. Eine Ausnahme macht lediglich die Linie Urfahr—Steg—Katzbach. Ihre Verkehrsdichte ist im Vergleich zu anderen Linien sehr gering, in ihrer Benützung übertrifft sie diese dafür um ein Vielfaches. Im Jahre 1931 weist sie 222.000 Fahrgäste auf, die Linie auf den Freinberg dagegen nur 65.000. Hier sind eben die Beziehungen zwischen den Vororten und der Stadt viel enger und regelmäßiger.

Das Autolinienetz ist an die Straßenbahn der Stadt angeschlossen, alle Ausgangspunkte liegen in der unmittelbaren Nähe von Straßenbahnhaltestellen, so daß der Umsteigeverkehr ohne Schwierigkeiten erfolgen kann. Es sind natürlich auch entsprechende Fahrscheine eingeführt.

Von allen Linien hat bloß eine einen größeren Anteil am innerstädtischen Verkehr (Schiffswerft—Margarethen). Sie kommt besonders dem neuen Hallenbad zugute. Eine ähnliche Zwischenstellung nehmen die Straßenbahnen nach Ebelsberg und zum Versorgungshaus ein. Einzelne Linien dienen dem Ausflugsverkehr, besonders die auf den Freinberg und vor allem die Pöstlingbergbahn.

So sind heute die wichtigsten Vororte mehr oder minder dicht mit der Stadt verbunden, gewissermaßen durch den Verkehr an sie herangezogen worden. Anfangs war das Liniennetz etwas zu groß angelegt, denn bald mußte die Verbindung nach Doppel wieder eingestellt werden und auch bei einigen anderen kam es zu Verkehrseinschränkungen.

Nun aber wird das bisherige Liniennetz für die Ausdehnung der Stadt und die Verstärkung des Verkehrsbedürfnisses bald unzulänglich sein und deshalb eine starke Ausweitung erfahren müssen. Dies gilt besonders für die Gebiete im Süden und Osten, die nun für die Wirtschaft und Siedlung in viel stärkerem Maße als bisher erschlossen werden, aber auch die neuen Siedlungen, die im Westen auf dem Rücken des Freinbergs, auf der Harter Hochflur und auf den Hängen des Pöstlingberges erstehen, werden bald einen besseren Verkehrsanschluß brauchen.

siehe Zeichnung 11 und 12) soweit er dafür in Betracht kam, berücksichtigt worden. Für die Verkehrsdichte wurde der Tag mit zwölf Stunden gerechnet, also auf den Nachtverkehr keine Rücksicht genommen. Natürlich konnte auch die unregelmäßige Verteilung der Kurse (verkehrsstarke und verkehrsschwache Zeiten) nicht in Betracht gezogen werden. Die Veränderungen, die sich inzwischen vollzogen haben, konnten natürlich nicht mehr berücksichtigt werden.

Wir fassen nochmals kurz zusammen. Im Anschluß an das Übergangsgebiet legt sich der Gürtel der Vororte um den Stadtkern. Die Entfernung der einzelnen Orte weist recht erhebliche Unterschiede auf. Sie bleibt nicht unter einem Kilometer und geht in der Regel über vier Kilometer nicht hinaus. In diesem Gürtel können natürlich auch mehrere Vororte hintereinander liegen. Hierbei sind meistens die äußeren weniger überfremdet als die inneren, jedoch fehlt es hier nicht an Ausnahmen (Dornach, Katzbach). Die Mehrzahl von ihnen sind durch einen mehr oder minder dichten Verkehr mit dem Stadtkern verbunden. Hierbei können wir sehr gut die Wechselwirkung zwischen Verkehr und Siedlung beobachten. Hier hat der Verkehr siedlungsfördernd gewirkt, dort sind die Siedlungen vorangeschritten und haben den Verkehr nachgezogen, also ein recht wechselvolles Verhältnis von Ursache und Wirkung. Von ein paar Ausnahmen abgesehen (Margarethen, Urfahrwänd) waren alle Vororte früher in überwiegender Maße ländliche Siedlungen, die durch den städtischen Einfluß überfremdet wurden. So zeigen sie heute eine eigentümlich bunte, oft sehr gegensätzliche Mischung von ländlichen und städtischen Wirtschafts- und Siedlungsformen. Aber auch ihre Bauern sind auf das städtische Absatzgebiet eingestellt und so zu einem besonderen, nicht immer erfreulichen Typ des Bauern geworden (Stadtbauer, Kaffeehausbauer).

Teilweise reicht das locker verbaute Übergangsgebiet bis zu den Vororten heran, teilweise, wenn sie zu weit draußen liegen, hat es schon früher dem rein ländlichen Raum Platz gemacht. So macht dieses Gebiet, als Ganzes betrachtet, einen überwiegend ländlichen Eindruck, denn die Vororte sind ja doch nur verhältnismäßig kleine Inseln im umliegenden unverbauten oder dünnverbauten Gebiet.

Das Zusammenwachsen der Vororte mit dem Stadtkern, wie es Hädicke sehr anschaulich dargestellt hat, konnten wir nur in einem einzigen, wenig ausgeprägten Fall beobachten¹⁾ (Hagen). Einerseits liegen sie zu weit draußen, andererseits ist der Prozeß der Vorortebildung bei Einz noch sehr jung und vollzieht sich viel langsamer als z. B. beim ungewöhnlich rasch gewachsenen Kiel. Deshalb finden wir hier nur Anfangsstadien dieses Vorganges, besonders die Ausbildung von Grenzsaumsetdlungen, die zuerst linien- und dann flächenhaft erfolgte. Seit der Wiedervereinigung der Ostmark geht dieser Prozeß allerdings, wie wir im einzelnen bereits betont haben, viel rascher vor sich, so daß in absehbarer Zeit ein Großteil der Vororte bereits mit dem Stadtkern zusammenwachsen wird (Kleinmünchen, Ebelsberg, Magdalena usw.). Die Mehrzahl der Vororte gehört bereits zum Verwaltungsgebiet der Stadt, so daß in dieser Beziehung in der nächsten Zeit keine großen Änderungen mehr notwendig sein

¹⁾ Hädicke E., Kiel, S. 98.

werden. Es wäre höchstens zu erwarten, daß beschränkte Gebiete der Gemeinde Leonding (Untergaumberg, Gaumberg und Hart) abgetrennt und der Stadt einverleibt werden.

Damit sind wir am Ende unserer Betrachtungen angelangt und fassen abschließend zusammen:

In den beiden ersten Abschnitten haben wir uns mit den geographischen und geschichtlichen Grundlagen als den wesentlichen Voraussetzungen der gegenwärtigen Stadt vertraut gemacht und damit das Fundament für die eigentliche Hauptarbeit gelegt. Diese bestand darin, die Stadt als lebendigen Organismus zu erfassen und darzustellen, nicht nur ihre Gegenwartsercheinung im Bild festzuhalten und zu erforschen, sondern ihr Leben und Pulsieren in der Wechselwirkung von Stadt und Land zu erkennen und so ein möglichst getreues Bild von ihrem Werden und Sein zu gewinnen. Immer und überall aber gaben zwei elementare Grundtatsachen der ganzen Arbeit Sinn und Gehalt: die Landschaft, der Raum mit seinen natürlichen Gegebenheiten und der deutsche Mensch, der ihn gestaltet, formt und wandelt zu dem gegenwärtigen Bild, zu dem Bild der deutschen Stadt der Ostmark. Eines aber ist vor allem entscheidend: Geschrieben oder ungeschrieben steht hinter der ganzen Arbeit der unerschütterliche Glaube und die stolze Zuversicht, daß Linz, die Gründungsstadt des Großdeutschen Reiches, einer neuen, glückhaften Zukunft entgegengeht.

Verzeichnis der verwendeten Abkürzungen.

G. Z.	Geographische Zeitschrift.
Heimatgaue	Heimatgaue, Zeitschrift für oberösterreichische Geschichte, Landes- und Volkskunde, Einz.
Jb. o. ö. Musealverein	Jahrbuch des oberösterreichischen Musealvereines, Einz.
E. Cp.	Einzer „Tages-Post“, Einz.
E. Cp. Ub.	Einzer „Tages-Post“, Unterhaltungsbeilage.
E. Cp. Bw.	Einzer „Tages-Post“, Bilderwoche.
E. Vbl.	Einzer Volksblatt.
M. g. G. W.	Mitteilungen der geographischen Gesellschaft, Wien.
P. M.	Petermanns geographische Mitteilungen.
P. M. Erg. H.	Petermanns geographische Mitteilungen, Ergänzungsheft.
Sb. Ak. Wiss.	Sitzungsberichte der Akademie der Wissenschaften in Wien.
Z. G. f. Edk.	Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde, Berlin.
Forschungen	Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde.
V. geol. BA.	Verhandlungen der geologischen Bundesanstalt, Wien.

Verzeichnis der benützten Schriften und Quellen.

1. Allgemeine, stadtgeographische und zu Vergleichszwecken benützte Schriften.

- Bobek H., Grundfragen der Stadtgeographie. Geographischer Anzeiger (1927).
 Bobek H., Innsbruck. Forschungen, 25 (1928).
 Dörries H., Der gegenwärtige Stand der Stadtgeographie. P. M. Erg. H. 209 (1950).
 Geisler W., Beiträge zur Stadtgeographie. Z. G. f. Edf. Berlin (1920).
 Geisler W., Die deutsche Stadt. Forschungen (1924).
 Gradmann R., Schwäbische Städte. Z. G. f. Edf. Berlin (1916).
 Hädicke E., Kiel. Kiel (1951).
 Häffinger H., Beiträge zur Siedlungs- und Verkehrsgeographie von Wien. M. g. G. Wien (1910).
 Häffinger H., Über die Aufgabe der Städtekunde. P. M. (1910).
 Hettner A., Die wirtschaftlichen Typen der Ansiedlungen. G. Z. 8 (1902).
 Hettner A., Die Lage der menschlichen Ansiedlungen. G. Z. 1 (1895).
 Martiny R., Die Grundrißgestaltung der deutschen Städte. P. M. Erg. H. 197.
 Meß J., Karlsruhe. Beiträge zur oberrheinischen Landeskunde. Festschrift Geogr. Tag. Karlsruhe (1927).
 Sidaritsch M., Die feirischen Städte und Märkte in vergleichender geographischer Darstellung. Festschrift für Robert Sieger (1924).
 Schlüter O., Bemerkungen zur Siedlungsgeographie. G. Z. 5 (1899).
 Schlüter O., Grundfragen der Stadtgeographie. G. Z. 5 (1899).
 Schlüter O., Über den Grundriß der Städte. Z. G. f. Edf. Berlin (1899).

2. Allgemeine Schriften und Sammelwerke.

- Commenda H., Materialien zur Bibliographie Oberösterreichs. Jb. o. ö. Musealverein 43—49 (1902).
 Kradowitzer J., Heimatkunde von Oberösterreich. Linz (1872).
 Kriechbaum E., Landschafts- und Kulturbilder Oberösterreichs. Braunauer Heimatkunde (1925).
 Das Buch der Stadt Linz. Die Städte Deutschösterreichs 1.
 Linz a. d. Donau und seine Umgebung. Festgabe der Sektion Linz des DuOeW. Linz (1887).
 Die Landeshauptstadt Linz a. d. Donau. Österreichische Gemeindezeitung, 2. Jahrgang (1925).
 Oberösterreich. Ein Heimatbuch von J. Berger. Wien (1926).
 Oberösterreich. Land und Volk. Wien (1926).
 Püllwein B., Geschichte, Geographie und Statistik des Erzherzogtums ob der Enns. Linz (1827—1859).
 Püllwein B., Beschreibung der Provinzialhauptstadt Linz und ihrer nächsten Umgebung. Linz (1824).

3. Schriften und Quellen zu den geographischen Grundlagen.

- Brückner E., Bemerkungen über die tiefliegenden glazialen Reste in Südwest-Deutschland und über die Eöfstratigraphie. Zeitschrift für Gletscherkunde 11
- Commenda H., Die Hagelschäden von 1840 bis 1870 in Oberösterreich. Heimatgaue 2.
- Commenda H., Einz und Umgebung. Heimatgaue (1925).
- Commenda H., Abriß des Aufbaues Oberösterreichs aus Gesteinen und Mineralien. Heimatgaue (1926).
- Commenda H., Materialien zur Geognosie Oberösterreichs. Jb. o. ö. Musealverein Einz (1900).
- Decke, Kritische Studien zu Glazialfragen Deutschlands. 2. Teil. Zeitschrift für Gletscherkunde 11.
- Die Regelung der Donau in Oberösterreich. Denkschrift anlässlich der Ausstellung für Wasserstraßen und Energiewirtschaft in München 1921. Einz (1921).
- Die Donauregulierung bei Einz. S. Tp. Ub. 29 (1903).
- Graber H., Geomorphologische Studien aus dem o. ö. Mühlviertel. P. M. (1902).
- Graber H., Geographisch-Geologisches aus dem o. ö. Donautal. M. g. G. Wien (1902).
- Graber H., Das Alter der herzynischen Brüche. Mitteil. geol. Gesellschaft Wien (1926).
- Graber H., Der herzynische Donaubruch. V. geol. BZ. (1927).
- Graber H., Beiträge zur Geschichte der Talbildung im o. ö. Grundgebirge. V. geol. BZ. (1929).
- Graber H., Fortschritte der geol. und petrograph. Untersuchungen am herzynischen Donaubruch. Sb. Ak. Wiss. math. naturw. Kl. Wien 137.
- Gradmann R., Das mitteleuropäische Landschaftsbild nach seiner geschichtlichen Entwicklung. G. Z. (1901).
- Gruber F., Ein Beitrag zur Erdgeschichte und Gesteinskunde der Umgebung von Einz. Jahresbericht des Bundesrealgymnasiums Einz (1926/27).
- Günther S., Die Donau in verkehrsgeographischer und weltwirtschaftlicher Bedeutung. G. Z. (1916).
- Hager E., Die geographischen Verhältnisse des österreichischen Alpenvorlandes. Jahresbericht coll. Petrinum Urfahr (1900/1901).
- Hann J., Untersuchungen über die Regenverhältnisse Österreich-Ungarns. Sb. Ak. Wiss. math. naturw. Kl. Wien (1879).
- Hann J., Über die monatlichen und jährlichen Temperaturschwankungen in Österreich-Ungarn. Sb. Ak. Wiss. math. naturw. Kl. Wien 84.
- Hann J., Handbuch der Klimatologie.
- Hayek A., Die Pflanzendecke Österreich-Ungarns. Wien (1917).
- Heiderich F., Wien als europäischer Verkehrsnotenpunkt. Das Handelsmuseum 55 (1920).
- Heiderich F., Die Donau als Verkehrsstraße. Wien (1915).
- Heller J., Die Wasserversorgung der Landeshauptstadt Einz. Einz (1894).
- Kerner A., Das Pflanzenleben der Donauländer (1930).
- Keilhack, Rätsel der Eöf Bildung. Zeitschrift der deutschen geologischen Gesellschaft 72 (1920).
- König A., Geologische Beobachtungen in Oberösterreich. Jb. o. ö. Musealverein (1910).
- Krebs A., Die Ostalpen und das heutige Österreich.
- Sufas G., Die geographische Lage der Donaustadt Einz. Geogr. Anzeiger 6 (1905).

- Oberhummer E., Die geographische Lage von Wien in: „Wien, sein Boden und seine Geschichte.“ Wien (1924).
- Pend U., Das österreichische Alpenvorland. Schriften des Vereines zur Verbreitung naturw. Kenntnisse in Wien 30 (1890).
- Pend U., Die Donau. Schriften des Vereines zur Verbreitung naturw. Kenntnisse in Wien 31 (1891).
- Rosenauer F., Die Abflusmengen der Donau. Heimatgaue (1928).
- Rosenauer F., Die Donau bei Linz. Heimatgaue (1930).
- Rosenauer F., Über das Wasser in Oberösterreich. Jb. o. ö. Musealverein 84 (1932).
- Sieger R., Donauweg und Rheinstraße. Festschrift für Heiderich F. Wien (1925).
- Supan C., Die Donau und ihre Schifffahrt. Wien (1917).
- Süß E., Bau und Bild der böhmischen Masse, in: „Bau und Bild Österreichs.“ Wien (1903).
- Schwarz Th., Klimatographie von Oberösterreich, in: „Klimatographie von Österreich.“ Wien (1912).
- Swarowsky U., Die Eisverhältnisse der Donau in Baiern und Österreich von 1850 bis 1890. Pends geogr. Abhandlungen 5. Bd.
- Troll K., Jungglaziale Schotterfluren im Umkreis der deutschen Alpen. Forschungen (1926).
- Die neue Wasserleitung der Stadt Urfahr. L. Tp. Ub. 46 (1902).

4. Schriften zu den geschichtlichen Grundlagen.

- Below G., Zur Raffelstettner Zollordnung. Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 17.
- Die Fajzieherkompagnie in Linz. L. Tp. Ub. 30 (1910).
- Feuerverheerungen in Linz. L. Vbl. 95 (1923).
- Fluß M., Donaufahrten und Donauhandel im Mittelalter und in neueren Zeiten. Wien (1920).
- Güntenberger H., Zollstätten und Handelswege nach der Zollordnung von Raffelstetten. M. g. G. W. 69 (1926).
- Hofmann V., Beiträge zur neueren österreichischen Wirtschaftsgeschichte. Archiv für österr. Geschichte 108.
- Karnitsch P., Der römische Urnenfriedhof von Linz. L. Tp. Bw. 51 (1926).
- Karnitsch P., Linz zur Römerzeit. Heimatgaue (1927).
- Kenner J., Bruchstücke über die Linzer Jahrmärkte. Jb. o. ö. Musealverein (1841).
- Kracowizer F., Lehrkanzel für Anatomie in Linz. L. Tp. Ub. 40 (1902).
- Kurz F., Österreichs Handel in älteren Zeiten. Linz (1822).
- Pyhdorf, Archäologische Funde am Freinberg. L. Tp. 220 (1900).
- Mahr U., Die älteste Besiedlung des Linzer Bodens. Prähistorische Zeitschrift. Wien (1914).
- Mahr U., Die La Tène-Periode in Oberösterreich. Mitt. d. prähist. Kommission d. Uf. Wiss. Wien 2 (1915).
- Mayer Th., Der auswärtige Handel des Herzogtums Österreich im Mittelalter.
- Meindl K., Die Vereinigung des Innviertels mit Österreich (1879).
- Negrelli U., Woran die Linzer Märkte zu Grunde gingen. L. Vbl. 77 (1927).

- Newekflowsky E., Schiffsabgaben auf den oberösterreich. Flüssen in der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts. Heimatgaue (1925).
- Newekflowsky E., Über den einstigen Personenverkehr auf der Donau. *E. Tp. Ab. 25* (1910).
- Nowotny E., Vom Donaulimes. *Sb. d. Ak. Wiss. phil. hist. Kl. Wien* (1925).
- Oberwalder O., Die oberösterreich. Stadt- und Marktplätze. *Deutscher Volkskalender* (1914).
- Pachinger A., Die Gründung des Linzer Bistums. *E. Tp. Ab. 12* (1907).
- Sames J., Zur Geschichte der Linzer Donaubrücken. *E. Tp. 259* (1900).
- Sames J., Budweis—Einz—Gmunden, Einz (1924).
- Schiffmann K., Die Römerstraßen in Oberösterreich. Heimatgaue (1925).
- Schiffmann K., Die Zollurkunde von Raffelsstetten. *Mitt. d. Inst. f. österr. Geschichtsforschung* 37 (1917).
- Schiffmann K., Das Land ob der Enns. München (1922).
- Sekker F., Rund um Einz. Heimatgaue 2.
- Sekker F., Einz zur Zeit der Karolinger. *E. Tp. Ab. 44—46* (1910).
- Sekker F., Einz unter den Babenbergern. *E. Tp. Ab. 21—22* (1911).
- Sekker F., Von den Linzer Bürgern des 13. Jahrhunderts. *E. Tp. Ab. 50—51* (1911).
- Sekker F., Die Römerstraßen in Oberösterreich. Heimatgaue (1925).
- Sekker F., Die Entwicklungsgrundlagen der o. ö. Städte im Mittelalter. Heimatgaue (1925).
- Sekker F., Namensbuch von Einz, Verzeichnis der Einwohner von 1120 bis 1500. Heimatgaue (1921).
- Slokar J., Geschichte der öst. Industrie und ihrer Förderung unter Franz I. Wien (1914).
- Sombart W., Der Begriff der Stadt und das Wesen der Städtebildung. *Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik* 25 (1907).
- Srbif H., Studien zur Geschichte des öst. Salzwesens. Innsbruck (1917).
- Straßmayr E., Bibliographie zur o. ö. Geschichte von 1891 bis 1926.
- Straßmayr E., Das Linzer Stadtbild in seiner geschichtlichen Entwicklung. Heimatgaue (1922).
- Straßmayr E., Das Linzer Schmidtor. *Jb. o. ö. Musealverein* 82.
- Straßmayr E., Von welchem Zeitpunkt ist Einz als Stadt nachweisbar. *E. Vbl. 109* (1924).
- Strnadt J., Die Geburt des Landes ob der Enns. Einz (1886).
- Thauer E., Urgeschichte Oberösterreichs. Einz (1925).
- Vancsa, Geschichte Niederösterreichs und Oberösterreichs, 2 Bde.
- Zibermayr A., Die staatsrechtliche Stellung des Landes ob der Enns und das ständische Archiv in: „Das o. ö. Landesarchiv in Einz“ (1930).
- Ziegler A., Einz im Wandel der Jahrhunderte. Einz (1922).
- Ziegler A., Geschichte der Stadt Urfahr. Einz (1925).
- Zöhrer A., Die Geschichte von Einz. *Öst. Gemeinde-Zeitung*, 2. Jg., (1925).

5. Schriften und Quellen zum gegenwärtigen Wirtschaftsleben.

- Adreßbuch der Stadt Einz (1931).
- Ämtliches Handbuch der o. ö. Landes-Handwerkerausstellung. Einz (1909).

- Amtsblatt und Sitzungsprotokolle der Landeshauptstadt Einz.
- Commenda H., Einz und Oberösterreich im Rahmen des österr. Fremdenverkehrs. Heimatgaue (1950).
- Commenda H., Die Bevölkerungsbewegung in Österreich, insbesondere Oberösterreich, 1824—1923. Heimatgaue (1924).
- Compaß, Industrielles Jahrbuch 1931. Wien (1931).
- Creutzburg A., Das Lokalisationsphänomen der Industrien. Forschungen (1924).
- Die freie Donau. Jahrgänge 1915—1952.
- Engelmann R., Zur Geographie des Fremdenverkehrs in Österreich. M. g. G. W. (1924).
- Franz K., Verkehrszählung 1928/29 auf den österr. Bundesstraßen. Jahrbuch für das Straßenwesen in Österreich (1931).
- Einger Fruchtbörse, das Jubelfest der. L. Cp. 159 (1928), L. Vbl. 159 (1928).
- Geschäftsberichte einiger Einzer Industrien (Handelskammer, Industriellenvorband).
- Granigg B., Die Wasserkraftnutzung in Österreich und deren geographische Grundlagen. Wien (1925).
- Heße W., Die Städte Österreichs nach der Volkszählung von 1910. Statistische Monatshefte, 18. Jahrgang.
- Held-Brüschwien, Rhein—Main—Donau. Regensburg (1929).
- Die Großindustrie Österreichs. Wien (1898).
- Österreichs Industrie, 1. Band: „Oberösterreich“. Einz (1925).
- Kremstalbahn, Bericht über eine Volksversammlung 1874 (Stadt-Bibliothek).
- Kurka G., Das Wachstum städtischer Siedlungstypen Österreichs. Festschrift für Robert Sieger (1924).
- Eindheim A., Unsere Eisenbahnen in der Volkswirtschaft. Geschichte der Eisenbahnen der Öst.-Ung. Monarchie, 2 Bde.
- Marktamt, Tätigkeitsbericht des städtischen (1931).
- Morhart O., Hamburg—Triest. Die freie Donau (1926).
- Nißl B., Ist die Personenschiffahrt auf der Donau entwicklungsfähig. Die freie Donau (1928).
- Der Oberösterreich. Oberösterreichischer Amtskalender.
- Pfyrnbahn, die. L. Cp. Ab. 12 (1901) und 47 (1905).
- Rosenauer F., Das 1200-Tonnen-Regelschiff auf der Donau. Die freie Donau (1950).
- Sames J., Der Einzger Ausstellungsplatz im Wandel der Zeiten. L. Cp. 98 (1924).
- Sieger R., Das Ende der österreichischen Kanalprojekte. G. Z. 16 (1910).
- Sieger R., Kanäle und Kanalprojekte in Österreich-Ungarn. G. Z. 7 (1901).
- Sombart W., Einige Anmerkungen zur Lehre vom Standort der Industrien. Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik 30 (1910).
- Statistisches Handbuch der Republik Österreich.
- Vierteljahrsberichte, Kommunalstatistische, der Stadt Einz seit 1920.
- Statistische Berichte der Kammer für Handel, Gewerbe und Industrie in Oberösterreich (1860, 1870—80, 1886—90, 1890—95).
- Volksfestie, Die Einzger. L. Cp. 8 (1903).
- Wallner S., Die Einzger Tabakfabrik. L. Cp. Ab. 30 und 31 (1907), L. Cp. Bw. (1925).
- Weiser A., Zum 200-jährigen Jubiläum der 1. Einzger Tonöfenfabrik. L. Cp. Bw. 52 (1925).
- Das Buch der Stadt Wels, in „Städte Deutschösterreichs“, Band 7.
- Wurzinger H., Die Gärungsindustrie Oberösterreichs. Kartographische Zeitschrift (1917).
- Wurzinger H., Der Donauhandel Österreichs. Kartographische Zeitschrift (1916).
- Wurzinger H., Die Eisenindustrie Oberösterreichs. Kartographische Zeitschrift (1918).

6. Schriften und Quellen zur Erscheinung der heutigen Stadt.

- Bauerngüter und Landsitze um Linz einst und jetzt. S. Vbl., Heimatland 21 (1925).
Messerflinger, Der Umbau des Linzer Bahnhofs. S. Tp. 75 und 76 (1910).
Sames J., Zum ersten Spatenstich beim Bahnhofsbaue. S. Tp. 236 (1912).
Trainkafersplatz, Das Problem der Bebauung des, und seine Lösung. S. Vbl. 56 (1909).
Zölsch A., Die Siedlungsbauten um Linz. S. Tp. Bw. 47 (1926).

7. Benützte Karten.

- Historischer Plan der Landeshauptstadt Linz. Von Oskar Sachsperger (1927).
Plan von Linz 1 : 10.000. Herausgegeben vom Stadtbauamt (1926).
Plan von Linz, 1 : 15.000, bearbeitet von H. Commenda, Freitag & Berndt.
Umgebungskarte von Linz, 1 : 30.000. Kartographisches Institut.
Umgebungskarte von Linz, 1 : 75.000.
Generalkarte, 1 : 200.000, Blatt Linz.
Schulwandkarte von Oberösterreich, 1 : 400.000, bearb. von F. Salfer, Freitag & Berndt.
Alte Stadtpläne und Ansichten in der Stadtbibliothek und im Landesarchiv.