

Die Städte Oberösterreichs.

Von Dr. med. et phil. **Ed. Kriechbaum**, Braunau a. Inn.

Die geographische Literatur der letzten Jahre hat den Abhandlungen über Städte einen verhältnismäßig großen Platz eingeräumt. Bei derlei siedlungskundlichen Arbeiten werden entweder einzelne, meist wichtigere Städte besprochen, oder man bemüht sich, Städtetypen nach verschiedenen Gesichtspunkten herauszuheben. Hier sollen die Städte des Bundeslandes Oberösterreich eine mehr typisierende Betrachtung erfahren. Dabei wird aber doch auch immer wieder auf Einmaliges in der einen oder anderen Stadt verwiesen werden. Gerade um die individuellen Züge stärker hervortreten zu lassen, werden in den folgenden Zeilen nur die 15 Städte des Landes (1 Großstadt, 1 Mittelstadt, 13 Kleinstädte), nicht aber die 97 Märkte Oberösterreichs geschildert. Ohne Berücksichtigung der Märkte ist die Städtedichte des Landes eine sehr geringe. Es entfällt im Durchschnitt 1 Stadt auf 800 km². Oberösterreich ist demnach an Städten arm, an Märkten hingegen reich. Zählt man Städte und Märkte zusammen, dann finden wir, daß wieder im Durchschnitt eine derartige Siedlung auf 107 km² zu liegen kommt. Das ergäbe eine größere „Städte“dichte als die Württembergs, welche R. Gradmann mit einer Stadt auf 132 km² errechnet hat.

Überblickt man die zahlreichen städtekundlichen Arbeiten der letzten Jahrzehnte, dann findet man, daß in der Regel geographische und historische Methoden zur Benützung kommen. Bei erdkundlich geschulten Forschern erfahren Verteilung und Lage der Städte sowie deren Grundrißbildungen eine besondere Beachtung. Die Beziehungen zu Terrainverhältnissen, zum Klima, zur Wirtschaftsgeographie stehen dann in zweiter Reihe. Während dem Geographen das räumliche Nebeneinander viele Fragestellungen vorschreibt, wendet sich der Historiker den zeitlichen Schichtungen, den Fragen der Städteentstehung, der wechselnden Rechts- und Herrschaftsverhältnisse zu. Geographische und historische Betrachtungsweisen sind bei städtekundlichen Arbeiten oft schwierig zu trennen. Zumal die heute im Vordergrund stehende genetische Methode bemüht sich, das räumliche Nebeneinander — also Raumgebilde und Formen — durch ihren geschichtlichen Werdegang verständlicher zu machen. Wie die

Geomorphologie nicht dabei stehen bleibt, Oberflächenformen genau zu beschreiben und nach äußerlichen Gesichtspunkten zu ordnen, sondern ihr Werden und Vergehen durch gestaltende Kräfte zu erklären sucht, ähnlich verfährt auch die Städtekunde der Gegenwart. Man spricht in übertragenem Sinne von morphologisch-physiologischen Methoden, weil die Biologie zuerst auf die oft wundervollen Harmonien zwischen Bau (Formen) und Funktionen aufmerksam machte. Man verfährt beim Studium der Städte so ähnlich, als ob man einen Organismus vor sich hätte, den, solange er lebt, ein rätselhaftes Ganzheitsstreben beherrscht.

Bei einer derartigen Ganzheitsbetrachtung der Städte ist es uns auch erlaubt, von einem Städtkörper zu sprechen. Die Städtekunde ist aber nun keinesfalls nur ein Arbeitsgebiet der Geographen und Historiker. Zum Erfassen des Baukörpers einer Stadt müssen wir beim Architekten und zum Ergründen des Wirtschaftskörpers beim Nationalökonom in die Lehre gehen. Nicht zum letzten ist aber die Stadt ein Rechts- und Herrschaftsgebilde, mithin auch ein sozialer oder Gemeinschaftskörper.

Es liegt in der methodischen Schulung der Städteforscher, daß der Geograph sein größtes Augenmerk auf den Bau- und Wirtschaftskörper der Städte richtet, der Historiker dagegen den sozialen Gebilden (Rechtsnormen, Machtgruppierungen, Herrschaftsverteilung) oft mehr Beachtung schenkt als den Bau- und Wirtschaftsformen.

Immerhin führen aber gerade erdkundliche und geschichtliche Forschungen dazu, nach Verknüpfungen zwischen Bau- und Wirtschaftsformen zu fahnden. Eine Siedlung ist oft in der Bauform, manchemal in der Bau- und Wirtschaftsgestaltung schon lange eine Stadt, ehe sie eine solche in rechtlicher, also sozialer Beziehung wurde. Es erschwert ohne Zweifel die Forschertätigkeit, wenn all diese Faktoren nicht nur für sich betrachtet werden, sondern wenn das reiche Netz der Verknüpfungen zwischen ihnen nie übersehen wird.

Schließlich wäre auch der Stadt als eines Gebildes der Kunst zu gedenken. Dabei kommt nicht nur der Architekt, sondern auch wieder der Geograph zu Worte, denn gerade die Verbindung von Bauformen und Naturformen hebt manches Stadtbild weit über den Rahmen seiner Nachbarstädte heraus und formt im besonderen sein individuelles Antlitz.

Die folgende Studie der Städte Oberösterreichs wird zwar versuchen, gerade auf die verschiedensten Beziehungen und Verknüpfungen immer wieder hinzuweisen — sie vermag es aber keineswegs, das Thema erschöpfend zu behandeln. Es sollen außerdem weitergehende

Wiederholungen vermieden werden; schenken uns doch die letzten Jahre zwei ausgezeichnete Werke zur Städtekunde Oberösterreichs.

Alfred Hoffmann bringt im Jahrbuche des oberösterreichischen Musealvereines (84. Band 1932) die soziologischen und Rechtsgrundlagen der Städte in ihrer historischen Entwicklung und Erwin Hainisch berücksichtigt im Handbuch der deutschen Kunstdenkmäler von Dehio (2. Band 1935) die baulichen Hauptformen unserer Städte in ihrem geschichtlichen Werden.

1. Die Lage der Städte.

Für die allgemeine Verteilung der Städte im Lande Oberösterreich gibt uns immer wieder ihre von der Natur vorgezeichnete Verkehrslage manche Sinnggebung bzw. Erklärung. Die besonders bei den älteren Städten manchmal stark in die Augen fallende Schutzlage läßt die Pläne bzw. Ideen des „Städtegründers“ oft noch deutlicher hervortreten.

Der bajuvarische Stamm, der Oberösterreich fast in der gleichen Ausschließlichkeit wie Ober- und Niederbayern bald nach dem Niederbruche der Römerherrschaft besiedelte, wurde im allgemeinen einheitlicher und geschlossener regiert als die Stammesgebiete der Schwaben und Franken. Des weiteren ist die bäuerliche Note gerade im bajuvarischen Stammesvolke besonders scharf ausgeprägt. Diese beiden Umstände waren in ihrem Zusammenwirken der Entstehung von Städten nicht sonderlich günstig. Die bäuerliche Artung fand in der Errichtung von kleinen Märkten ihr Genügen. Diese bescheidenen Plätze wurden als Marktorte für den Nahverkehr begründet. Von den 15 Städten Oberösterreichs waren sogar noch 5 bis zum Beginn der Neuzeit Märkte — wir können also für die Zeit der mittelalterlichen Städtegründungen nur von 10 Städten sprechen. Von diesen waren Linz, Enns, Steyr, Wels, Freistadt, Vöcklabruck und Gmunden landesfürstliche (d. i. Babenberger- und Habsburger-)Städte, Braunau und Schärding Wittelsbacher-Städte und schließlich Eferding eine bischöflich passauische Stadtgründung.

Zumal bei diesen älteren Städten treffen wir fast gesetzmäßig die Flußlage. Dabei wurden nicht etwa fernere Terrassenflächen aufgesucht, wie dies bei Pfarr- und Bauerndörfern der Fall ist, sondern Plätze, die eine natürliche Eignung für Brücken, zumindest für Länden hatten.

Beachten wir wieder sämtliche 15 oberösterreichischen Städte, dann finden wir 4 an der Donau (Eferding, Linz, Steyregg und Grein), 2 am Inn (Braunau und Schärding), 2 an der Traun (Gmunden und Wels),

2 an der Enns (Steyr und Enns) und schließlich 2 an der direkten Fortsetzung der Traun im Vöckla-Agergebiete (Vöcklabruck und Schwanenstadt).

Nur das alte Freistadt und die jüngeren Markt-Städte Grieskirchen und Ried hatten keine Beziehungen zu auch nur einigermaßen bedeutenden Flußtäälern. Noch klarer werden innige Beziehungen der Städte Oberösterreichs zu einer günstigen Fernverkehrslage dann, wenn wir die Wegsamkeit des ganzen Landes in Form einer Gesamtüberschau berücksichtigen.

Oberösterreich ist vor allem ein großes Verkehrstor vom Westen nach dem Osten. Es verknüpfte dabei Bayern und die Ostmark, Süddeutschland mit Ungarn und, ganz weit geschaut, Abendland und die Vorposten des Orients. Bei derartigen Überlegungen dürfen wir aber die Verkehrsrolle der Donau nicht überschätzen. Die großen Landtore südlich der Donau — also die weite Pforte zwischen Sauwald und Hausruck, und die schmälere, aber noch wichtigere Tiefenlinie der Vöckla-Agerfurche zwischen Hausruck und Alpenfuß — nahmen schon in der Römerzeit wichtige Landstraßen auf, während das Donautal selbst heute noch streckenweise einer Straße völlig entbehrt. Erst im Raume Lambach—Wels, dann aber vor allem im Donautale zwischen Linz und Enns, sammeln sich die weiter westlich voneinander getrennt laufenden Verkehrswege zu einem geschlossenen Bündel.

Es gab Zeiten, in denen die Süd-Nordwege im Gebiete des heutigen Oberösterreichs den West-Ostwegen an Bedeutung überlegen waren. Der politische, zumal der militärische Verkehr bevorzugte zwar die letzteren, die Wirtschaftsspannung war aber zwischen Süd und Nord, zwischen Alpen und Böhmen, zwischen Venedig (Oberitalien) und Süddeutschland stärker. Zum Salze sowie zum Eisen kam die Verfrachtung von Waren aus dem Oriente, die von Venedig in größerem Ausmaße nach Oberösterreich gebracht wurden als etwa donauaufwärts. Als Wege nach Oberitalien kamen vor allem die Pyhrnstraße, bereits eine Römerstraße, für das Salzach-Inngebiet aber auch die Kärntnerpässe und der Brenner in Betracht. Der Salzach-Innweg war gleich dem Traunweg der Träger des Salz-Fernhandels, der Ennsweg hingegen ermöglichte die Eisenverfrachtung.

Ein zusammenfassendes Studium der Süd-Nordwege zeigt uns aber auch wieder, gefördert durch das untere Trauntal, eine Annäherung bzw. Verflechtung der Flußwege und Straßenzüge, welche die nördlichen Kalkalpen queren. Im Norden strebten diese Wege, nach Überbrückung der Donau, vor allem der Feldaistsenke zu. Diese ist nicht allein die tiefste Senke quer durch das Mühlviertel, sondern auch

das waldärmste Gebiet, das heute noch um Freistadt die geringste Niederschlagshöhe des ganzen Landes aufzeigt. So kam auch Freistadt in eine hervorragende Verkehrslage. Die Verknüpfung des sich verschmälernden West-Ost- mit dem gleichfalls zusammenlaufenden Süd-Nord-„Verkehrsbande“ hebt das Städteviereck Linz—Enns—Steyr—Wels als Herzkammer des Landes stark heraus. Dieses Gebiet ist tatsächlich eine Art Zentralraum, eine „Drehscheibe“ des ganzen Verkehrs.

Sämtliche anderen Städte Oberösterreichs sind enge mit diesem Verkehrsviereck verknüpft. Nur die Städte des Innviertels liegen etwas abseits. Hier war das altbayerische Städtedreieck Braunau—Ötting—Burghausen ein wichtiger Verkehrssammler zwischen den alten Bisthofsstädten Salzburg und Passau mit ihren eigenen Territorien. Östlich der Enns wiederum war bis zur Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes die Donau bis ins Wienerbecken der wichtigste Träger des Verkehrs. Gleich einzelnen Perlen reihten sich die Städte Niederösterreichs an dieses Stromband.

Die niederösterreichische Donau übertraf in Bezug auf die Verkehrsbedeutung sehr stark das in Oberösterreich gelegene Stück des Stromlaufes. In Oberösterreich liegen heute die kleinen Donaustädte Eferding und Steyregg abseits des noch künstlich stark verengten Flußbettes. Altwasserzüge sowie die Flurnamen Wörth erinnern uns an Zeiten, wo noch Nebenarme der nicht regulierten Donau an den Mauern dieser Siedlungen vorüberflossen. Gut erhalten hat sich Grein seine typische Stromlage. Das Städtchen liegt bereits im Engtale des Strudengaus. Die großen Schifffahrtshindernisse: Schwall, Strudel und Wirbel erforderten hier tüchtige Schiffsleute bzw. Lotsen, teilweise zog man sogar den Landweg der berüchtigten Stromstrecke vor. So entstanden in knapper räumlicher Aufeinanderfolge die Zwergstadt Grein sowie die kleinen Märkte Struden, St. Nikola und Sarmingstein als typische Schifferorte. Zwischen Braunau und Schärding errichtete der Passauer Bischof den befestigten Markt Obernberg, der mit seinem alten und neuen Marktplatze, mit Burg, Toren und Befestigungsresten in baulicher Hinsicht dem städtischen Charakter näher kam als Grein, das nie Mauern hatte und wo nur die Pfarrkirche befestigt war.

Bei den an den Flüssen gelegenen Städten tritt aber in der Regel neben der Brückenlage und den günstigen Ländeverhältnissen die Schutzlage deutlich hervor. Steile Hänge und Wasserflächen bildeten den natürlichen Schutz, welcher durch künstliche Gräben und feste Mauern weiter vervollständigt wurde.

Als eine von Natur aus gut geschützte Bergstadt ist vor allem

Schärding anzusprechen. Hier schlingt sich die Stadt um die Hänge eines Granitfelsens, welchen der Inn vom bayerischen Ufer abgegraben hat. Das Pramtal östlich der Stadt ist breiter und der Anstieg von hier aus gegen Stadt und Burgberg weniger steil.

Die beiden Städte Enns und Steyr liegen in wehrhafter Spornlage. In diesen Orten zeigen die Burgen (die alte Enns- und die alte Steyrburg) die beste Schutzlage auf den schmalen Spornenden. Die Altstadt Steyr liegt im Winkel zwischen den Flüssen Enns und Steyr — im ganzen in Nestlage, nur von der mächtigen Burganlage überragt; die Stadt Enns hingegen thront als Ganzes auf einer Hochterrasse, welche gegen den nahen Enns- und den ferneren Donaulauf steil abfällt. Viel stumpfer ist bereits der Flußwinkel zwischen Inn und Enknach, auf dem, auch wieder in erhöhter Lage, das alte Braunau aufsteigt. Frei am Talboden liegen hingegen Linz, Steyregg und Ried; sie wurden aber von einem steil ansteigenden Burgberge geschützt, unter dessen Hut ihre Marktplätze mehr Sicherung fanden als jene neben den Stadtburgen von Freistadt, Eferding und Wels, die in ebenem Gelände liegen. Hier mußten künstliche Gräben die Wehrmauern verstärken.

Schutzlage und günstige Verkehrs- bzw. Marktlage stehen zueinander immer in einer Art Gegensatz. Da kam es des öfteren zu örtlichen Verlegungen. So breiteten sich das römische Lager und die Zivilstadt Lauriacum (Lorch) im tiefen, ebenen Gelände aus; das mittelalterliche Enns hingegen wurde bald im Anschlusse an die Ennsburg (Anesapurhc) auf die Höhe verlegt. Wie der Name „Altstadt“ andeutet, entstand das Enns des früheren Mittelalters wahrscheinlich nahe der einstigen Brücke zu Füßen des Burgberges.

In Linz lag das kleinere Römerlager Lentia gleichfalls in der Donauebene. Die mittelalterliche Stadtentwicklung nahm von der höher gelegenen Burg ihren Ausgang. An sie schloß sich am Hange die Altstadt als suburbium an, während der Stadtplatz noch später angefügt wurde.

Das römische Wels war eine bedeutende römische Zivilstadt und später die Pfalz der Traungauer. Der Name der Traungauergrafen von Wels-Lambach klärt uns über einige Beziehungen zwischen beiden Orten auf. Wels liegt frei in der Trauebene, die Burg Lambach hingegen besetzte weiter flußaufwärts einen viel leichter zu verteidigenden Sporn, der heute das Kloster Lambach, den Nachfolger der Grafenburg, trägt. Als die Zeiten nach Beendigung der Madjareneinfälle wieder sicherer wurden, konnte Wels seine alte Stellung langsam zurückgewinnen. Obgleich auch Lambach eine sehr günstige Verkehrslage hatte, blieb es Klostermarkt; Wels hingegen wurde zur Babenberger-

stadt. Auch das Wittelsbacherstädtchen Braunau hatte in der 4 km entfernt gelegenen und auf einer Terrasse fest aufgebauten Pfalz Ranshofen seinen Vorläufer. Mit der Verkehrszunahme im 12. und 13. Jahrhunderte wurde Ranshofen Kloster, Braunau hingegen Brückenstadt am Inn.

In Grein wiederum dürften wir in der Marktsiedlung ober der Donau den älteren Teil der Anlage erkennen; die Greinburg hingegen wurde erst einige Jahrhunderte später an der Wende vom Mittelalter zur Neuzeit erbaut. So sehen wir in dem Wechsel von Bevorzugung der Verkehrs- bzw. der Schutzlage keine durchgehende Regel, sondern von Stadt zu Stadt wechselnde Verhältnisse, die nur historisch-topographische Forschungen einigermaßen zu klären vermögen.

Ein besonderes Beispiel einer eigenartigen Verkehrslage gibt die Stadt Gmunden. Da die Straße zwischen Ebensee und Traunkirchen erst im 19. Jahrhunderte ausgebaut wurde, vollzog sich die Salzverfrachtung aus dem oberen Salzkammergute auf dem Traunsee. Weiter abwärts war aber bis ins späte Mittelalter der Traunfall ein großes Hindernis für die Flußschifffahrt zwischen Gmunden und Lambach (Stadl). So gab man auf dieser Strecke lange Zeit dem Landwege den Vorzug. Gmunden wurde dadurch zum wichtigen Umschlagplatze. Diese Rolle erfuhr aber noch eine weitere Verstärkung, weil das Getreide aus dem Alpenvorlande zwischen Traun und Alm nach Gmunden auf den Markt gebracht und von hier wieder auf Schiffen ins obere Salzkammergut geführt wurde. Im kaiserlichen Kammergute war sogar der Getreideanbau teilweise verboten, die Getreidezufuhr deshalb nicht zu umgehen.

Bei den Orten Schwanenstadt und Grieskirchen, die erst im 17. Jahrhunderte durch besondere kaiserliche Gunst zu Städten erhoben wurden, finden wir weniger vorteilhafte natürliche Verkehrsbeziehungen als etwa bei den Märkten Lambach und Peuerbach. Das einst befestigte Peuerbach und der alte Klostermarkt Lambach zeigen immer noch in ihrem baulichen Gefüge mehr Stadtcharakter als ihre zwergstädtischen Rivalen.

2. Von dem Grundrisse der Städte.

Die Besprechung der Lage oberösterreichischer Städte gab schon zahlreiche Hinweise auf die Formen des Terrains im Bereiche der Siedlungen. Die Natur stellte Flußläufe für den Verkehr sowie Felsen, Steilhänge und Altwässer als Schutz zur Verfügung, welche der Städtebauer bzw. Gründer oft recht kunstvoll weiter ausgestaltete. Auf jeden Fall bestimmte das Bild der Oberflächenformen weitgehend

das Angesicht unserer Städte. Unter den „Schlagworten“ Verkehr und Schutz traten uns schon allerorts im Rahmen des städtischen Baukörpers zwei „Grundelemente“ — der Marktplatz und die Befestigungsanlagen — entgegen.

Den Grundriß der Städte kennzeichneten des weiteren aber auch alte Siedlungskerne, so Römerlager, Burgberge und einfache Marktplätze. Während aber die Römerlager im weiteren Raume von Enns (Lorch) und Linz in den Stadtplänen nicht im geringsten in Erscheinung treten, lassen sich in Wels und vielleicht auch in Eferding Römerstraße bzw. Befestigungen aus dieser Zeit im städtischen Grundrisse deutlich erkennen. Viel stärker sind aber die Beziehungen der Burgberge mit den angeschlossenen Burgflecken (suburbium) sowie einfacher Marktplätze und den später folgenden städtischen Baukörpern.

All diese Natur- und Bauelemente kennzeichnen das individuelle Gesicht unserer mittelalterlichen Städte. Ihr typisches Formgepräge bekamen diese aber doch durch den Grundriß der städtischen Marktplätze. Die Gestalt des Marktplatzes ist nach zwei verschiedenen Typen hin ausgebildet. Wir unterscheiden langgestreckte Straßenmärkte und annähernd quadratische Stadtplätze.

Die offiziellen Namen kennen diese Unterschiede keinesfalls; sehr viele Straßenmärkte führen den Namen „Stadtplatz“. Straßenmärkte und Stadtplätze sind in den Städten Oberösterreichs von bedeutender Größe. Es liegen hier die Verhältnisse ähnlich wie in Altbayern, aber anders als in Schwaben oder Franken, wo wir bei gleicher Siedlungsgröße meist kleinere, dafür oft mehrere Marktplätze finden. Vielleicht erforderte gerade der in Altbayern wichtige Vieh- und Getreidehandel derart große Flächen. Wir lernen die Notwendigkeit dieser scheinbar zwecklosen Ausdehnung am besten an Wochenmärkten im Herbste kennen, etwa an Dienstagen in Ried oder an Samstagen in Wels.

Die Straßenmärkte sind nichts anderes als die verbreiterte Landstraße. Sie kommt durch ein Tor herein und verläßt den wirtschaftlichen und baulichen Kernteil der Stadt wieder durch ein zweites Tor. Der Straßenmarkt hat sich öfters noch die leichte Krümmung der ehemaligen Landstraße erhalten (z. B. in Wels). Den geschlossensten Straßenmarkt des Landes zeigt heute das Städtchen Vöcklabruck. Dieser erinnert in seiner ganzen Raumbildung an einen Riesensaal von länglichem Formate. In typischen Brückenstädten, wie etwa in Linz oder Braunau, erstreckt sich der Straßenmarkt in der Fortsetzung der Brückenrichtung, also normal zum Flusse, anderorts wo die Brücke eine geringere Bedeutung hatte, wie in Wels oder Steyr, verläuft der Stra-

ßenmarkt in der Richtung des Flusses. Auch die jungen Städte Grieskirchen und Schwanenstadt besitzen typische Straßenmärkte. Eine etwas abweichende Gestalt treffen wir in Schärding an. Hier steigt die Marktstraße in leichtem Bogen vom Inn zum Burgberg hinan. In die Mitte des Straßenmarktes sind des weiteren Häuserblöcke eingebaut. Sonst ähnelt aber das Bild dem der anderen Innstädte. Die Besprechung des Stadthauses wird uns für das monumentale und künstlerisch bedeutende Bild der oberösterreichischen Straßenmärkte noch manche Erklärung geben.

Die quadratischen Stadtplätze sind in Oberösterreich seltener. Sie sind in zwei Fällen mit dem ostdeutschen Quadratblockschema verknüpft, das wir in Böhmen so häufig finden. Die Stadtplätze in Freistadt und in Enns haben auch sonst manche Ähnlichkeit mit den „Ringen“ in den deutschen Sudetenstädten. Dort haben zumal die Städte, welche Przemysl Ottokar II., der Gegner Rudolfs von Habsburg, begründete, große quadratische Stadtplätze (z. B. Budweis). Ob Einfluß oder Mode in Enns und Freistadt das „böhmische“ Muster befolgen ließen, ist natürlich fraglich.

Tritt uns schon bei den Straßenmärkten ein planvolles Gründungsschema entgegen, so ist dies bei den Stadtplätzen sowie den benachbarten quadratischen Baublöcken noch viel klarer zu erkennen.

In Freistadt und in Enns scheint der Hauptplatz keinesfalls durch die Hauptstraße bedingt. In Enns führte auch die alte Hauptstraße ursprünglich nordöstlich unterhalb der Ennsburg über die Ennsbrücke. Erst später wurde die Hauptstraße über den Ennsberg und den Schmiedberg auf die Hochterrasse geführt, auf der die Stadt thront. In Freistadt kann man heute noch dem Quadratschema entsprechend auf mehreren Hauptstraßen durch die Stadt fahren, ohne auf den Platz zu kommen. Das Städtchen Grein ist eine ausgesprochene Marktanlage, in der sich der Hauptplatz als kleiner quadratischer Platz unmittelbar an die Hauptstraße anschließt.

Der alte Markt Ried hat drei Straßenmärkte. Der „Hauptplatz“ und der Roßmarkt laufen miteinander parallel, der Holzplatz (heute Stelzhammerplatz) führt nach der Vorstadt. Gmunden besitzt zwei kleine Marktplätze, einen größeren quadratischen am Traunseegestade, einen kleineren, unregelmäßigeren „Marktplatz“ am Wege zur Kirche. Nicht ganz eindeutig ist der Grundriß des Städtchens Eferding zu enträtseln. Hier ist vorerst noch festzustellen, ob der große Viereckblock von Häusern mit seinen gekreuzten Straßen auf ein Römerlager hindeutet. Der alte Marktplatz lag wohl nördlich dieses Häuserblockes, während der

jüngere Straßenmarkt westlich desselben angebaut wurde. Die Hauptstraße Passau—Linz läuft heute im Süden dieser Stadtteile.

Das städtische Wachstum wurde einerseits durch die Terraingestaltung, andererseits durch die Züge der Hauptstraßen bestimmt. Ein ringförmiges Wachstum, das nur auf einer Seite das Innsteilufer beschnitt, sehen wir in Braunau. Der Altstadtkern liegt dadurch exzentrisch. An der Salzburger- sowie an der Linzerstraße wurden die entsprechenden Vorstädte angefügt und damit dem inneren Ring (Ringl-, heute Palmgasse) ein äußerer Ring (Ringstraße) angeschlossen.

In Steyr dagegen verlängerte sich zu Füßen der Burg der Straßenmarkt von der Enge ausgehend in langer Strecke bis zum Grünmarkt und Neutore. Infolge des regen Eisengewerbes und Eisenhandels fand die Stadt zwischen Steyr und Enns zu wenig Platz und die Vorstädte Ennsdorf und Steyrdorf wurden in die erweiterte Befestigung einbezogen. Brücken mußten die Altstadt mit den an den anderen Ufern gelegenen Vorstädten verbinden. Auch in Vöcklabruck wurden dem typischen Straßenmarkt, der befestigt war, andere Teile angeschlossen. In der kleinen Vorstadt liegt die Straßengabel: Wels-Gmunden-Salzburg. Der Vorläufer der städtischen Siedlung lag übrigens jenseits der Vöcklabrücke, im „Dörf“, wo das alte Pilgerhospiz an der Römerstraße Wels—Salzburg stand.

In Wels wuchs die neuzeitliche Stadt über die nicht sehr ausgehende mittelalterliche Stadtanlage mit dem Straßenmarkte als wirtschaftlichem Zentrum bedeutend hinaus. Vielleicht bedingten sogar römische Straßenzüge bzw. Reste von Bauten das merkwürdig regelmäßige Straßennetz. Weitere Stadterweiterungen folgten dem Mühlbache, einem Nebenarme der Traun, sowie der Bahnanlage. Heute bildet Wels-Nord eine eigene Vorstadt mit Kirche und Schulen.

Das frühneuzeitliche Linz hinwieder folgte außerhalb der mittelalterlichen Befestigung zwei nach dem Süden führenden Straßenzügen, der Landstraße und der Herrenstraße. Im Bereiche der ersteren fanden Handel und Verkehr, im Gebiete der zweiten Adel und Klerus ihre Siedlungsplätze. Die letzten Jahrzehnte brachten nicht allein eine mächtige Ausdehnung der Stadt gegen Süden und Osten (Bahnhofanlage, Lustenau), sondern auch die Eingemeindung des alten Marktes Urfahr jenseits der Donau und des Industriedorfes Kleinmünchen in der Richtung zur Traun.

In Gmunden wächst sich nicht nur Traundorf jenseits der Traunbrücke zur Vorstadt aus, sondern es entsteht am Seegestade und längs der alten Kuferzeile (der Namen stammt von der Erzeugung der Salz-

kufen zur Verfrachtung des Salzes) ein modernes Hotel- und Villenviertel.

Bei all diesen Untersuchungen spielen die mittelalterlichen Wehranlagen eine bedeutende Rolle. Meist wurde nur der Altstadt kern mit Straßenmarkt bzw. Stadtplatz in den Wehrgürtel einbezogen; in Braunau und Steyr kamen auch die Vorstädte innerhalb später aufgeführter Mauern zu liegen. Die beste Erhaltung zeigen Wehr und Graben in Freistadt; hier finden sich nur einige Mauerdurchbrüche und Linzer- sowie Böhmertor vervollständigen das stolze Bild einer wehrhaften Grenzfestung. Auch Eferding und das kleine Steyregg haben die Gräben bzw. Mauern noch weithin bewahrt. In Vöcklabruck gesellen sich zu den Stadtmauern zwei alte Stadttore, während sich in Wels nur mehr ein Stadttor, das Lederertor, von vieren erhalten hat. Aber auch hier läßt sich die Stadtmauer weithin verfolgen.

Während es sich bei diesen Befestigungsanlagen um spätmittelalterliche Türme und Mauern handelt, welche durch Überhöhung den Angreifer abzuwehren trachteten, hatte Braunau bis in die napoleonische Zeit Festungsbauten nach dem Vaubanschen Systeme mit Bastionen, Kurtinen und einer Reihe von Außenforts. Von all dem sind nur an der Flußseite noch spärliche Reste zu sehen. Ein gotisches Stadttor führt zu einer steinernen Brücke, welche den mittelalterlichen Stadtgraben überspannt. So verknüpfen sich im Stadtbilde von Braunau Festungselemente aus den Zeiten vor und nach der Verwendung von größeren Geschützen.

Zum Unterschiede von den Hauptstraßen, welche den Marktplätzen zustreben, finden wir vielerorts auch bogenförmig gekrümmte Wallgassen. So zeigt der Plan von Linz noch alte Wallgäßchen im Bereiche der Altstadt, und Promenaden und Graben um die durch Straßenmarkt und Pfarrplatz erweiterte spätmittelalterliche Stadt. In Wels können wir längs der „Kaiser“-Ringe den alten Wallanlagen folgen. Vöcklabruck hat die Hintergasse und Braunau die Lerchenfeldergasse als stille Wallgäßchen.

Zur Vervollständigung des Stadtgrundrisses haben wir noch der verschiedenen *Zunftgassen* zu gedenken; sie lagen in der Regel in den Vorstädten wie die Lederergassen (Wels, Eferding, Braunau), die Färbergassen (Braunau), die Seilergraben usw. Leider sind viel altertümliche Zunftnamen durch moderne Straßennamen ersetzt worden. So hatte Braunau seine Säcklergasse in der Altstadt und seine Webergasse in der Salzburgervorstadt. Auf die Kufergasse in Gmunden kamen wir schon zu sprechen. Schmiedgassen waren oft die Eingänge der Haupt-

straße in das Gebiet der Altstadt, so die Schmiedtorgasse in Linz und die Schmiedgasse in Wels. Die Lederer- und Färbergassen waren wieder an die unmittelbare Lage am Stadtbache angewiesen.

Somit geben uns die Lage, die Formen sowie die Namen von Plätzen und Straßen nicht nur mannigfache Hinweise auf das Wirtschaftsbild der Städte, sondern sie bringen Ordnung und Zweckhaftigkeit in den gesamten städtischen Baukörper. Die Methoden der „physiologischen Morphologie“ erweisen sich damit als zweckdienlicher als die rein formal-geometrischen Grundrißforschungen. Gerade die Wechselbeziehungen zwischen Markt und Schutz, zwischen planvoll gegründet (Mittelalter) und ziemlich unregelmäßig gewachsen (19. Jahrhundert) dürfen nie übersehen werden.

3. Das Stadthaus.

Zwischen den Stadthäusern innerhalb des mittelalterlichen Wehrgürtels und außerhalb desselben bestehen ganz im allgemeinen wesentliche Unterschiede. Die Raumknappheit im Inneren bedingt die Verkleinerung der Höfe, die Verschmälerung der Gassen, die Erhöhung der Häuser. Diese Umstände formten weitgehend das Bild der Straßenmärkte, Stadtplätze und insbesondere der Altstadtgassen. Da Holzbauten von den Kerngebieten der Städte längst verschwunden sind, der Fachwerkbau nie in Verwendung stand, war der Stein- bzw. Backsteinbau schon im ausgehenden Mittelalter (spätgotische Tore und Gewölbe fast in allen Städten des Landes) allgemein verbreitet. So entstanden die geschlossenen Wandfluchten, die mächtigen kubischen Baublöcke, welche den Straßenmärkten und Stadtplätzen ihre besondere bauliche Note verleihen. Man spricht hier von der ostbayerischen Bauweise und unterscheidet diese scharf von der schwäbischen oder gar fränkischen Hausgestaltung.

In den Vorstädten hingegen sind Holzbauten noch da und dort erhalten (Ried, Vöcklabruck); die Höfe sind meistens größer und mahnen stärker an die Bauernhäuser des umliegenden Landes. Daß die Bauernhäuser mit den Stadthäusern in engen baulichen Beziehungen standen, bestätigen uns nicht allein die Hofformen, sondern vor allem die Gestaltung der Dächer.

Oberösterreich besaß nach dem Gefüge und der Form der Dächer einmal zwei Hausprovinzen. Im Osten (Vierkant, Inneröst. Haufenhof) herrschte das steilgiebelige, meist abgewalmte Dach, welches teils mit Stroh, teils mit Scharschindeln eingedeckt war. Im Westen hingegen (Salzburger Einhaus, Innviertlervierseithof) gab das flachgiebelige, steinbeschwerte Legschindeldach den Ausschlag. Diese zwei ursprünglichen Dachformen verteilen sich auf die Städte ebenso wie auf das flache

Land. So finden wir in den Vorstädten der Innviertlerorte immer noch flache Legschindeldächer (Ried, Braunau), während im übrigen Oberösterreich, z. B. schon in Vöcklabruck das abgewalmte steilere Satteldach zumal in den Vorstädten auftritt. Die Fischergasse in Wels hat noch eine Reihe derartiger Dachformen, die z. B. in Steyr, Enns und Freistadt auch in den Hauptstraßen des Kerngebietes der Städte anzutreffen sind. Nur im Bereiche der Vorderhäuser der Straßenmärkte und Stadtplätze finden sich einerseits hochgiebelige Bürgerhäuser, wie z. B. in Braunau, und eng aneinandergereihte Grabendächer, so in Linz, Wels, Enns usw. Da bei diesen Häusern mit Grabendächern sehr häufig die Mauer das Dach überragt und oben horizontal abgeschnitten ist, fehlt an der Hausvorderseite nicht nur jegliche Giebelausbildung, sondern die Häuser fügen sich noch stärker zu einem geschlossenen Baukörper zusammen (Wels, Vöcklabruck). Giebel- und Wohndächer wirken viel unruhiger als diese oben horizontal begrenzten Stirn- oder Feuermauern. Neuere Hausbauten haben nach Bränden sowohl die Konstruktionen der Graben- als auch der Flach- und Steilgiebeldächer aufgegeben und traufenseitig gestellte Pultdächer, aber auch Mansardendächer an ihre Stelle treten lassen. Große Brände schufen manchmal recht einheitliche Dachformen, wie etwa in Schärding die schweren Zerstörungen im Gefolge der napoleonischen Kriege. Braunau wiederum zeigt an seinen „Stadtplatz“häusern ganz verschiedene Dachformen. Außer den Hinterhäusern müssen auch die Höfe selbst auf Grundriß und Aufriß untersucht werden. Spätgotische Höfe sind z. B. in Braunau, aber auch in Freistadt und Steyr noch ziemlich unregelmäßig geformt. In der Braunauer Altstadt gehören sogar manche Stockwerke nicht zu ihrem Erdgeschosse, auf dem sie aufgebaut sind, sondern zu benachbarten Häusern. Die Höfe aus der Zeit der Renaissance sowie des folgenden Barock zeigen klare Rechteck- bzw. Quadratformen und setzen sich aus malerischen Säulengängen zusammen. Manches Stadthaus nimmt fast das Gepräge eines kleinen Palastes an (Steyr, Wels). So sehen wir alle Übergangsformen von dem Bauernhofe am Stadtrande, dem hofähnlichen Ackerbürgerhause in der Vorstadt und dem Patrizierhause am Stadtplatze.

Zwischen Bürgerhaus und Wirtschaftsform bestehen insofern engere Beziehungen, als sich in kleinen Städten, wie etwa Steyregg und Schwanenstadt, selbst am Stadtplatz das Ackerbürgertum breit macht. Da liegen die ländlichen Höfe mit ihren Stallungen sogar in den Kerngebieten der Städte. Diese Höfe öffnen sich mit breiten Toren (ländliche Einfahrtstore) nach den Stadtplätzen, oder die Vordergebäude sind von den Stallungen durch eine eigene Stallgasse (Poststallgasse in Braunau) getrennt. Der Feuersgefahr wegen hat man auch hier Stadel und Scheu-

nen vor die Stadt verlegt (Ried, Braunau). Somit zeigen die Ackerbürgerstädte bald größere Höfe, dann neben Wohngassen auch Stall- und Scheunengassen.

Während in den typischen Handelsstädten (Wels) oder Gewerbestädten (Steyr) dieses Ackerbürgertum längst verschwunden ist, nehmen andere Orte, wie etwa die Gärtnerstadt Eferding, eine Mittelstellung ein. Gerade bei den Ackerbürgerstädten hat man auch Stadtmauern deshalb weitgehend geschont, weil sie als Garten- bzw. Hofmauern verwendet wurden (Steyregg).

Somit geben uns die älteren Bürgerhäuser unserer oberösterreichischen Kleinstädte mannigfache Einblicke in zeitliche Schichtungen, in Beziehungen zwischen Bau- und Wirtschaftsformen, zum örtlichen Baumaterial, zum technischen und künstlerischen Können. Erst das Zeitalter des Individualismus und die bedeutenden Erleichterungen von Zufuhr und Verkehr brachten eine bunte Fülle ortsfremder Baulichkeiten in unsere Stadt, vor allem in die Vorstadtgassen und Bahnhofviertel. Der Zwang der Raumbeschränkung durch die Stadtbefestigungen war längst gefallen, die Bauordnungen waren viel zu locker und wurden „neu“ reichen Bürgern gegenüber selten strenger angewendet. Dadurch kam eine Anarchie in die Gestaltung des städtischen Baukörpers, die freilich die kleinen und ärmeren mittelalterlichen Städte weniger erfaßte als die größeren Orte. Auch die Ideen des Heimat- und Denkmalschutzes, die nach der Jahrhundertwende immer weitere Kreise bewegten, bahnten nur eine allmähliche Besserung im städtischen Bauwesen an. Oberösterreich hat dabei lange noch nicht die Stufe erreicht, die etwa Tirol einnimmt.

4. Die dominanten Gebäude.

Während bei den Bürgerhäusern die Formen der benachbarten Bauernhäuser sowie das ortsnahe Baumaterial in Verwendung kamen, finden sich bei den dominanten Gebäuden nicht selten schon in alter Zeit Formen und Baustoffe aus weiter Ferne.

Im allgemeinen beschäftigt sich ja die Kunstgeschichte mit den dominanten Gebäuden, doch können diese auch für geographische Betrachtungen wertvoll sein.

Die Kirche gehört zu den wichtigsten dieser Bauten. Sie brachte Bagedanken aus der Welt des Mittelmeeres in die Donaulande.

Oberösterreich hat streng genommen keine geistliche Stadt unter den 15 städtischen Siedlungen, wenn auch Linz seit dem Jahre 1785 vom Bistum Passau abgetrennt und selbständiger Bischofsitz geworden ist. Die Stadt hat eine Reihe schöner barocker Klosterbauten; anfangs diente die zweitürmige barocke Jesuitenkirche als Dom; die vergangenen

Jahrzehnte schufen einen mächtigen neugotischen Mariendom, der zwar als Fremdkörper in den Rahmen der zahlreichen barocken Kirchen nicht paßt, aber doch das Stadtbild weitgehend beherrscht. Im Anschlusse an die stattlichen Klöster entstanden nur geistliche Märkte wie St. Florian, Kremsmünster, Lambach und Mondsee. All diese Klostermärkte besitzen nicht nur stolze mehrtürmige Kirchen, sondern mächtige Klostergebäude, zahlreiche Kapellen im Bereiche der Siedlung und viele Heiligenbilder und Figuren auf den Bürgerhäusern. Als alte Wallfahrtsmärkte sind St. Wolfgang und Kefermarkt anzusprechen.

Bei den Städten des Landes finden wir oft keine so engen Beziehungen zwischen Kirche und Siedlung wie etwa in alten Pfarrdörfern.

Alte Pfarren finden wir in Linz und Wels, machgebietende gotische Pfarrkirchen haben Steyr, Braunau und Eferding.

Zu diesen Bürger-Pfarrkirchen gesellen sich in den vorstehenden Orten und ebenso in Freistadt schöne gotische Spitalkirchen, die ihre Lage durchgehends außerhalb der inneren Stadt und mehrfach auch an Stadtbächen oder Flüssen haben.

Im Städtchen Steyregg liegt die Pfarrkirche heute noch in einem Vormarkte, etwa einen Kilometer außerhalb der befestigten Siedlung. Die alten Pfarrkirchen von Enns und Vöcklabruck sind sogar noch weiter entfernt in anderen Gemeinden, und zwar in Lorch, bzw. Schöndorf. Sie dienen heute nur mehr als Friedhofskirchen, während in Vöcklabruck eine kleinere Marktkirche und in Enns eine Minoritenkirche zu Pfarrkirchen umgestaltet wurden. Im hohen Mittelalter waren viele Städte in kirchlicher Hinsicht benachbarten Pfarrdörfern angeschlossen. So gehörte Braunau zu Ranshofen, Schärding zu St. Florian, Ried zu Mehrnbach, Steyr zu Sierning und Gmunden zu Ohlstorf. Im ganzen hatten somit die Kirchen erst später eine größere Bedeutung im Stadtbilde. Sie fanden ihren Platz, abgesehen von Wels und Freistadt, abseits des lärmenden Marktes.

Wie Oberösterreich lange keine Bischofsstadt besaß, so hat es auch keine Residenzstadt aufzuweisen. Linz war nur vorübergehend Residenz des Habsburgers Friedrich III. Viel stärkere Geltung verschaffte sich hier das Landhaus als der Versammlungsort der Stände. Die Landtage brachten oft einen längeren Aufenthalt von Adeligen und Klosteräbten mit sich; auf diesem Wege entstand hier manches Palais eines Adelherrn.

Längere Zeit war Steyr Sitz der steyrischen Markgrafen, die schließlich sogar den Herzogstitel erhielten.

Das Schloß Steyr beherrscht heute noch weitgehend das Stadtbild;

doch nahm Steyr schon im späten Mittelalter den hervorstechenden Charakter einer Gewerbestadt, bzw. eines Handelsplatzes im Eisenwesen an.

In kleineren Städten, wie etwa in Grein und Steyregg, kam der Burgsitz des adeligen Stadtherrn zu stärkerer Geltung im Ortsbilde. Nach Bildern zu schließen, muß das Wittelsbacherschloß auf der Granitkuppe in Schärding — heute eine Ruine — den Inn weitgehend beherrscht haben.

Die mächtigste Burg des Landes war aber die Schaumburg, zu der Eferding gehörte. Ein wuchtiges Stadtschloß in Eferding selbst trat aber später in die Rolle dieser Burg. Das Schaumburgerländchen war sogar bis ins ausgehende 14. Jahrhundert ein selbständiges Territorium zwischen Österreich und Bayern.

Oberösterreich hatte niemals eine freie Reichsstadt. So halten sich auch Rat- und Zunfthäuser meist in bescheidenen Grenzen. Nur das schöne Rokoko-Rathaus in Steyr, dessen Turm den Stadtplatz beherrscht, sowie das einem italienischen Palaste nicht unähnliche barocke Rathaus in Wels erzählen vom stolzen Bürgersinn dieser bedeutenden Handelsplätze. In Linz wird das Rathaus von dem ebenfalls betürmten Landhause in den Schatten gestellt. Ein stolzes Denkmal bürgerlicher Baukunst tritt uns in dem Stadtturm zu Enns vor Augen. Der wuchtige, mit spätgotischen Bogen geschmückte Bau steht frei in der Mitte des Marktplatzes.

Die bislang aufgezählten dominanten Bauten kennzeichnen zumal seit jener Zeit, da die Befestigungstürme und Wehrmauern zerfielen und sogar die stolzen Tortürme, die treuen Hüter von einst, „aus Verkehrsrücksichten“ entfernt wurden, die einzelnen Städte.

Das letzte Jahrhundert brachte mit dem Maschinenzeitalter ganz anders geartete dominante Gebäude. Da waren es vor allem die Bahnhöfe mit Maschinenhäusern und Frachtmagazinen, um die neue Stadtteile wie Pilze aus dem Boden schossen. Von den Städten erfuhren Linz und Wels im Bereiche ihrer Bahnhöfe sowie im Raume zwischen Altstadt und Bahnhof eine starke Verdichtung des Siedlungsnetzes. Mancherorts herrschte eine starke Gegnerschaft gegen das neue Transportmittel. So verzichtete Braunau auf einen größeren Grenzbahnhof und Freistadt verlegte die Bahnhofanlage in eine große Entfernung von der Stadt. Außer den Donau-Hafenanlagen zu Linz wären die Flugfelder von Linz und Wels erwähnenswert. Zur Ausbildung größerer Industrieanlagen kam es vor allem in den Städten Linz, Wels und Steyr. In starkem Abstände folgen Gmunden, Vöcklabruck und Enns. Als Bauformen finden wir meist die Dreiheit: große Fabriksgebäude, bzw. Hallen, Villen der Fabriksherren und Zinskasernen oder Kleinhäuser der

Arbeiter. Während sich im Osten und Süden von Linz sowie im ganzen Umkreise von Wels die verschiedensten Metallwaren-, Textil-, Nährstoffmittel- und Papierindustrien niederließen, zeigt Steyr eine schärfere Begrenzung im Sinne der Metallindustrie. Zuerst benützte die Eisenindustrie die Wasserkräfte der Steyr im Bereiche von Steyrdorf, in der Kriegszeit erfuhren die Bauten an der Ennsleiten eine bedeutende Vergrößerung. Die altberühmte Waffenindustrie wurde in der Nachkriegszeit weitgehend von der Automobilindustrie abgelöst. Im Gebiete von Enns (Lorch) ist eine große, moderne Zuckerfabrik und bei Vöcklabruck eine rege Kunstschieferindustrie (Eternitwerke) von Einfluß auf das Siedlungsbild der jüngsten Zeit geworden.

Die Städte Oberösterreichs nach ihrer Einwohnerzahl geordnet.

Linz: 264 Meter Seehöhe; 108.970 Bewohner (Zählung 22. März 1934); 1865 Bewohner in Land- und Forstwirtschaft tätig; 799 älteste Erwähnung; 1241 zuerst als Stadt erwähnt; sehr alte Pfarre (985—991); landesfürstliche Stadt; röm. Castell Lentia; Straßenmarkt, Brückenlage; Landeshauptmannschaft 1264; Landeshauptstadt 1490.

Steyr: 311 Meter Seehöhe; 20.458 Bewohner; 272 Bewohner in Land- und Forstwirtschaft tätig; 985—991 als Stirapurhc älteste Erwähnung; 1252 (1170) als Stadt erwähnt; ursprünglich zur Pfarre Sierning gehörig; landesfürstliche Stadt; Markgrafensitz; Straßenmarkt; früher alte Eisengewerbe- und Handelsstadt; Industrieort.

Wels: 317 Meter Seehöhe; 16.288 Bewohner; 132 Bewohner in Land- und Forstwirtschaft tätig; 776 als befestigter Ort genannt; 1222 Stadtcharakter; eigene Pfarre 1179; landesfürstliche Stadt; Römerstadt; Straßenmarkt; bedeutendster landw. Wochenmarkt.

Gmunden: 424 Meter Seehöhe; 7787 Bewohner; 528 Bewohner in Land- und Forstwirtschaft tätig; 1280 als Maut genannt; vor 1291 Stadtcharakter; ursprünglich zur Pfarre Ohlstorf gehörig; landesfürstliche Stadt; früher bedeutender Umschlagplatz im Salzhandel; Kurort.

Ried: 429 Meter Seehöhe; 6806 Bewohner; 164 Bewohner in Land- und Forstwirtschaft tätig; 1136 älteste Erwähnung; 1180 als Markt erwähnt; 1857 Stadterhebung; ursprünglich zur Pfarre Mehrnbach; Straßenmarkt, bedeutender landwirtschaftlicher Wochenmarkt.

Braunau: 352 Meter Seehöhe; 5011 Bewohner; 261 Bewohner in Land- und Forstwirtschaft tätig; 1110 älteste Erwähnung; ca. 1260 Stadterhebung; ursprünglich zur Pfarre Ranshofen; ursprünglich Wittelsbacherstadt; Straßenmarkt; Brückenlage; einst Grenzfestung.

Enns: 280 Meter Seehöhe; 4862 Bewohner; 309 Bewohner in Land- und Forstwirtschaft tätig; ca. 900 Ennsburg; 1212 Stadtrecht; ursprünglich zur Pfarre Lorch; landesfürstliche Stadt; Römerlager Lauriacum; quadratischer Stadtplatz mit Wachturm.

Schärding: 313 Meter Seehöhe; 4236 Bewohner; 151 Bewohner in Land- und Forstwirtschaft tätig; 804 älteste Erwähnung; 1316 Stadtprivileg; ursprünglich zur Pfarre St. Florian; Wittelsbacher-Stadt; Lände und Innbrücke; einst Grenzfestung.

Freistadt: 563 Meter Seehöhe; 3643 Bewohner; 212 Bewohner in Land- und Forstwirtschaft tätig; ca. 1200—1220 älteste Erwähnung. Stadtcharakter; ursprünglich zur Pfarre Neumarkt; quadratischer Stadtplatz; landesfürstliche Stadt; ostdeutscher Kolonialstadttypus; einst stark befestigter Grenzplatz.

Vöcklabruck: 433 Meter Seehöhe; 2865 Bewohner; 55 Bewohner in Land- und Forstwirtschaft tätig; 1134 älteste Erwähnung; 1353 Stadtcharakter; ursprünglich zur Pfarre Schöndorf; landesfürstliche Stadt; Straßenmarkt.

Eferding: 271 Meter Seehöhe; 2503 Bewohner; 212 Bewohner in Land- und Forstwirtschaft tätig; 1067 älteste urkundliche Erwähnung; 1222 (1167) Stadtcharakter; Römerort Joviacum? Pfarrort; bischöfliche passauische, dann Schaumburgerstadt.

Schwananstadt: 389 Meter Seehöhe; 2194 Bewohner; 133 Bewohner in Land- und Forstwirtschaft tätig; 790 älteste urkundliche Erwähnung; 1627 Stadterhebung; Pfarrort; Stadt des Grafen v. Herberstorf; Straßenmarkt.

Steyregg: 258 Meter Seehöhe; 1986 Bewohner; 854 Bewohner in Land- und Forstwirtschaft tätig; 885 älteste urkundliche Erwähnung; 1481—1504 Stadtcharakter; Stadt der Liechtenstein; ursprünglich Pfarre Taversheim; Ackerbürgerstädtchen.

Grieskirchen: 335 Meter Seehöhe; 1872 Bewohner; 86 Bewohner in Land- und Forstwirtschaft tätig; 1075 älteste urkundliche Erwähnung; 1613 Stadterhebung; Stadt der Grafen v. Polheim; Pfarre des Stiftes St. Nikola bei Passau; Straßenmarkt.

Grein: 218 Meter Seehöhe; 1555 Bewohner; 142 Bewohner in Land- und Forstwirtschaft tätig; 1147 älteste urkundliche Erwähnung; 1491 Stadterhebung; Stadt der Prüschenk; Pfarrort; quadratischer Stadtplatz; früher Schifferort.

Die Literatur zur alpinen Eiszeitforschung.

Von Fritz Machatschek.

Seit der Ausgabe der letzten Lieferung des großen Werkes von A. Penck und E. Brückner „Die Alpen im Eiszeitalter“ (1909) sind so zahlreiche Einzeluntersuchungen auf dem Gebiete der alpinen Eiszeitforschung erschienen, daß es einem dem Gegenstande Fernerstehenden kaum mehr möglich ist, die durch sie erzielten Fortschritte, aber auch die Abweichungen von diesem Standwerke und die gegensätzlichen Auffassungen zu überblicken. Diesem Bedürfnis nach einer kurzen, aber kritischen Zusammenfassung der neueren alpin-diluvial-geologischen Literatur entgegenzukommen, ist der Zweck der von der Internationalen Quartär-Vereinigung (International Association on Quaternary Research, Wien, 3., Rasumofskygasse 23 als Vorbereitung für die 3. Internationale Quartärkonferenz Wien 1936 in Sonderheften ausgegebenen (sonst in der Zeitschrift für Gletscherkunde erschienenen) drei Berichten des Verfassers.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1936

Band/Volume: [79](#)

Autor(en)/Author(s): Kriechbaum Eduard

Artikel/Article: [Die Städte Oberösterreichs. 5-22](#)