

Wels im Gau Oberdonau

**Die heutige Stadt und ihre geographischen,
geschichtlichen und wirtschaftlichen Grundlagen**

von

Erika Falkensammer.

**Meinen lieben Eltern
in Dankbarkeit gewidmet.**

Inhalt:

Die Grundlagen der heutigen Stadt.

I. Die geographischen Grundlagen.

	Seite
1. Der Raum	17
2. Der Boden und die Landschaftsformen	17
3. Erdgas und Jodquellen von Wels	21
4. Das Klima	23
5. Die Gewässer	28
6. Das Pflanzenkleid	31
7. Die Verkehrslage	34

II. Die geschichtlichen Grundlagen.

1. Die Römerzeit	36
2. Wels im frühen Mittelalter	37
3. Wels im Hochmittelalter	38
4. Wels im Frühkapitalismus	39
5. Wels zu Beginn der modernen Zeit	43

Die heutige Stadt.

I. Das Stadtbild.

1. Der Grundriß	47
2. Die Verbauung	53
3. Die Bevölkerung im Siedlungsbild	62
4. Die Wirtschaft im Siedlungsbild	65
5. Der innerstädtische Verkehr	69

II. Die Wirtschaft.

1. Allgemeiner Ueberblick	72
2. Die einzelnen Wirtschaftszweige	
a) Der Verkehr	75
b) Der Fremdenverkehr	84
c) Gewerbe und Industrie	87
d) Wels als Markttort	98
e) Wels als Sitz von Verwaltungsbehörden und die kulturelle Bedeutung der Stadt	106
Zusammenfassung	09
Ausblick	110

Vorwort.

Vorliegende Arbeit entstand zunächst als Dissertation in den Jahren 1936 bis 1938 auf Anregung meines verehrten Lehrers Herrn Universitätsprofessors Dr. Hans Kinzl, Vorstand des geographischen Institutes der Universität Innsbruck. Für die Drucklegung wurde im Jahre 1940 auf Wunsch von Herausgeber und Verleger wegen Platzmangels eine vollständige Textkürzung und Verminderung der Kartenbeilagen vorgenommen, wobei sich auch einige kleine Änderungen ergaben. Ansonsten wurde die Arbeit auf dem alten Stand von 1938 belassen, da sich ja das geographische Wesen der Stadt bis jetzt nicht geändert hat, so daß eine neuerliche Untersuchung, welche sehr viel Zeit in Anspruch nehmen würde, kein anderes Resultat geben würde. Ich bin mir bewußt, daß einzelne Teile der Arbeit eine eingehendere Bearbeitung verlangten, jedoch fehlten hierzu die nötigen Unterlagen.

Für die weitgehende Anteilnahme an meiner Arbeit habe ich in erster Linie Herrn Universitätsprofessor Dr. Hans Kinzl zu danken. Dank schulde ich auch Herrn Stadtrat F. Wiesinger, Wels, welcher mir Schrifttum und Karten aus dem Welscher Stadtmuseum in liebenswürdiger Weise zur Verfügung stellte. Ferner bin ich Herrn Oberstudiendirektor J. Sturm und Herrn Dr. J. Schädler für Anregungen und Aussprachen, sowie Herrn Studienrat Dr. Rohrhofer, welcher mich in die Geologie der Umgebung von Wels einführte, sehr zu Dank verpflichtet. Auch den Leitungen verschiedener städtischer Ämter, Bezirksbehörden, Industriebetriebe, Schulen und wissenschaftlicher Anstalten in Linz und Wels, welche in freundlicher Weise meine Arbeit förderten, möchte ich an dieser Stelle danken. Herrn Landesrat Dr. Lenk habe ich ebenfalls für die Veröffentlichung im Jahrbuch des Vereines für Landeskunde und Heimatpflege im Gau Oberdonau meinen besten Dank auszusprechen.

Dr. Erika Falkensammer.

Wels, im Juli 1940.

Die Grundlagen der heutigen Stadt.

I. Die geographischen Grundlagen.

1. Der Raum.

Im Süden von Wels wird das Blickfeld durch die nördlichen Kalkalpen begrenzt. Die massigsten Teile von diesen, der Dachstein, das Totengebirge, das Warfchened und der Pyhrgas bilden die Grenze des Gaues Oberdonau und sind von den Welsler Höhen aus gut sichtbar. Den Übergang vom Alpenvorland zu den schroffen Formen der Kalkhochalpen vermitteln zunächst die rundkuppigen Gypsberge und hinter ihnen, bis zu den aus Dachsteinkalk aufgebauten Hochalpen reichend, die waldbedeckten Dolomitberge. (56, S. 23—24, 21. — Siehe Tafel I, Bild 1.)

Den nördlichen Teil des Gaues Oberdonau, das Mühlviertel, baut die böhmische Masse auf. Sie senkt sich gegen Süden, bricht dann in steilen Hängen zu den Niederungen des Alpenvorlandes ab und taucht unter dieses unter.

Den mittleren Teil nimmt das Alpenvorland ein. Nicht als eine einförmige Ebene tritt es uns entgegen, sondern es zeigt deutlich verschiedene Landschaftstypen. Von Süden her senkt sich gegen das Trauntal die Traun-Enns-Platte. Dort wo die Platte in steilem Abfall gegen den Traunfluß abbricht, breitet sich am linken Ufer des Flusses in 313 m bis 320 m Meereshöhe die Stadt Wels aus. Im Norden der Stadt zieht sich von Lambach nach Linz die einst unfruchtbare Welsler Heide. Das Land steigt von der Heide aus gegen Norden in eiszeitlichen Geländestufen an und geht dann in ein reichgegliedertes, fruchtbares Schlierhügelland über. Die einzigen höheren Erhebungen von etwa 400 m in der Welsler Umgebung sind der Wundersberg bei Oberthann, der Michelsberg bei Hörsching und der Reinberg bei Wels.

Die Stadt Wels liegt im Alpenvorland und bildet den geographischen Mittelpunkt von Oberdonau.

2. Der Boden und die Landschaftsformen.

Der heimatliche Boden gehört hinsichtlich seiner Baustoffe und Formung den jüngsten Phasen der Erdgeschichte an, da die ältesten anstehenden Schichten lediglich in das Tertiär zurückgreifen. (61, S. 19.) Wie fast das gesamte oberöster-

reichische Alpenvorland, so ist auch das Landschaftsbild unserer Stadt und ihrer Umgebung grundlegend aus den drei Stoffen Schlier, Schotter und Lehm aufgebaut.

Ich will im folgenden die erdgeschichtlichen Vorgänge bei der Landschaftsbildung, die Eigenheiten der sie aufbauenden Ablagerungen und ihre räumliche Anordnung nicht eingehender ausführen; dazu mangelt es einmal an Platz, zum anderen aber sollen dadurch Wiederholungen für den vorgebildeten Leser vermieden werden. Über diese geologischen Verhältnisse unterrichten ohnedies eingehend eine Anzahl Veröffentlichungen, sowie die Karten der Reichsstelle für Bodenforschung (ehemaligen geologischen Bundesanstalt). Für das engere Gebiet unserer Stadt bestehen neueste Veröffentlichungen von Dr. Rohrhofer. So können sich daher in der vorliegenden Arbeit die Ausführungen auf die Behandlung dessen beschränken, was für eine geographische Betrachtung von Belang ist. (61, 62.)

Die Vorlandmulde zwischen dem Granitmassiv und den Alpenvorbergen wurde im Tertiär durch den Schlier ausgefüllt. Er bildet allorts den tieferen Untergrund unserer Landschaft, und seine gewaltige Mächtigkeit von etwa 1000 m wurde 1903 durch die bekannte ärarische Tiefbohrung erwiesen (61, S. 19, 20). Oberflächenbildend tritt er nur dort auf, wo ihn infolge seiner Höhenlage eiszeitliche und nacheiszeitliche Schotter nicht überdecken können. Dies ist lediglich im Norden der Stadt der Fall, wo sich eine Reihe von Höhen und Rücken, an Höhen- und Breitenerstreckung immer mehr abnehmend, in den Winkel zwischen Donaulauf und Trauntal hinziehen. (61, S. 10.) Die kleinen Stellen, an denen der Schlier ansonsten noch infolge der Abtragung des Schotters, Hangunterschneidungen usw. sichtbar wird, sind landschaftsgestaltend nicht ausschlaggebend.

Die weiche Beschaffenheit dieser tertiären Ablagerung, sowie ihre über weite Gebiete hin oft nur schwach geneigte Lagerung lassen eine Hügellandschaft von weichen Formen entstehen, deren Gestaltung eben widerstandslos vom fließenden Wasser geprägt wird. Weite Talböden und leicht geneigte Hänge gliedern die Schlierlandschaft.

Im übrigen läßt sich feststellen, daß die höheren Kuppen dieses Landschaftsteiles gelegentlich eine Überlagerung des Schliers von anderem Gestein zeigt. Dort und da finden sich nämlich dünne Schotterkappen, deren Material sich auch wieder in den Bachläufen der Senken zeigt. Es handelt sich dabei zweifellos um umgeschwemmte spätertäre Quarzschotter (61, S. 23). Landschaftlich sind diese deshalb von Interesse und Wichtigkeit, weil sie vielerorts der Rodungstätigkeit eine Grenze setzen und somit den Grund für die die Höhen krönenden Wälder bilden.

Andererseits kann mancherorts auch eine Lehmüberdeckung des Schlierlandes beobachtet werden. Handelt es sich dabei, wie z. B. bei Heiding, oftmals sicherlich um Köflehme, so kann aber auch vielerorts die Verwitterung des Schliers selbst

Anlaß zur Lehmbildung gewesen sein, wie dies vor allem im Innviertel über größere Gebiete hin der Fall ist (61, S. 19).

Wenn auch in dem südlich des Schlierhügellandes gelegenen Anteil unserer Landschaft der Schlier nirgends, wie schon bemerkt, in größerem Maße an die Oberfläche tritt, so ist er hier dennoch sehr landschaftsbeeinflussend und von großer geographischer Bedeutung. Seine mergelige Beschaffenheit bewirkt, daß er dort, wo er wasserdurchlässige Schotterebenen unterlagert, den Quellhorizont bildet und daher für die gewässerkundlichen Verhältnisse und die Talbildung von ausschlaggebender Bedeutung ist (61, S. 11).

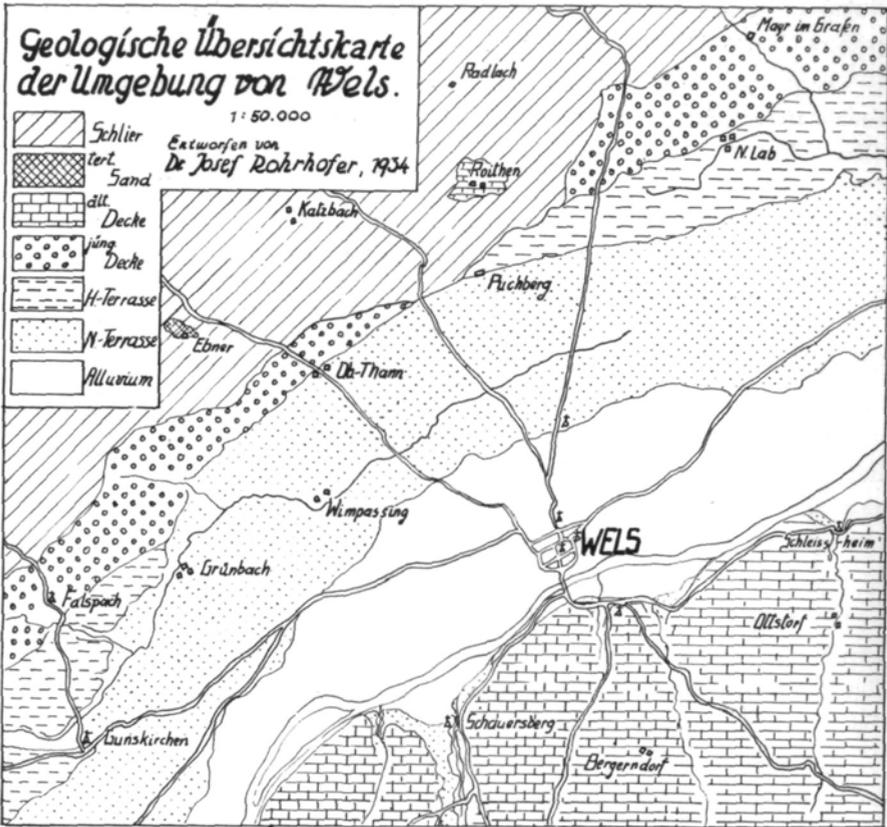
Die für Wels wichtigen Erdgas- und Jodquellen, die beide dem Schlier entspringen, werden später in einem eigenen Abschnitt besprochen.

Baut also der Schlier, wie gesagt, in großen Teilen unserer Umgebung unmittelbar die Erdoberfläche auf, so ist er andererseits, und zwar in einem räumlich weit größeren Gebiete, durch Schotter überlagert. Diese Schotter sind, abgesehen von den wenigen vorerst erwähnten tertiären Schottern, die die einzelnen Schlierkuppen krönen, sämtlich eiszzeitlicher oder nacheiszeitlicher Entstehung.

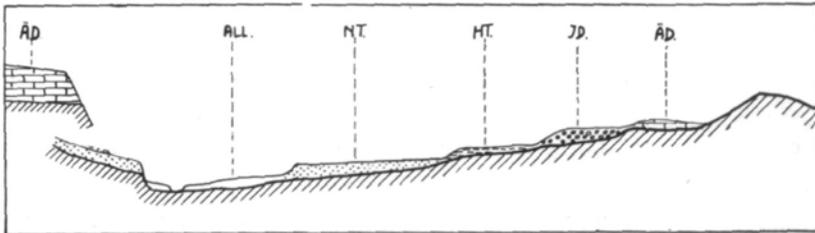
Da die Stadt Wels im Süden der alteiszeitlichen Traun-Enns-Platte benachbart ist, andererseits in ihrem Kern unmittelbar auf den nacheiszeitlichen Schottern der Traun erbaut ist, in ihrem Nordteil aber an die jungeszeitliche Schotterflur der Welscher Heide grenzt, so treffen wir demnach im Gebiete unserer Stadt Schotter verschiedener Altersstufen.

In ihrer Zusammensetzung bezüglich der Gemengteile, in ihrer verschieden weit vorgeschrittenen Verwitterung, in ihrer terrassenförmigen Anordnung geben uns diese Schotter meist leicht die Möglichkeit, eine zeitliche Ordnung in sie zu bringen. Morphologisch geben sie fast insgesamt das Bild ebener, beziehungsweise fast ebener Flächen, deren flächenhafter Charakter (Regelmäßigkeit) weder durch spätere Erosion noch durch die Überlagerung des mittlerweile verlehnten Lösses irgendwie erheblich gestört werden konnte. Zwar haben wir in der Gegend von Wels keine Terrassenlandschaft von einer solch typischen Prägung, wie sie z. B. die Umgebung von Steyr darbietet, trotzdem ist auch hier mit Leichtigkeit ein Schema der Entstehung zu konstruieren. (Siehe die geologische Übersichtskarte von Rohrhofer, Zeichnung 1.)

Siedlungsgeographisch und wirtschaftlich sind diese verschiedenen eiszeitlichen und nacheiszeitlichen Aufschüttungsflächen sehr verschieden bewertbar. Es kommt eben hier noch dazu, daß vor allem die Bodenverhältnisse der obersten Schichten, sowie die Wasserführungsverhältnisse in Betracht gezogen werden müssen. Um dies näher zu erklären, brauchen wir nur an den auf dem nacheiszeitlichen Schotterboden ruhenden Augürtel zu denken, weiters an das so überaus charakteristische Heidegebiet der würmeszeitlichen Schotterflur und schließlich auf



Schematisches Profil durch das Trauntal bei Wels.



Zeichnung 1

die wirtschaftlich wertvollsten und bestausnutzbaren Flächen der Hochterrassen und der Deckenschotter. (61, S. 23—27.)

Damit kommen wir zum dritten grundlegenden Baumaterial unserer Landschaft, nämlich zum **L e h m**. Wir können wohl sagen, daß für unsere Gegend fast

durchwegs Köglschmied vorliegt, dessen Verbreitung sich auf die Flächen der Hochterrassen, des Deckenschotter und Teile des Schliergebietes erstreckt. (61, S. 18, 19.)

Das morphologische Landschaftsbild freilich kann dieses Gestein kaum irgendwie bestimmend ändern, wenn auch seine Auflagerung mancherorts bedeutende Mächtigkeiten von 10 bis 12 m erreicht. Große Bedeutung gewinnt er durch die ganz grundverschiedenen anderen Bodenverhältnisse, die er über den Schotterflächen schafft und die im reichen Ackerbau und in dem guten Waldwuchs — soweit er noch vorhanden ist — ihren Ausdruck finden.

3. Erdgas und Jodquellen von Wels.

Von wirtschaftlichem Interesse für Wels wird der Schlier besonders auch durch das Vorkommen von Erdgas.

Das erstmalig entdeckte man im Jahre 1891 in Wels diesen Schatz des Bodens bei einer 250 Meter tiefen Bohrung nach artesischem Wasser auf dem Grunde des Gärtners Ammer, Westbahnstraße 29. Das dabei erbohrte Wasser war kein artesisches Wasser, sondern eingesichertes Grundwasser, welches durch das erbohrte Gas herausgeschleudert wurde. Der Besitzer verwendete das Gas zu Beleuchtungs- und Beheizungs Zwecken. Auf diesen Erfolg hin bohrten auch andere Hausbesitzer auf Gas, so daß die Zahl der Bohrungen in Wels bis auf 150 stieg. Die bei diesen Handbohrungen erreichte Tiefe war etwa 350 m. Die späteren Bohrungen wurden auf maschinellem Wege vorgenommen. (57, S. 22.)

Bei dieser Häufung der Bohrlöcher über ein sich immer weiter ausdehnendes Areal erkannte der Geologe Prof. Dr. Koch (Wien), der alle Bohrungen ständig im Auge behielt, daß es möglich sei, eine Zoneneinteilung der Gasbrunnen nach ihrer Ergiebigkeit aufzustellen.

Er unterscheidet:

1. im Süden die gasarme Traunzone;
2. die mittlere gasreiche Vorstadtzone;
3. nördlich die gasreichste Heidezone. (52, S. 127—128.)

Die Bohrtiefen, bei denen Gas entströmt, sind sehr verschieden. Die ersten Tiefbohrungen stießen auch schon in geringeren Tiefen — 30 bis 100 m — auf Gas. (38, S. 11.) Mehrere Tiefenangaben über Gashorizonte gibt Hofrat Uigner (38, S. 9) an:

Bohrloch	Gashorizonte der Bohrlöcher in Meter							
1. Wolfsegger Bohrloch	114	145	—	—	247	—	348	—
2. Ararisches Bohrloch	—	133	—	193	—	—	329	370
3. Titania-Bohrloch	110	125	—	—	—	270	310	427
4. Bohrloch der Welsler Erdgasgef.	—	138	177	226	250	280	298	427

Im Laufe der Jahre ging die Gaslieferung zurück. Von den einst 150 Bohr-
löchern zählt Hofstät Wigner derzeit nur mehr 50 in Betrieb stehende. (61, S. 12.)

Jetzt wird mit dem Gas im Vergleich gegen die frühere Verschwendung schon
besser hausgehalten, indem man Gasometer aufstellte, besonders in der Umgebung
des Grünbachplatzes, wo man sie in Gärten sieht. Die tägliche Gesamtmenge aller
derzeit in Betrieb stehenden Gasbrunnen beträgt rund 1000 m³ Gas, während am
4. Oktober 1894 bei einer Bohrung der Wolfsegg-Traunthaler Kohlenwerks U. G.
an einem Tag 600.000 m³ Erdgas, wie Hofstät Wigner berechnete, entströmte. Diese
Verminderung der Gaslieferung beruht auf einer Erschöpfung der angebohrten
Gashorizonte und der zunehmenden Verwässerung des Gasfeldes in Wels, teil-
weise aber auch auf schlechter Instandhaltung der Gasbrunnen. (38, S. 12, 13.)

Chemische Untersuchungen ergaben, daß das Welsler Erdgas zum Großteil
80 bis 96 v. H. aus Methan besteht.

Der Heizwert von 1 kg Erdgas zeigt Schwankungen je nach der Zusammen-
setzung von 9600 bis 11.800 Kalorien.

Das Welsler Erdgas dient zur Versorgung kleinerer Betriebe mit Beleuch-
tungs-, Heiz- und Treibstoff. (37, S. 22.)

Das am 7. Juli 1922 im B. G. Bl. Nr. 446 veröffentlichte Erdöl- und Erd-
gasgesetz enthält Einschränkungen über Erschließungen neuer Gasquellen. Die
Bestimmungen besagen, daß das Erdgas zu den vorbehaltenen Mineralien zählt
und nur mehr mit Erwerbung einer Bergbauberechtigung erbohrt werden darf.
Die damals bei der Einführung des Gesetzes betriebenen Gasbrunnen können
auch weiterhin in Betrieb bleiben. Jedem Brunnenbesitzer wurde das Recht zuge-
sprochen, ein kreisförmiges Schutzgebiet mit 30 m Halbmesser für seinen Brunnen
zu beanspruchen. Auf diesem Schutzgebiet darf nur der Grundeigentümer selbst
neue Bohrungen unternehmen. (38, S. 15.)

Was die Ölfunde in Wels anlangt, so sind sie ziemlich unbedeutend. In
Wels selbst wurden eigentlich nur Spuren anlässlich der ärarischen Tiefbohrung
in einer sehr bedeutenden Tiefe gefunden. Sie waren auch ein Hauptanlaß, daß
Koch immer noch entschieden die Hoffnung der Stadt Wels auf große Ölfunde
nährte. Wohl hat man andernorts in Oberösterreich (Taufkirchen a. d. Pram)
Erdteer in größerer Menge in tertiären Schichten gefunden. (61, S. 13.)

Mit dem ausströmenden Gas werden auch Mineralwässer in Wels heraus-
geschleudert. Die Mineralwässer aus dem Schlier dürfen nicht als Reste des
Schliermeeres angesehen werden, da sich die Quellwässer in den Mengen ihrer
Bestandteile deutlich unterscheiden. (46.) Heilkräftige Salze, deren Anreicherung
mit der Tiefe zunimmt, sind in diesen Wässern enthalten; so wurde in allen
Welsler Gasbrunnenwässern Kochsalz gefunden und außerdem auch Jod und
Brom. Die vom Dipl.-Ing. Pesendorfer untersuchte Opitz-Quelle in Wels ergab

einen höheren Gehalt an Kochsalz, Jod und Brom als die Valerie-Quelle in Bad Hall, steht aber an Stärke um ein Geringes der dortigen Margarethen-Quelle nach.

Prof. Dr. Dufe und Dr. Josef Knett unterzogen die Gindelhummer-Quelle einer genauen Analyse. Sie erwies sich nach ihrem vorherrschenden NaCl-Gehalt als eine stark konzentrierte Kochsalzquelle und steht knapp an der Grenze der zu den Solwässern zu rechnenden Quellen. Nach ihrer weiteren Mineralzusammensetzung erweist sie sich auch durch ein wesentliches Überschreiten der normalen Grenzwerte als Strontiumquelle. Nach ihrem Jod- und Bromgehalt kann sie der Bad Haller-Cassilo-Quelle gleichgestellt werden. Die Gindelhummer-Quelle wurde amtlich als Heilquelle erklärt. (46.)

Folgende Zahlentafel gibt einen Überblick über verschiedene Quellen und ihre wichtigsten Stoffe, die in einem Kilogramm des untersuchten Wassers der Welsener Quellen in Milligrammen gelöst sind.

	Chlor	Brom	Jod
Krankenhaus	11.809	?	42
Haiderose	11.556	79.8	43
Wolfsegg	9377	78.0	34.8
Opitz	9165	200.0	39.4
Gindelhummer	8072	68.8	28.8
Erdgasgesellschaft	5386	30.0	12
Rochhart	4536	40.0	7.4
Fritsch	4336	?	10.9
Kram	458	?	2—3

Das Wasser kann als Trink- und Badewasser, sowie für Inhalationen gegen Nervenleiden, katarrhalische Erkrankungen, Rheumatismus usw. verwendet werden.

Nach der täglichen Ergiebigkeit mit 30 bis 40 hl Wasser steht die Gindelhummer-Quelle an erster Stelle. Die Haiderose-Quelle liefert ungefähr die gleiche Wassermenge. Von den Welsener Jodquellen wird nur die Quelle im Allgemeinen Krankenhaus für das Spital genützt. Die Gindelhummer-Quelle wurde für Badefalgewinnung und für Trinkkuren verwendet. (37, S. 28—29.)

4. Das Klima.

Die klimatischen Verhältnisse sind mitteleuropäisch. Wohl macht sich aber schon ein Übergang vom ozeanischen zum kontinentalen Klima bemerkbar.

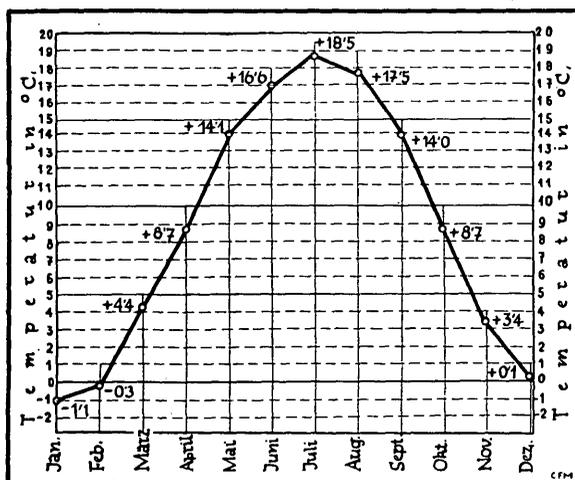
Das Alpenvorland zeigt gegenüber den Alpen und dem Mühlviertel die günstigsten Verhältnisse, wie man aus folgender Zahlentafel von Schwarz (68, S. 48, 69 u. 90) ersehen kann. Die Temperaturangaben über Wels stammen von Herrn Dr. Hermann Molterer, Wels¹⁾. Es sind dies die seit dem Jahre 1900—1936 errechneten Mittelwerte.

Der Gang der Temperatur in den drei Landbestellen.

	Alpen	Mühlviertel	Alpenvorland	Wels
Jänner	-3.1	-3.7	-3.1	-1.1
Februar	-1.6	-2.3	-1.2	-0.3
März	1.3	0.9	2.3	4.4
April	6.4	6.3	7.7	8.7
Mai	10.7	10.9	12.2	14.1
Juni	14.1	14.5	15.8	16.6
Juli	15.9	16.2	17.6	18.5
August	15.4	15.5	16.8	17.5
September	12.4	12.1	13.3	14.0
Oktober	7.5	6.9	7.9	8.7
November	1.9	1.0	2.0	3.4
Dezember	-2.0	-2.7	-2.0	0.1
Jahr	6.6	6.3	7.4	8.7

Im Vergleich mit dem im Alpenvorland erreichten Jahresmittel von 7.4 Grad zeigt Wels mit seinen 8.7 Grad einen höheren Wert. Für Wels ergeben sich auch in jedem einzelnen Monat günstigere Temperaturverhältnisse als für das übrige

Kurve über die mittlere Monatstemperatur.



Zeichnung 2

Alpenvorland. Die Sommertemperatur ist im Vorland warm und die Wintertemperatur mäßig kalt. Die günstigen Wärmeverhältnisse wirken sich auch im Pflanzenbestand aus.

Folgende Zahlentafel von Schwarz (68, S. 69) zeigt die Temperaturmittel der angegebenen Orte und gibt einen Überblick über die Temperaturverhältnisse des Traunviertels.

Ort	Höhe	Winter	Frühling	Sommer	Herbst	Jahr
Einz-Stadt .	260	— 1.4	8.5	17.9	8.5	8.4
Einz-Freinberg	280	— 1.7	8.5	18.1	8.7	8.4
St. Florian .	294	— 1.6	8.3	17.6	8.3	8.2
Steyr . . .	318	— 1.3	8.8	17.8	8.8	8.5
Kremsmünster	384	— 2.0	7.7	17.2	8.1	7.8
Wels . . .	317	— 1.8	7.8	16.9	8.1	7.7 ²⁾

Die mittlere Temperatur im Traunviertel ist um 0.3 Grad höher als man für die mittlere Höhe von 325 m berechnet hat. Die Stadt Wels, welche fast die gleiche Seehöhe wie Steyr hat, zeigt infolge ihrer offenen Lage tiefere Temperaturen gegenüber der geschützten Stadt Steyr. Die Temperaturdifferenz der beiden Jahresmittel beträgt 0.8 Grad, der Wintertemperatur 0.5 Grad, im Frühjahr 1 Grad, im Sommer 0.9 Grad und im Herbst 0.7 Grad. Einz weist ebenfalls durch seine geschützte Lage im Vergleich zu Wels höhere Temperaturen auf. (68, S. 70.) Eine folgende Zahlentafel zeigt die Anzahl der Frosttage.

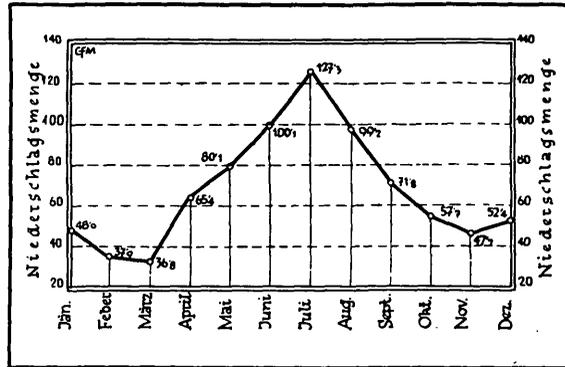
	Jänner	Feber	März	April	Mai	Oktob.	Nov.	Dez.	Jahr
Traunviertel	24.9	21.1	12.3	1.5	—	2.0	10.2	23.0	94.0
Inn- und Haus- rückviertel	27.1	22.8	16.5	2.6	00.5	3.7	13.3	25.4	111.4

Beobachtungsstationen sind für das Traunviertel (mittlere Höhe 350) Einz Freinberg, St. Florian und Kremsmünster, für das Inn- und Hausrückviertel (mittlere Höhe 340) Reichersberg. (68, S. 74.)

Entlang der Heide um Wels ist eine Zone mit wenig Frosttagen. (72, S. 189.)

Was die Niederschlagsmenge betrifft, so gehört die Welscher Heide bis Einz einer niederschlagsärmeren Zone an. Wels weist eine durchschnittliche Niederschlagsmenge von 786 mm, Einz von 768 mm auf. Nähern wir uns dem Gebirge, so nimmt bei zunehmender Seehöhe auch der Niederschlag zu. (68, S. 79.)

Kurve der mittleren monatlichen Niederschlagsmenge.



Zeichnung 5

Einen guten Überblick über die wichtigsten meteorologischen Zahlen unserer Stadt gibt die folgende Zahlentafel, die ich durch das Entgegenkommen des Herrn Dr. Molterer aus Wels erhielt.

Grunddaten für das Klima in Wels.

	Temperatur in Celsius	Sonnenschein Stunden	Niederschlags- tage	Niederschlags- mengen mm	Nebel in Tagen 1920—1936
Jänner	—1.1	30.5	12.1	48.0	8.0
Feber	—0.3	85.1	10.0	37.9	6.4
März	4.4	130.9	9.1	36.8	4.2
April	8.7	135.5	13.7	65.4	2.3
Mai	14.1	188.7	12.3	80.1	1.1
Juni	16.6	198.1	15.2	100.1	1.6
Juli	18.5	212.3	14.3	127.3	2.1
August	17.5	196.0	14.2	99.2	4.0
September	14.0	153.9	11.7	71.8	7.3
Oktober	8.7	93.4	11.7	57.7	11.5
November	3.4	48.7	10.1	47.7	9.3
Dezember	0.1	23.3	11.4	52.4	8.5
Jahr	8.7	1496.4	145.8	824.4	66.3

Mittlere Höchsttemperatur des Jahres: 30.1° Celsius.

Mittlere Mindesttemperatur des Jahres: 16.1° Celsius.

Die Angaben über Wels bei Schwarz beruhen nur auf einer vierjährigen Beobachtungszeit, welche nicht ausreicht, die klimatologischen Verhältnisse fest-

zustellen. Die hier gegebenen Werte der Grundtabelle jedoch wurden aus einer fünfzehnjährigen Beobachtungszeit errechnet. Die Mittelwerte der Temperatur, sowie ihre Höchst- und Mindestwerte, ferner die der Niederschlagsmenge wurden aus Beobachtungen vom Jahre 1900 bis zum Jahre 1936 errechnet (35jährige Beobachtungszeit), für Niederschlagstage, Gewitter und Schneefälle seit dem Jahre 1920 (15jährige Beobachtungsdauer). Auf zehn Jahre geht die Beobachtungszeit der Sonnenscheindauer zurück (seit 1925). Die Mittel der Nebeltage wurden von 1920 bis 1936 beobachtet (15jährige Beobachtungszeit). Während dieser Zeit haben wir 47 Schneefälle im Mittel, 90 im Höchst- und 20 im Mindestfall je Jahr. Am häufigsten sind die Schneefälle im Dezember und Jänner.

In den Sommermonaten Juni und Juli finden wir die häufigsten Gewitterbildungen. Während der 15 Beobachtungsjahre (1920—1935), kamen 27 Gewitter im Durchschnitt für das Jahr (Höchstzahl 34, Mindestzahl 19).

Das Alpenvorland wird, wie überall in Mitteleuropa, zur Hauptsache vom Westwind, der Regen bringt, beeinflusst. Weit seltener weht Ostwind.

Besonderes Interesse verdient weiterhin nachfolgende Zahlentafel über die Sonnenscheindauer, da sie uns zeigt, wie gering der tatsächliche Sonnengenuß dem theoretisch möglichen gegenüber ist.

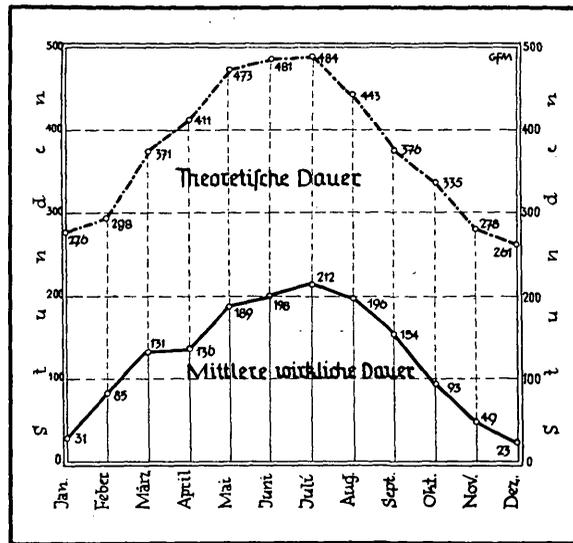
Sonnenscheindauer in Wels.

	Theoretische astronomische Stunden	mi. tl. wirkl. Sonnenchein Stunden	vom Hundert
Jänner	276	30.5	11.73
Februar	298	85.1	28.88
März	371	130.9	35.3
April	411	135.5	33.0
Mai	473	188.7	39.9
Juni	481	198.1	41.2
Juli	484	212.3	43.9
August	443	196.0	44.3
September	376	153.9	41.0
Oktober	335	93.4	27.85
November	278	48.7	17.50
Dezember	261	23.3	8.92
im Jahr	4487	1496.4	33.38

Die theoretische Sonnenscheindauer steigt allmählich an, erreicht im Juli den Höchstwert und fällt dann ziemlich gleichmäßig wieder ab. In der zweiten Kurve

über die mittlere wirkliche Sonnenscheindauer zeigt sich im Schlechtwettermonat April ein Knick im Ansteigen, da die Monate März und April fast die gleiche Zahl der Sonnenscheinstunden (131 und 136) aufweisen, im Mai aber diese Zahl auf 189 ansteigt. Ein Vergleich der wirklichen Sonnenscheindauer gibt ein Bild für Bewölkung und Nebel, wie aus den beiden Kurven ersichtlich ist. Der Unterschied der mittleren wirklichen Sonnenscheinstunden zu den theoretischen fällt auf sonnenlose Stunden, mithin auf Bewölkung und Nebel. Die wirkliche Sonnenscheindauer beträgt im Dezember ungefähr ein Zehntel, im Jänner ungefähr ein Neuntel der theoretischen Sonnenscheindauer, so daß wir in diesen Monaten nur wenige Sonnenstunden haben, während im Sommermonat Juli ungefähr die Hälfte der theoretischen Sonnenscheinstunden erreicht wird.

Kurven über die Sonnenscheindauer.



Zeichnung 4

Mithin ist im Monat Dezember die Bewölkung am stärksten, im Juli und August am geringsten. Das Herbstwetter wird durch die starke Nebelbildung der Traun beeinträchtigt. Tage mit Nebelbildung kommen hauptsächlich im Oktober bis Jänner vor.

5. Die Gewässer.

Die Hauptfammelader unseres Gebietes ist die Traun. Während sie heute durch die Traunverbauung als geschlossenes, ja fast kanalartiges Gerinne erscheint, zog sie früher mit mehreren Nebenarmen an unserer Stadt vorbei. Noch

vor vier bis fünf Jahrzehnten gab es in dem heute bereits verbauten Gebiet zwischen dem ehemaligen Rand des Traunbettes und dem Hauptgerinne der Traun eine Anzahl von Wassergerinnen und Gräben, die als Bilati- und Bindergraben auf alten Karten verzeichnet sind. Die spätere Verbauung und Regelung hat aber nicht allein das Hauptgerinne betroffen, sondern auch aus den Nebenarmen (Mühlbach und Schenkelbach) für Industriezwecke gut abgegrenzte Gerinne entstehen lassen. Der Mühlbach, abgeleitet bei dem Traunwehr oberhalb Wels, war ursprünglich ein Altwasserbett und wurde schon zur Zeit Maria Theresias zu einem abgegrenzten Gerinne ausgebaut. Bei der Burg entsendet er einen zweiten Arm, den Schenkelbach. Unterhalb Marchtrenk mündet dieser wieder in den Mühlbach.

Von der Welsler Heide her erhält die Traun oberirdisch keine Zuflüsse, da die Gewässer im Schotterboden bis zur undurchlässigen Schlierschicht absickern und sich mit dem Grundwasser vereinigen. Der Grundwasserstrom, der eine Mächtigkeit von 9 bis 12 m besitzt, strömt gegen den Winkel zwischen Traun und Donau ab. Aber auch seitlich gegen die Traun hin macht sich ein starkes Abfließen des Grundwasserstromes bemerkbar. So verschwinden der Grünbach, Perwent- und Haidbach allmählich von der Oberfläche und erreichen unterirdisch die Traun. Nur bei Schneeschmelze im Frühjahr können von dieser Seite Überschwemmungen eintreten, wenn der gefrorene Boden ein Versinken verhindert. Aber auch da erreichen diese Bäche im offenen Gerinne nie die Traun. (64, S. 380—382.)

Diese Erscheinungen werden bei Häuserbauten viel zu wenig berücksichtigt und können sich schädlich auswirken. Mancherorts weisen Brücken, z. B. an der Reichsstraße Linz—Salzburg, welche trockene Mulden und Rinnen überqueren, darauf hin, daß diese Gräben zeitweise von Hochwasser erfüllt sein können. (63, S. 92.)

Von den drei genannten Gewässern kommt für die nähere Umgebung der Stadt vor allem der Grünbach in Betracht. Für seine großen Wassermengen bei Schneeschmelze oder schweren Regenfällen im Hügelland diente in früherer Zeit ein ziemlich breites Bachbett, welches sich ungefähr von dem Gasthaus „zur Maut“ bei der Passauer Eisenbahnstrecke bis unterhalb des Welsler Bahnhofes südlich vom Friedhof hinzog. Wenn auch fast immer trocken liegend, war doch diese Rinne für Hochwasser der gegebene Weg, um vor der Versickerung abströmen zu können. Der Eisenbahnbau hat mit einem Durchlaß unterhalb der Weigelfabrik dieser Tatsache Rechnung getragen. Noch vor wenigen Jahren waren in dieser Talung in der Nähe des Grünbachplatzes mehr oder weniger lang stehende Wasserpfützen vorhanden. In den letzten Jahren kommt aber diese Laufstrecke für den Grünbach nicht mehr in Betracht, da die fortschreitende Abdichtung seines Bachbettes mit Schlamm und die dadurch bewirkte Verlängerung seines oberirdischen Laufes sein Wasser in eine große, aufgelassene Schottergrube in der

Nähe des heutigen Flugfeldes leitete, wo sie derzeit eine ziemlich große Wasserfläche bilden, die bereits unter dem Namen Heidsee in der Bevölkerung bekannt ist. Aus diesem Heidsee floß in den letzten Jahren das Überwasser regellos nach Osten über das Exerzierfeld ab, bis die Ausgestaltung dieser Fläche zum Flugplatz diesen Zuständen ein Ende machte. Heute leitet ein wohlangelegter Kanal entlang der Nordgrenze des Flugfeldes dieses Wasser weiter, bis es schließlich ungefähr eine halbe Gehstunde weiter östlich im Schotter versickert.

Die Gegend rechts von der Traun, die Traun-Enns-Platte, ist etwas reichlicher bewässert. In nächster Nähe unserer Stadt ergießen sich fünf Bäche in die Traun: der Kroißbach, Aiterbach, Katzenbach, Talbach und der Schleißheimerbach.

Da die Schlieroberfläche in diesem Gebiet höher liegt und die Bäche sich meist auch noch bis in den Schlier eingeschnitten haben, so versickern sie kaum. Es führen diese Gewässer aber doch in niederschlagsärmeren Zeiten fast gar kein Wasser. Am Ende des Winters steigt die Wassermenge und fällt dann bis zum Spätherbst allmählich ab.

Im allgemeinen tritt bei den Flüssen des mittleren Teiles von Oberdonau am Ausgang des Winters infolge der Schneeschmelze Hochwasser ein. Auch nach starken Regenfällen führen die Gewässer, die auf einem wasserundurchlässigen Boden fließen, fast Hochwasser. (64, S. 381—383.)

Die gerade Verlängerung des Traununterlaufes von Lambach flufaufwärts wären die Döckla-Mergergewässer. Sie bestimmen die Vorgänge am unteren Traunlauf bei Hochwasser.

Für die Traun bei Wels sind Mai und Juni die Hochwassermonate. Der Jänner zeigt den tiefsten Wasserstand. Das Hochwasser der Traun wird zum Großteil, wie oben gesagt, durch die Döckla verursacht, da keine Seen als Wasserspeicher in diesen Flußlauf eingeschaltet sind. (64, S. 366.)

Bei Hochwasser wurde früher eine bis 1 km breite Überschwemmung verursacht. Durch die Regelung wurde das Wasser in ein geschlossenes Flußbett gebannt. Die Kraft des Flusses wirkt sich in einem allmählichen Einschneiden aus. Weiter flufabwärts in der Gegend der Ortschaft Traun wurde hingegen Schotter abgelagert.

Folgende Zahlentafel zeigt die Senkung des Niederwasserspiegels der Traun bei Wels. (64, S. 412—413.)

Jahr	1885	1890	1891	1902	1908	1912	1914	1919	1921	1922/26	1927	1936
Abjentsg. in cm	0	15	60	100	140	260	300	310	360	368	408	418

Um die starke Eintiefung, welche den Grundwasserstand absenkte, ferner auch dem Bestand des mittleren Traunbrückenpfeilers und den Uferschutzbauten gefährlich wurde, zum Stillstand zu bringen, wurde im Jahre 1936 eine Sohlstufe knapp unterhalb Wels quer über die Traun gebaut. Dieser betonierte Wehrkörper staut

das Wasser und hat die Aufgabe, den jetzigen Sohlenzustand in der Welsler Traun zu erhalten. Die Sohlstufe hebt den Niederwasserspiegel um $\frac{1}{4}$ m.

Das Gefälle der Traun von Lambach bis zur Mündung in die Donau beträgt 2.1 v. T., für die Strecke von dem Traunwehr oberhalb Wels bis zur Sohlstufe 1.9 v. T. Diese Angaben erhielt ich von der Strombauleitung in Wels.

Die Temperatur des Traunwassers ist im Februar am niedrigsten, am höchsten im August. (64, S. 395.)

Zur Eisbildung kommt es infolge des großen Gefälles, der günstigen Auswirkung der Seen und des Grundwassers auf der Traun und ihrer Zuflüsse nicht, wodurch sie sich von den anderen oberösterreichischen Flüssen unterscheidet. (64, S. 398—399.)

Der Grundwasserstrom ist hinsichtlich seiner Güte, leichten Erschließbarkeit und seiner großen Wassermenge für Nutz- und Trinkwasserversorgung sehr gut geeignet. Bisher wird dieser Wasservorrat nur vom Wasserwerk Linz ausgenützt. (64, S. 381.) Auch Wels geht daran, diesen Vorrat an reinem Wasser bei dem Bau der Wasserleitung zu verwerten.

6. Das Pflanzenkleid.

Das Klima und die verschiedenen Bodenarten beeinflussen vor allem die Pflanzenwelt der Landschaft um Wels.

Die ursprünglichen Wälder in der Umgebung von Wels dürften, soweit wir das aus teilweise noch erhaltenen Waldparzellen schließen können, vorwiegend aus Tannen, Föhren und stellenweise auch Eichen zusammengesetzt gewesen sein. Die Fichte, die heute den größten Anteil in den meisten Wäldern der Umgebung unserer Stadt hat, scheint zum Großteil erst bei Wiederaufforstungen, nach Kahlschlägen eingeführt worden zu sein, da ja die heutige Forstwirtschaft, bei der Einschätzung des Holzes vor allem nach seiner Festigkeit, Fichtenholz dem Tannenholz vorzieht.

Größere Wälder stehen zwischen Wels und Kremsmünster (Edtholz), zwischen Wels und Lambach (Hochholz) und auf den Terrassen am Nordrand der Heide.

Daß sich auch auf der fast vollkommen lößbedeckten Traun-Enns-Platte Wald befand, geht sicherlich auf den Verlehmungsprozeß des Löß zurück, da ja echter Löß waldfreundlich ist und nur offene Pflanzengenossenschaften trägt.

Die Verbreitung der Wälder um Wels war einst eine viel größere, jedoch wurden diese immer mehr durch den Menschen zugunsten des Ackerlandes gerodet.

Die Nutzbarmachung des Bodens für den Ackerbau hat natürlich zuerst auf den guten Waldböden im Schlier- und Lehmland der Traun-Enns-Platte gegriffen. So sehen wir heute, daß gerade das Gebiet der Traun-Enns-Platte eines der walddärmsten Gebiete Oberdonaus ist. (Waldanteil zwischen Traun und Enns beträgt 14 v. H.) (56, S. 64.)

In gleicher Weise hat die Rodung auch Besitz genommen vom Schlierland, vor allem auf den Kuppen und weniger steilen Abhängen, so daß das Waldkleid nur mehr an steilen Hängen und an den Nordseiten erhalten geblieben ist. Die Zusammensetzung der Wälder ist hier die gleiche wie auf der Traun-Enns-Platte, nämlich Mischwälder, wobei aber die Fichte vorherrscht.

Eine besondere Pflanzengesellschaft stellt der ursprünglich sehr breite Auengürtel unserer Traun dar. Es ist das eine rein örtlich bedingte Gesellschaft, die derzeit mit dem Fortschreiten der Regelung der Altwässer und der immer mehr um sich greifenden Kultivierung des Bodens ständig im Rückgang begriffen ist. Dieser Kultivierungsvorgang ist aber noch nicht abgeschlossen, wie das ständige Eindringen kleiner Siedlungen in den Auengürtel zeigt.

Es handelt sich bei Wels um eine Weichholzung. Dieser Pflanzenverein setzt sich aus verschiedenen Weidenarten (Purpurweide, Uferweide, Silber- und Bruchweide) zusammen und enthält je nach dem Trockenheitsgrad auch einige Hartwälder, wie Esche, Feldulme und Eiche. (72, S. 266.) Im Unterwuchs sind zum Teil auch subalpine Pflanzen anzutreffen, die dem Oberlauf der Traun entstammen.

Sumpfige Gebiete treffen wir außer Nutümpeln auch stellenweise in den Tälern, die die Traun-Enns-Platte durchschneiden, an, so z. B. zwischen Schauersberg und Steinhaus im Aiterbachtal. Ein größeres Sumpfsgebiet lag früher im Gebiet von Fischham und Hafeld, doch hat die Trockenlegung, die übrigens erst nach dem Weltkrieg energisch einsetzte, davon nur mehr kleine Reste übrig gelassen. Alle unsere Sumpfsgebiete gehören zum Typ der Niedermoore.

Eine vom pflanzengeographischen und pflanzengeschichtlichen Standpunkt aus besonders interessante Pflanzengesellschaft beherbergt die Welscher Heide, die in der Welscher Gemarkung eine ganz besondere Stellung einnimmt.

Werneck teilt das Gebiet der Welscher Heide seiner unteren baltischen Stufe zu, gekennzeichnet durch eine mehr oder minder starke Beimischung trockenliebender und östlicher Pflanzenelemente. Es scheint wohl keinem Zweifel zu unterliegen, daß große Teile der Welscher Heide in der Tat ursprünglich offenes Gelände waren, deren Pflanzengesellschaften uns heute nur mehr als geringe Reste an öden Stellen und kleinen Terrassenabhängen erhalten geblieben sind. Manchmal hört man die Meinung, daß die Föhrenwälder, die derzeit der Welscher Heide ein sehr charakteristisches Gepräge verleihen und vor allem dem Reisenden auf der Westbahnstrecke ins Auge fallen, erst zur Zeit Maria Theresias aufgefördert worden seien. Ob die Ansicht durchwegs richtig ist, möchte ich dahinstellen und mich eher der Ansicht anschließen, daß die Föhrenwälder ebenfalls zum ursprünglichen Pflanzengekleid der Welscher Heide gehören.

Nach ihrer pflanzengeographischen Stellung bildet die Welscher Heide einen Übergang von den westlich im bayrischen Alpenvorland (Forchinger Heide) gele-

genen Heidewiesenresten zu den pannonischen Federgrasfluren im Osten (Burgenland, Ungarn). (69, S. 209).

Derzeit ist die kennzeichnende Heideflora immer mehr im Rückgang begriffen. Einige der interessantesten Elemente der ursprünglichen Pflanzengenossenschaften dürften überhaupt schon gänzlich von der Welsler Heide verschwunden sein, andere sind in ihrem Bestande radikal zurückgegangen. Glücklicherweise liegt für das Gebiet der Umgebung von Wels ein 1871 erschienenes Büchlein vor³⁾, welches eine Zusammenstellung sämtlicher hier vorkommenden Pflanzenarten bringt und darunter natürlich alle in der damaligen Zeit noch häufiger anzutreffenden Heidepflanzen enthält.

Zur Zeit Maria Theresias setzte die Urbarmachung dieses Bodens ein. Es ergriff also die menschliche Kultur sehr spät von der Welsler Heide Besitz. Es ist dieser Vorgang auch heute noch nicht vollkommen abgeschlossen, da die Verbesserung des Heidebodens und die Einbeziehung von Hutweiden in Wiesen und Ackerland noch ständig fortschreitet. Dabei findet der Schlier als ein wichtiges Düngemittel Verwendung.

Auf der dünnen Erdkrume können nur widerstandsfähige und genügsame Pflanzensorten ihr Auskommen finden, daher werden infolge ihrer Widerstandsfähigkeit hauptsächlich Gerste und Hafer angebaut. Der lockere, trockene Boden der Welsler Heide eignet sich auch vortrefflich für den Kartoffelanbau. Weitere Hackfrüchte, wie Mais (als Silofutter gebaut) und Futterrübe, werden ebenfalls auf der Heide gebaut.

Im Gerichtsbezirk Wels beträgt das Ackerland 62.8 v. H., die Wiesen 19.8 v. H., der Wald 11.9 v. H. und die Hutweiden 0.64 v. H. der Gesamtfläche von 23.910 ha des Bezirkes⁴⁾. Mithin umfaßt das Ackerland um Wels fast zwei Drittel der Gesamtfläche, während der Anteil an Wiesen (etwa ein Fünftel der Gesamtfläche), Weide- und Waldflächen (ein Achtel der Gesamtfläche) bedeutend geringer ist.

Bodenbeschaffenheit, Bodenform und Klima um Wels geben die besten Voraussetzungen für den Ackerbau.

Selbstverständlich muß bei der Verteilung der Getreidesorten Rücksicht genommen werden auf die verschiedenen Böden, Löß-, Schlier- und Schotterböden, so wie noch auf Himmelsrichtung, Höhenlage und Neigung.

Sößlehm und Verwitterungslehm des oberflächlichen Schliers, ersterer auf der Traun-Enns-Platte, letzterer im Hügelland, bilden besonders für den Getreidebau geeignete Böden. Auf diesen fruchtbaren Böden und in dieser — gegenüber vielen anderen Gebieten unseres Gaues — auch klimatologisch begünstigten Gegend gedeihen Weizen, Roggen und Futterrübe vorzüglich.

Die folgende Zahlentafel gibt die Anbaufläche der wichtigsten Getreidesorten des Gerichtsbezirkes Wels in Hundertstel des Ackerlandes an⁵⁾.

Gesamtfläche des Ackerlandes: 15.027 ha.					
Weizen	17.0	Hafer	17.3	Halbfrucht	3.4
Roggen	17.5	Kleeschläge	16.2	Futterrübe	3.7
Gerste	9.4	Kartoffel	12.8	Zuckerrübe	0.9
Unbebautes Ackerland, Schwarz- und Grünbrache, Egärten: 1.4.					

Ziemlich ausgedehnte Obstanlagen finden wir in der Welscher Gegend in der unmittelbaren Umgebung der Bauernhöfe; hauptsächlich sind es Apfel-, Birnen- und Zwetschfenbäume.

Die Kultur des Weines war einst, wie noch alte Haus- und Hofformen in der Ortschaft Ottsdorf, Gemeinde Thalheim, zeigen, auch im Welscher Gebiet verbreitet. (72, S. 335.) Ihr Aussterben erfolgte ungefähr vor hundert Jahren. (72, S. 347.) Der Verfall der Rebenkultur, die auch anderwärts in Oberdonau noch verbreitet war, dürfte seine Hauptursache in einer Klimaschwankung gehabt haben. (72, S. 345.)

In der Hauptsache wird das Wirtschaftsobst zu Most verarbeitet, zum Teil daraus Schnaps gebrannt. In der letzten Zeit wird auch Tafelobst (Äpfel und Birnen), nach Schwaben ausgeführt und jedes Jahr im Herbst erscheinen Käufer aus dieser Gegend auf dem Welscher Markt.

7. Die Verkehrslage.

Die Teilung in drei verschiedene Landschaftstypen gibt die Grundlage für die verkehrsgeographische Gliederung des Gaues Oberdonau. Ein Blick auf die Berg- und Flußkarte unseres Landes läßt uns sofort ersehen, welche fast unüberwindliche Hindernisse die Alpen wie auch das Granithochland darstellen. Der Übergang über die Alpen hält sich an drei größere Flußtäler.

Der östlichste Verkehrsweg, welcher längs dem Ennstal führt, hat für Wels keine Bedeutung, da er die Stadt nicht berührt.

Die zweite Linie ist die Pyhrnlinie, ein alter Verkehrsweg von Böhmen nach Italien. Die Pyhrnstraße kommt vom Pyhrnpaß durch das Steyrtal und Kremstal über die Traun-Enns-Platte nach Wels, von wo in der Ost-Westrichtung wichtige Straßen ausgehen. Neben der Pyhrnstraße, deren erste Anlage in die Römerzeit zurückgeht, benützt auch die Eisenbahn diese wichtige Nord-Südlinie, indem sie einen Zweig nach Linz absendet und mit einem Nebenzweig Wels erreicht. Die Wichtigkeit der Pyhrnlinie ist durch die günstige Verbindung nach Klagenfurt gegeben. Von hier aus stehen dann mehrere Wege nach Süden offen. Die nördliche Fortsetzung der Pyhrnlinie führt von Linz über die Feldaist-Senke nach Böhmen.

Der dritte Übergang über die oberösterreichischen Alpen ist in der Traunlinie gelegen, die beim Mitterndorfer Sattel und beim Pötschenpaß Höhen bis fast 1000 m überwinden muß und bei Stainach-Jrdning wohl in das Ennstal mündet, aber keine unmittelbare weitere Verlängerung nach Süden findet. Die alte Salzstraße benützte die Traunfurche; oberhalb Wels (Lambach) mündet sie in die West-Ostlinie ein und führt gemeinsam mit dieser bis zur Donau, überquert den Strom und zieht über die Feldaist-Senke in das salzarme Böhmen. (56, S. 39 bis 40.)

An Verkehrswegen, die nach Norden in das Mühlviertel führen, hat Wels keinen Anteil, obwohl sich Wels um eine Verkehrsverlängerung der Strecke Wels—Aschach über die Donau zur Mühlkreisbahn und weiter nach Böhmen hinaus stark bemühte. Nach dem Weltkrieg trat durch die Einführung des Kraftwagens als Verkehrsmittel ein Stillstand in dem Ausbau von Nebenbahnen ein und so wurde dieser Plan zunichte.

Wohl aber führt ein dichtes Straßennetz nach vielen Richtungen von Wels aus zur Donau. Die wichtigsten Hauptlinien nach Norden (in das Mühlviertel und Böhmen) gehen aber heute von Linz aus.

Die bedeutendste Verkehrsrichtung, an welcher der mittlere Teil unseres Gaues Anteil hat, führt längs des Alpenvorlandes von Westen nach Osten. Die Linie ermöglicht eine rasche Verbindung zwischen dem Westen Europas, den süd- und mitteldeutschen Industriegebieten einerseits und den Balkanstaaten andererseits. Somit kann Oberdonau als ein Hauptdurchzugsgebiet in diesen Richtungen bezeichnet werden.

Das Alpenvorland ist für die Anlage von Durchzugsstraßen sehr geeignet, da nach Westen gegen Bayern zu sich nur der Hausruß und der Kobernauferwald verkehrshindernd einschieben, aber trotzdem im Norden bis zum oberösterreichischen Granitgebiet und auch im Süden bis zu den Gfölsbergen so viel Raum frei lassen, daß die Wege für den Durchzugsverkehr keine nennenswerten Hindernisse zu überwinden brauchen. Die Verkehrsadern im Norden und Süden des Hausrußs ziehen vereinigt über Wels nach Linz.

Durch die Längserstreckung des Alpenvorlandes ist auch die Richtung des Hauptverkehrs im Gau Oberdonau gegeben.

Infolge der großen Breitenerstreckung des bayrischen Alpenvorlandes führen drei Wege nördlich vom Hausruß in unseren Gau herein: die Durchzugsstraße, welche sich südlich längs des Neuburgerwaldes, der noch zum Granitgebiet gehört, hinzieht, dann die Rottlinie, welche bei Schärding, und schließlich die Isen-Innlinie, die bei Braunau an den Inn kommt. Diese drei Verkehrsstraßen ziehen nördlich vom Hausruß nach Wels. Die Eisenbahn benützt von Wels aus in nordwestlicher Richtung die Strecke nach Passau über Schärding und in genau westlicher Richtung den Schienenstrang nach Bräunau—Simbach. Diese vier Verkehrs-

wege einschließlich der Donaulinie drängen sich durch das Schmälerwerden des Alpenvorlandes nach Osten hin zusammen (56, S. 38 u. 39.)

Die Linie südlich des Hausrucks zeigt weitaus den größten Verkehr. Hier ziehen, in der Richtung von Osten kommend, über Wien, Linz, Wels, Salzburg die Reichsstraße und die Eisenbahnlinie nach Westen.

II. Die geschichtlichen Grundlagen.

1. Die Römerzeit in Wels.

Im Gegensatz zu Linz und Enns scheint Wels in vorgeschichtlicher Zeit noch nicht besiedelt gewesen zu sein, ähnlich wie Steyr, das geschichtlich selbst zur Römerzeit noch nicht nachweisbar erscheint.

Die römischen Truppen, die von Aquileia in Oberitalien aus über die Rotenmanner Tauern und die Radstädter Tauernpässe vordrangen und 15 v. d. Ztr. das Gebiet zwischen den Alpen und der Donau eroberten, zogen auch über die uralten Straßen des Pfyrrn, des Salzburger Landes und des Hallstätter Salzberges, die sich in der Welsler Gegend vereinigten. Hier trafen sie auf eine bereits bestehende keltische Siedlung, deren Namen *Ovilaba* sie übernahmen. Wels war im Gegensatz zu den anderen bekannten Römerorten des *Ufernorikums*, die rein militärische Stützpunkte waren, von allem Anfang an eine bürgerliche Niederlassung. Sie wurde wegen ihrer günstigen Lage als Etappenort mit Verbindungsstraßen zu den Kastellen an der Donau als Stützpunkt gewählt.

Wels hat in den ersten Jahrhunderten nach der Zeitenwende erhöhte Bedeutung erhalten, was daraus entnommen werden kann, daß Wels von Kaiser Hadrian zum „*municipium*“ erhoben wurde, also das römische Stadtrecht erhielt, später vom Kaiser Caracalla zum Range einer Kolonialstadt erhoben wurde und gegen die Alemanneneinfälle starke Befestigungen erhielt. Wels hat damals als Hauptort des *Ufernorikums* auch die politische Verwaltung des ganzen norischen Gebietes geführt. (93, S. 31 u. 32.)

Die Lage von Wels in der Römerzeit dürfte sich ungefähr mit dem heutigen Stadtkern decken. Dies läßt sich aus den Entfernungsangaben des antoninischen *Itinerariums* und den Angaben der sogenannten „*Peutingerschen Tafel*“ erschließen. (78, S. 3.) Dieser Schluß wird überdies noch durch folgende Tatsache bestätigt. Man entdeckte, daß eine wallartige Erhöhung, fast rechtwinkelig geschlossen, das Gebiet des heutigen Wels durchzieht. Ausgrabungen haben ergeben, daß unter diesem Wall die römische Stadtbefestigung liegt. Das Stadtbild muß kriegerisch und eindrucksvoll gewesen sein, da die Stadtmauer durch fünfzig, 67 m voneinander entfernte Türme verstärkt war, die 6.3 m im Geviert maßen. (93,

S. 29.) Das bewundernswert ausgebaute Straßenwesen hat zweifellos auch den Handel dieser Zeit nach Wels gelenkt und es hat sich, wie die zahlreichen Münzfunde und sonstige Funde aus der Römerzeit bestätigen, *Uvilaba* nicht nur in militärischer und verwaltungstechnischer, sondern auch in wirtschaftlicher Hinsicht zu einem Hauptort und Mittelpunkt des Landes entwickelt.

Aller Wahrscheinlichkeit nach bestand *Uvilaba*, wenn auch nicht unberührt von den fürchterlichen Kämpfen der spätrömischen Soldatenkaiser und wohl auch durch das Schwinden der römischen Macht in seiner Bedeutung gesunken, bis in die Zeit der Völkerwanderung hinein. Die letzte Spur geordneter römischer Herrschaft in Wels ist eine in Wels aufgefundene Goldmünze des *Procopius Anthemius* (467—472), dann scheinen die Wogen der Völkerwanderung über der römischen Kolonialstadt zusammengeschlagen zu haben. (78, S. 10, 16.)

2. Wels im frühen Mittelalter.

Nach dem Zusammenbruch des Ostgotenreiches wurde das Land von den Bajuwaren besiedelt und unter ihre Herrschaft genommen. Die neuen Siedler gründeten in der südöstlichen Ecke der römischen Stadt eine neue Niederlassung. Ziemlich gleichzeitig dürfte das in den Stürmen der Völkerwanderung untergegangene Christentum wieder ins Land gekommen sein und zusammen mit der jungen germanischen Neusiedlung kulturell und wirtschaftlich eine gewisse Blüte zur Folge gehabt haben. Dieses neuerliche Vordringen der christlichen Mission wurde durch die schiffbaren Flüsse und die noch erhaltenen Römerstraßen erleichtert. Wels dürfte — obwohl Quellen, die dies mit Sicherheit erschließen ließen, äußerst spärlich sind — bald wieder zu einiger Bedeutung gekommen sein, da im alten *Uvilaba*, dem einstigen Mittelpunkt des volkswirtschaftlichen Verkehrs im oberen *Ufernoricum*, strahlenartig neun Haupt- und Nebenstraßen von allen Richtungen her zusammenliefen. Urkundlich wird Wels sehr frühzeitig genannt. Am 6. Juni 776 schenkte *Macheln* der Kirche zu *Freisingen* das Gut zu *Polasing* bei *Eferding*, und zwar „in castro quod nuncupatur *Weles*“. Weil die Anlage eines *castrums* den längeren Bestand einer bedeutenderen Siedlung voraussetzte, kann man daraus wohl schließen, daß Wels nach den Stürmen der Völkerwanderung bald seine wirtschaftliche und damit wahrscheinlich auch seine kulturelle Stellung im *Ufernoricum* wieder gewonnen hat. Auch militärisch dürfte Wels schon sehr früh von Bedeutung gewesen sein, da das erwähnte *castrum* wahrscheinlich zur Deckung der in der Römerzeit bestandenen und vermutlich sehr bald wieder hergestellten *Traunbrücke* errichtet worden sein dürfte. (78, S. 15.)

Auf die wiedergewonnene Bedeutung der Stadt Wels oder zumindest auf ein neu emporblühendes Leben läßt eine um 100 Jahre jüngere Schenkungsurkunde des Königs *Anulf* schließen, aus deren Wortlaut hervorgeht, daß es damals (888) zu Wels mehrere kirchliche und Profangebäude gegeben hat und die land=

wirtschaftliche Besiedlung in der Umgebung der Stadt schon sehr fortgeschritten war, da Felder, Weiden, Wiesen, Wasserläufe, Mühlen und Fischereien als Gegenstand der Schenkung genannt werden. Alles das konnte nicht das Werk weniger Jahre gewesen sein, sondern nur eines längeren Zeitraumes, in dem die verwüstete Gegend neu aufgebaut und der Kultur wieder zugänglich gemacht werden konnte. (78, S. 13 u. 14.)

Städtebaulich dürften sich im Frühmittelalter, wie aus dem Grundriß der Stadt hervorzugehen scheint, zwei Mittelpunkte der baulichen Entwicklung herausgebildet haben. Die Ansiedlung entwickelte sich einestells um die Burg und andernteils um den breiten und langen Stadtplatz. (75, S. 35.) In den folgenden Epochen gewann Wels einmal militärische Bedeutung als Stützpunkt gegen die Einfälle der Ungarn und 943 wurde hier von den Deutschen ein bedeutender Sieg gegen die Ungarn erfochten. Wels unterstand dem Grafen von Lambach und war schon vor 1061 Markt geworden. Die Stadt wechselte nach dem Aussterben dieses Geschlechtes den Stadtherrn und nahm dann unter den Babenbergern wieder einen namhaften Aufstieg. (78, S. 19, 26, 33.)

3. Wels im Hochmittelalter.

In Urkunden des 12. Jahrhunderts wird Wels bereits als „civitas“ bezeichnet und muß die Bürgerschaft ziemlich zahlreich gewesen sein, weil bereits ein Stadtrichter an der Spitze stand und von der Auswahl vier angesehenen Bürger die Rede ist, die dem Brückenmeister zur Seite gegeben werden sollten. 1138 wurde die Traunbrücke von allen Abgaben und dem Brückenzoll freigemacht. Diese Tatsache brachte, zusammen mit der günstigen Lage im Schnittpunkt zweier bedeutender Handelsstraßen, der Straße durch die Trauebene von Ulm—Augsburg—Wels—Linz nach Wien und der von Italien kommenden Pyhrnstraße, die Grundlage jenes Aufstieges zu einem bedeutenden Handelsplatz. 1328 wird das Marktrecht neuerlich bestätigt. 1372 wird das Holzstapelrecht verliehen, welche Begünstigung der Ausgangspunkt eines blühenden Holzhandels wurde. 1373 wird Wels, zugleich mit vier anderen obderennsischen Städten, die Einfuhr venezianischer Waren über den Oberzeyringer-Sattel und den Pyhrnpaß nach Oberösterreich bewilligt und wurde dadurch in den großen süddeutschen Handelsverkehr mit Oberitalien eingeschaltet. 1382 erhalten die Welsler Bürger für die von Linz, Steyr, Enns und Freistadt kommenden Waren das Stapelrecht und durch ein Privileg von 1394 die völlige Handelsfreiheit. (78, 5, 54—55.)

Am Ende des 13. Jahrhunderts wurde das städtebauliche Antlitz der Stadt durch die Erbauung des Pollheimerschlosses in der Nordwestecke von Wels verändert. Der landwirtschaftliche Handel nahm einen derartigen Umfang an, daß seit dem Jahre 1412 ein zweiter Wochenmarkt eingeführt wurde. Mit der Befreiung von den sogenannten Grunddiensten durch Rudolf IV., welche Prälaten,

Klöster, Gotteshäuser, Edelleute, aber auch Bürger auf den Häusern, Baumgärten und Hoffstätten in der Stadt und in den Vorstädten hatten, fiel ein die Wirtschaftsentwicklung hemmender Umstand ebenso hinweg wie durch die am gleichen Tag (20. August 1360) erfolgte Regelung der Überzinsung der Häuser, die dazu geführt hatte, daß viele davon verödet waren oder verfielen. (78, S. 59, 52.)

Wels, das seit dem Jahre 1222 (dem Jahre, seit welchem es als „Stadt“ bezeichnet wird), das Recht zur Abhaltung des Jahrmarktes besessen haben dürfte, gewann 1422 auch die Blutsgerichtsbarkeit.

Weitere Bedeutung erhielt die Stadt, abgesehen von der schon geschilderten handelsgeographischen Lage auch dadurch, daß sich die Salzschiifahrt aus dem Salzkammergut auf der an Wels vorüberfließenden Traun vollzog, so daß Wels auch am böhmischen Salzhandel teil hatte. Die Traun aufwärts wurden hauptsächlich Getreide, Stoffe, Wein und auch Eisenartikel verfrachtet. Die Wasserwege wurden wegen der schlechten Straßenverhältnisse vorgezogen. Im Frühmittelalter überragte Wels auf wirtschaftlichem Gebiet Einz in mancher Hinsicht. Erst im späteren Mittelalter wuchs Einz infolge der günstigeren Lage an der Donau und als Sitz der Landesverwaltung in seine Stellung als erste Stadt des Landes hinein. Wie in den anderen Städten des 15. Jahrhunderts, entfaltete sich auch in Wels das Bürgertum. In seinen Händen lag der Handel, großer Wohlstand und Macht. Auch das Handwerkertum gewann größere Macht und ertrotzte sich in endlosen Kämpfen, die allerdings nicht den Charakter ausgesprochener, offener, blutiger Klassenkriege annahm, wie in den norddeutschen und rheinischen Städten, in seinen Zünften die politische Gleichberechtigung mit dem Bürgertum. Diese Kämpfe dauerten noch bis ins 17. Jahrhundert hinein.

4. Wels im Frühkapitalismus.

Im 15. und 16. Jahrhundert reichte die Handelstätigkeit unserer Bürgerschaft ziemlich weit. Wels war damals in das reiche Leben des Frühkapitalismus eingeschaltet. Die Fugger aus Augsburg, die See aus Nürnberg, die Diati und Menegatti aus den italienischen Stadtstaaten hatten in Wels ihre Niederlassungen und Faktoreien. Wels war das Zentrum des oberösterreichischen Seinenhandels. Ruprecht Trinker, ein Welsler Bürger und ansässiger Kaufmann, verhandelte beispielsweise oberösterreichisches Seinen nach Italien und brachte von dort Samt und Seidenstoffe zurück, die er nach Augsburg, Breslau, Leipzig und Krakau weiterkaufte. (37, S. 16, 17.) Diese weitreichenden Handelsbeziehungen seiner Bürger brachten Wels auch in engere Berührung mit den geistigen Bewegungen des 16. Jahrhunderts, und die evangelische Lehre hat frühzeitig in Wels Eingang gefunden. Die führenden Welsler Handelsherren waren, wie fast die ganze Stadt, um 1570 Anhänger der Lehre Luthers gewesen. Die theologischen Richtungsstreitigkeiten zwischen Flaccianismus, Calvinismus und Zwinglianis-

mus drangen sogar bis in die Ratsverhandlungen ein. Auch die Stadt war gewachsen. Nach dem Steuerbuch der Stadt Wels aus der Zeit ihrer Hochblüte vor dem Ausbruch des Bauernkrieges gab es in Wels 533 bürgerliche Häuser und mit den adeligen Freihäusern sogar noch mehr. Noch 1576 betrug die Zahl der Häuser 453. Wels war damals nach Steyr die größte Stadt Oberösterreichs. Die Wirtschaftskraft der Stadt wurde von der Dynastie zur Überwindung der durch die Glaubensstreitigkeiten und den andrängenden Islam entstandenen Schwierigkeiten stark in Anspruch genommen. Ferdinand I. nahm beispielsweise von der Stadt Wels im Jahre 1559 ein Darlehen von 22.000 Gulden auf. Die Summe wurde nicht aus der Gemeindefasse als Darlehen gegeben, sondern von der Stadt auf Zinsen von der Bürgerschaft aufgenommen. Das auf diese Weise dem Landesherrn zur Verfügung gestellte bürgerliche Privatvermögen blieb daher dem Wirtschaftsleben auf längere Zeit entzogen. Auch andere Schwierigkeiten lasten in dieser Zeit vor dem Niederbruch in den Bauernkriegen auf dem Wirtschaftsleben der Stadt. Nicht nur im Inneren der Städte wogten politische und wirtschaftliche Kämpfe zwischen Handwerker und Bürger, sondern die Städte selbst hatten ihrerseits Angriffe des Adels und des Klerus auf ihre Handelsfreiheiten abzuwehren. Die oberen Stände bemühten sich vor allem, das Bürgertum aus dem Weinhandel auf dem Lande auszuschalten. Auch der Handel der Ausländer wirkte drückend auf den Handel der Städte. (77, S. 37—40.)

Wels muß sich trotz der oben geschilderten Schwierigkeiten großer Wohlhabenheit erfreut haben, denn die Stadt konnte am 31. Dezember 1597 dem Erzherzog Matthias 20.000 Gulden leihen, wofür ihr dieser seine Herrschaft Starhemberg verpfändete. (78, S. 91.) Auch die politische Bedeutung der Stadt Wels scheint in den Jahrzehnten vor dem Bauernkrieg beträchtlich gewesen zu sein. So wurden die landesfürstlichen Städte auf einer im Konfessionsstreit 1607 in Horn abgehaltenen Kampftagung der evangelischen Landstände durch den Welsler Bürger Rupert Trinker vertreten. (78, S. 94.) Ebenso wurde im Jahre 1619 der Bürgermeister Hieronymus Gruber von Wels eingeladen, als Abgeordneter der landesfürstlichen Städte nach den Niederlanden zu reisen, um den Erzherzog Albert zur Annahme der Landesregierung zu bewegen. (78, S. 100.) Der beginnende Dreißigjährige Krieg brachte der Stadt Wels bedeutende finanzielle und militärische Lasten.

In diesem Jahrhundert der größten Blüte der Stadt Wels waren in wirtschaftlicher Hinsicht der Getreidehandel, der städtische Salzverschleiß, die Maut in Wels, die Leinwanderzeugung und der Leinwandverschleiß, der Handel mit Erzeugnissen der städtischen Messerindustrie und mit Eisen von hervorsteckendster Bedeutung. Die Getreidewirtschaft und der Getreidehandel wurden von der Stadt obrigkeitlich bewirtschaftet, um nach den Grundsätzen mittelalterlicher Stadtwirtschaftspolitik eine geordnete Getreideversorgung der Stadt möglich zu machen.

Verschiedene Maßnahmen dienten diesem Zweck, jedem Bürger ohne Zwischenhändler zu billigem Getreide zu verhelfen: der Straßenzwang, der selbst in normalen Zeiten strenge gehandhabt wurde, um die in Stadtnähe befindlichen Getreidefrachten, die nicht auf Paßbrief geführt wurden, in die Stadt zu leiten und den Kauf außerhalb der Mauern und eine Umgehung des Marktes hintanzuhalten, jowie das Einstandsrecht der Einheimischen, das ist das Recht, die für den Haushalt nötige Getreidemenge aus einer größeren zu Markte gebrachten Getreidefracht auch ohne Zustimmung des Händlers zu erkaufen. Diese mittelalterlicher Wirtschaftspolitik entspringenden Maßnahmen erfüllten in bewegteren Zeiten ihren Zweck nicht mehr, und so mußte der Rat von Wels die Preisbildung freigeben und 1614 auch mehr oder weniger den freien Handel. Zur Deckung des Bedarfes in Kriegszeiten wurden große Getreidekäufe und Einlagerungen seitens der Stadt durchgeführt, die in erster Linie der Versorgung der ärmeren Bevölkerungsschichten dienten und zu einem gegenüber dem Marktpreis gleichbleibenden Preis abgegeben wurden. Die Getreideeinfuhr erfolgte von den zuführenden, gewerbmäßigen Getreidehändlern der Stadt selbst überwiegend aus den Landstrichen am linken Traunufer: der Hausruß- und der Rieder Gegend, der Gegend von Waizenkirchen und Utschach, hauptsächlich aber aus der Welscher Heide selbst, besonders aus der Gegend um Hürsching. Die Getreideausfuhr erfolgte zumeist ins Salzkammergut — die sogenannten Fürkäufer aus Gmunden, die die landesfürstlichen Gewerke des Salzkammergutes mit Getreide versorgten, besaßen auf dem Welscher Markt ein beschränktes Einstandsrecht — ebenso aber auch in das Gebiet von Kirchdorf und Klaus und in die Ortschaften des Ennstales, vorab nach Steyr und dann in die Gegenden von Schwanenstadt und Vöcklabruck, St. Georgen, Schörfling und Mondsee. Dieser ausgedehnte Getreidehandel litt unter der Unregelmäßigkeit der Maße, was dazu führte, daß 1570 der gestrichene Metzen als allgemein zu verwendendes Maß eingeführt wurde und das Getreidemeßamt, das zwar erst 1685 urkundlich nachweisbar erscheint, aller Wahrscheinlichkeit nach aber bedeutend älter ist, errichtet wurde. (77, S. 45.)

Der Salzverschleiß, den die Stadt innehatte, ist als Entgelt für die den Gmündner Händlern gewährten Vorrechte auf dem Welscher Getreidemarkt zu betrachten. Es stand der Salzhandel in engem Zusammenhang mit dem Getreidehandel. Bei Getreidemangel sank auch die Salzzufuhr. Den Salzverschleiß führte die Stadt in eigener Regie durch das Salzkammeramt und es bildete dieser eine ergiebige Einnahmsquelle der Stadt. Abgesehen von der Abgabe des Salzes an die Stadtbevölkerung, waren Hauptabsatzgebiete: das obere Donautal, die Gegenden um Utschach, Eferding und der dort umliegenden Orte, seit 1622 sogar Mauthausen. (77, S. 54 u. 55.)

Die Mauteinnahmen der Stadt Wels betragen zwischen 158 fl. im Jahre 1508 und 676 fl. im Jahre 1613, wobei allerdings die Schwankungen des Geldes

unberücksichtigt geblieben sind. Aus den Mautbüchern von 1600 an ist zu entnehmen, daß die Hauptausfuhrwaren des Landes die Erzeugnisse der heimischen Eisen- und Textilindustrie, ferner Rohprodukte wie Häute, Felle, Wachs, Unschlitt, Wein und Salz waren. Die erhobenen Mautabgaben waren zum größten Teil Transitzölle und lassen daher weniger den Eigenhandel der Stadt als den gesamten oberösterreichischen Handel beurteilen. Nach den Mautbüchern weist die Straße Einz—Salzburg im 16. Jahrhundert von allen Wels berührenden Straßen den größten Verkehr auf. Abgesehen vom Lokalverkehr wurde auf diesem Wege Eisen, Sensen, Felle und Unschlitt nach Tirol und der Schweiz befördert und Wein in großen Mengen in die bayrischen Alpenlandschaften verfrachtet. Die Straße nach Ried und Braunau passierten die großen Viehtransporte von Ungarn herauf, die meist in die oberdeutschen Städte Augsburg, Regensburg, Ulm usw. gingen, dann vor der Erntezeit Frachten mit Eisen und Eisenwaren, Sensen und Strohmessern, ferner von Fellen, Häuten und Wachs. Die Straße über den Pyhrn — eine der ältesten Oberösterreichs — die schon frühzeitig größere Bedeutung erlangt hatte und deren Benützung im Mittelalter den oberösterreichischen Städten vorbehalten blieb, war im 16. Jahrhundert eine der Hauptstraßen für den Handel mit dem Süden. Eingeführt wurden Spezerei- und Kolonialwaren, ausländische Textilfabrikate, besonders feine Tuche aus Deutschland und Italien.

In Wels waren von den oberösterreichischen Städten die größte Anzahl von Leinenwebern ansässig und es war dieses Gewerbe im ganzen Lande sehr stark vertreten. Zwischen Salzburger Handelsleuten, die das Handwerk zeitweise im Verlage führten, und der Stadt Wels, die dem Verlage Auswärtiger ablehnend gegenüberstand, kam es zu Schwierigkeiten. Die Welsler Leinwandhändler führten selbst den Verlag. Die Leinwandausfuhr nach Italien gewann ein bedeutendes Ausmaß, aber auch die nach Süddeutschland, Wien und nach dem Norden und begründete den feinerzeitigen Reichtum der Stadt zu einem wesentlichen Teil. (77, S. 61—66.)

Im 16. Jahrhundert war die Stadt auch der Sitz einer regen Eisenindustrie, vornehmlich die Erzeugung von Messern und Draht gewann größere Bedeutung. Über den Umfang des Handels und der Erzeugung kann mangels Quellen nicht viel gesagt werden. Die Versorgung aller Eisenhandwerke erfolgte mit Innerberger Eisen aus Steyr und wurde von Privathändlern durchgeführt, die auch den Vertrieb der Erzeugnisse durchführten, da sie die Erzeugung im Verlag gehabt haben dürften. (77, S. 66—69.)

Diese wirtschaftliche Hochentwicklung gab auch dem bürgerlichen Kunstsinne die Unterlage. Es entstehen kostbare Renaissancebauten mit den für diese Zeit bezeichnenden großen Höfen und den Säulengängen in allen Stadwerken. Der bezeichnendste Renaissancebau ist das heutige Polizeigebäude, das die charakteristischen Steinfacetten trägt von der Art, wie sie auch am Lederertor und an eini-

gen Häusern angewendet erscheinen. Die Entwicklung des Stadtwesens zu dieser Zeit zeigt auch der wertvolle, mit kostbaren Goldschmiedearbeiten und einem kunstvoll bemalten Titelblatt versehene Pergamentband, mit welchem Kaiser Rudolf II. im Jahre 1582 die schon vorhandenen Rechte der Stadt neu bestätigte. Der Besonderheit halber sei auch noch erwähnt, daß in dieser Epoche Hans Sachs als Schuhmachergefelle in Wels beschäftigt war und hier seine ersten Dichtungen entstanden sind. (37, S. 15.) In dieser Epoche hatte das Stadtgebiet nicht nur den heutigen Umfang, sondern umfaßte bis zu den Reformen Josefs II. auch das Gebiet der Gemeinde Pernau und von der Gemeinde Lichtenegg die Ortschaften Au, Berg, Bernardin, Brandeln, Eben, Grabenhof, Hölzl, Lichtenegg, Rosenau, Trausenegg und Waidhausen, also den größten Teil der heutigen Gemeinde, und von der Gemeinde Thalheim die Ortschaften Uigen und Ufchet. (93, S. 100.)

5. Wels zu Beginn der modernen Zeit.

Das Jahr 1626 war für Wels ein Unglücksjahr und das Jahr einer Schicksalswende für Jahrhunderte. Der oberösterreichische Bauernkrieg tobte im Lande, und als am 10. Oktober 1626 die siegreichen Bauern in Wels einzogen, warfen die geschlagenen kaiserlichen Truppen die Brandfackel in die Häuser und vernichteten auf diese Weise die nördlichen und östlichen Stadtteile, und die innere Stadt fiel der Plünderung anheim. Von 552 Häusern blieben nur 322 bestehen, von denen ebenfalls viele ausgeraubt und zerstört waren. Die Durchführung der Gegenreformation zwang viele glaubenstreue Protestanten zur Auswanderung. Die vermögenden Bürger und viele Handwerker verließen die Stadt und der früher blühende Handel lag vollkommen darnieder. Es dauerte fast 250 Jahre, bis Wels wieder die Größe von 1626 erreichte. (77, S. 41.)

Die wirtschaftliche Erholung setzte in Wels zuerst im Marktwesen ein und es begann auch der Handel im Lande selbst sich allmählich auszuweiten. Im 18. Jahrhundert entwickelte sich das Gewerbe weiter und es entstehen sogar größere Manufakturen und arbeitsteilige Fabriken. (93, S. 115.) Die merkantilistische Wirtschaftspolitik brachte einen weiteren Aufstieg. Die Leute waren wieder wohlhabender geworden, was seinen Ausdruck auch in den vornehmen Bauten und den Fassaden der Häuser des Stadtplatzes fand, die im Barockstil nach dem Vorbild italienischer Baumeister errichtet wurden. Im österreichischen Erbfolgekrieg war die Stadt für kurze Zeit von den Bayern besetzt. Im Jahre 1779 erwarb Maria Theresia das Innoiertel, wodurch Wels zum natürlichen Mittelpunkt des Landes wurde. Unter Maria Theresia und Josef II. ergaben sich verschiedene Veränderungen. Der Vorort Uigen wird vom Welsler Stadtgebiet abgetrennt. Die Franzosenzeit zu Beginn des 19. Jahrhunderts brachte der Stadt schwere Not und harten Druck. Napoleon selbst weilte mehrmals in Wels. In den nachfolgenden

Friedensjahren erholte sich die Stadt wieder rasch. (36, S. 14 u. 15.) Aus dem Anfang des 19. Jahrhunderts wird berichtet, daß der Verkehr auf dem Wochenmarkt außerordentlich lebhaft war, und daß nicht allein aus der Umgebung von Wels, sondern auch aus den vier Kreisen des Landes ob der Enns und auch aus Salzburg, Böhmen, Niederösterreich und Ungarn Käufer und Verkäufer auf dem Wochenmarkt erschienen.

Im Jahre 1834 wurde die Pferdebahn von Budweis nach Gmunden gebaut, die ihre Gleise auf dem Vorstadtplatz liegen hatte. Im Jahre 1858 entstand die Kaiserin-Elisabeth-Westbahn und im Jahre 1861 die Eisenbahnstrecke Wels—Passau. Post- und Telegraphenbau überwand den Entfernungen in den Achtzigerjahren des vergangenen Jahrhunderts, und es setzte eine rasche Aufwärtsentwicklung ein. Die Bautätigkeit war außerordentlich rege. Die Tatkraft der Welscher Bürgerschaft erreichte den Bau der Lokalbahnen von Wels nach Grünau, Unterrohr und Aschach an der Donau. Dadurch wurden neue Absatz- und Zuggebiete erschlossen und Handel und Verkehr weiter gesteigert. (93, S. 115.) In der Zeit der Eisenbahnbauten entspinnt sich ein Wettstreit zwischen Wels und Linz um die Vorrangstellung im Verkehr. In der Streitfrage über den Ausgangspunkt der Kremstalbahn trug Linz den Sieg davon, Wels dagegen in der Frage der Abzweigung nach Passau. Es entwickelte sich zu Beginn des vergangenen Jahrhunderts in Wels die behäbige Wohlhabenheit des Biedermeier, und es begannen in diesem Bürgertum die ersten Regungen des Liberalismus. Das Revolutionsjahr 1848 schlug auch in Wels hohe Wogen. Der Ausbau der Verfassung wurde auch die Quelle von Änderungen in der Justiz- und Verwaltungseinteilung. Die politischen Bezirke wurden neu geschaffen, an die Stelle des alten Kreisamtes trat 1854 die Bezirkshauptmannschaft und als richterliche Behörde das Kreisgericht.

Die neue Verfassungsordnung und die vor und nach 1848 bis in die letzten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts sich entwickelnden politischen Strömungen und die langen Friedensjahre nach 1866 schufen die Grundlage für einen bedeutenden wirtschaftlichen Aufstieg, der selbst durch den großen Börsenkrach der siebziger Jahre nicht unterbrochen wurde. Fast alle größeren Unternehmungen, die in der Welscher Wirtschaftsgeschichte eine Rolle spielen oder gespielt haben, reichen wenigstens in ihren Anfängen in diese Jahrzehnte zurück.

Wels war in allen Zeiten seiner Geschichte ein Mittelpunkt des landwirtschaftlichen Handels, der durch die Erbauung der Eisenbahnstrecken Wels—Passau, Wels—Aschach, Wels—Unterrohr, Wels—Grünau und der Kaiserin-Elisabeth-Westbahn erhöhte Bedeutung gewann und seither hatte der Welscher Wochenmarkt in steigendem Ausmaß an Umfang und Wichtigkeit zugenommen. Eine Lagerhausgenossenschaft wurde gegründet und von ihr ein landwirtschaftliches Lagerhaus gebaut. Im Jahre 1870 erbaute die Stadt Wels in der Linzergasse ein Gas-

werk, das 1930 an den Stadtrand verlegt wurde. 1901 wurde das Elektrizitätswerk an der Traun errichtet. Die ständig steigende Entwicklung des landwirtschaftlichen Handels regte auch alle anderen Wirtschaftszweige zu höherer Leistung an. Alleingefessene Firmen haben sich in der Gesamtwirtschaft des Landes eine beachtliche Stellung erworben. (37, S. 142, 128 u. 129.)

Die Wichtigkeit der Stadt Wels als Industriestadt hat ihre ersten Anfänge und Grundlagen in den Jahrzehnten nach 1848. Die Anfänge der „Oberösterreichischen landwirtschaftlichen Maschinenfabrik U. G. Eppler & Bugbaum“ in Wels reichen beispielsweise in die siebziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts zurück. Damals errichtete Ernst Zorn aus Regensburg auf dem jetzigen Fabriksgrund eine kleine Erzeugungsstätte für landwirtschaftliche Maschinen. Im Zusammenhang mit dem Kremstal-Bahnprojekt wechselte die Anlage mehrmals den Besitzer und gelangte schließlich in die Hände jenes Augsburger Fabrikanten landwirtschaftlicher Maschinen, der 1883 mit den Brüdern Eppler in Augsburg eine Aktiengesellschaft gründete, in die er 1885 auch die Welscher Anlage einbrachte. Diese Gründung wurde die Grundlage der zeitgenössischen Unternehmung, und es kann die Geschichte dieses Unternehmens als Beispiel für die Geschichte eines beträchtlichen Teils der im vorigen Jahrhundert gegründeten Welscher Unternehmungen gelten.

Die bauliche Entwicklung der Stadt Wels machte in diesen Jahrzehnten große Fortschritte. In den Jahren 1854/55 wird die Heereskaserne gebaut, 1852 die evangelische Kirche. 1861 wird die städtische Sparkasse gegründet. Nach dem Brande von 1870 vollzog sich die bauliche Neugestaltung der Stadt in großzügiger Weise. An Stelle des Stadtgrabens wurde 1873 die Ringstraße angelegt, deren Vollendung in das Jahr 1899 fiel. 1875 wurde der Schmidtturm mit der angrenzenden Stadtmauer am mittleren Graben abgetragen. 1878 machten die vielen Neubauten eine gassenweise Hausnumerierung notwendig. 1879 wurde das Plobergersche Haus, das heutige Post- und Telegraphenamtsgebäude, gebaut und der Volksgarten angelegt. Die stürmische Entwicklung der Stadt ist nicht zu trennen vom Namen des Bürgermeisters Dr. Johann Schauer, unter dessen Führung (1887—1914) die Stadt ihr Gebiet vervierfachte. (36, S. 16 u. 17.) Doktor Schauer hat nicht bloß in wirtschaftlicher und städtebaulicher Hinsicht der jüngsten Geschichte der Stadt Wels die großen Entwicklungslinien vorgezeichnet, sondern auch dem geistigen und kulturellen Leben der Stadt. Die Gründung der Welscher Stadtbibliothek ist mit seinem Namen verknüpft, den Welscher Musikverein hat er durch 35 Jahre (1876—1911) ununterbrochen geleitet, und das Stadtmuseum verdankt seiner Anregung sein Heim. In dieser geistig regsamsten Zeit trat auch Wels mit den geistig führenden Männern der Epoche vielfach in Berührung, und es haben sich manche Söhne der Stadt Wels in der Welt, sei es auf dem Gebiete der Wissenschaft, der Kultur, der Politik oder der Wirtschaft, einen Namen

gemacht. In diese aufsteigende Entwicklung brachte der Weltkrieg einen tiefgehenden Absturz. Aus dem Zusammenbruch begann ein mühsamer, oft von Rückschlägen unterbrochener Aufstieg, und erst seit dem Anschluß an das Altreich eröffnet sich wieder ein neuer, großzügiger Ausblick.

Die heutige Stadt.

I. Das Stadtbild.

1. Der Grundriß.

Nach der Besprechung der Grundlagen der heutigen Stadt wenden wir uns bei der Darstellung des heutigen Stadtorganismus zuerst der Betrachtung der einzelnen Siedlungsercheinungen zu.

Die 2500 Jahre alte Geschichte, welche die Besiedlung von Wels durchlaufen hat, hat so manche Änderung des Ortes gesehen.

Die vielen Ausgrabungen haben uns ein gutes Bild von der ehemaligen Anlage der R ö m e r s t a d t gegeben. Sie hat wahrscheinlich den Grundriß von Wels stark beeinflusst. Vielleicht bildeten römische Straßenzüge oder auch Reste römischer Bauten nach Kriechbaum (96, S. 14), die Grundlagen für die so eigenartig regelmäßig verlaufenden Straßenanlagen. Wir wissen heute, daß die römischen Stadtmauern entlang dem Mühlbach in westlicher Richtung etwa bis zur Lokalbahn, von dort gegen Norden umbiegend bis zur Schubertstraße, entlang dieser nach Osten bis zur Karlsbrücke und von dort nach Süden zurück bis zum Ausgangspunkt bei der Burg am Mühlbach führten und eine Fläche von rund 92 ha einschlossen. Die alten Römermauern trugen rund 50 Türme in Abständen von ungefähr 67 m. Die Grundmauern eines solchen Turmes wurden in der Schubertstraße freigelegt. Aber die Verbauung dieser großen, von den Grenzwallen gebildeten Fläche ist uns wenig bekannt.

Als dann Ovilabis in den Stürmen der Völkerwanderung zugrunde gegangen war, erhob sich allmählich im südöstlichen Teil der ehemaligen Römerniederlassung eine neue Stadt. (95, S. 28 u. 29.) Den Ausgangspunkt für die Entwicklung des mittelalterlichen Wels bildete die Burg. An diese lehnt sich der älteste Teil der Stadt, die heutige Altstadt, an. Diese bald zu eng gewordene Stadt wurde zur Zeit der Babenberger durch die Anlage des Stadtplatzes, der, wie in den meisten oberösterreichischen Städten, eine besonders breite und verkehrsreiche Straße ist, bedeutend erweitert. Die breite Straße des Stadtplatzes zeigt sogar eine leichte Straßenkrümmung.

Der Welfer Stadtplatz war immer ein Straßenmarkt. Bei jenen Städten, bei welchen die Brücke nicht jene überragende Bedeutung hat, so daß sich der Straßen-

markt in der Fortsetzung der Brückenrichtung anschließt, erstreckt sich dieser parallel dem Fluß. Dies können wir auch in Wels beobachten, wo ebenfalls die Richtung des Straßenmarktes mit der des Flusses zusammenfällt. (96, S. 12 u. 13.) Die Burg-, Hafer- und Traungasse stellten die Verbindung der Altstadt mit dem Stadtplatz her. Auf der gegenüberliegenden Seite mündet die Schmidt- und Pfarrgasse in den Stadtplatz ein. Die verbaute Fläche von Wels im Mittelalter erreichte mit nur 12 ha nicht einmal ein Siebentel der Fläche der römischen Stadtanlage. (93, S. 28 u. 29.)

Die mittelalterliche Stadt wurde von dem Stadtgraben, der von dem Ledererturm bis zu dem Schmidtturm, Fischerturm und bis zu der Burg reichte, umsäumt. Im Süden versah der Mühlbach die Aufgabe des Stadtgrabens. Innerhalb dieses Befestigungsgrabens verlief, die ganze Stadt umschließend, die Stadtmauer, von der noch die ganze Südfront erhalten geblieben ist. Einzelne römische Turmreste dienten der mittelalterlichen Stadt als Untergrund für neue Türme, so daß die mittelalterlichen Türme an dem Ausmaße und der Mauerstärke den römischen Türmen gleichkamen. Durch vier Tore konnte man in das Innere der Stadt eingehen. Diese Tore gingen durch den Ledererturm und Fischerturm, welche im Westen und Osten den Stadtplatz abschlossen, so wie durch den Schmidt- und Traunturm, welche am Ende der Schmidt- und Traungasse lagen und den Nord- und Südausgang der Stadt bildeten. Drei weitere kleinere Ausgänge waren das Neutor in der Pfarrgasse, das Tor bei der Burg und bei dem Pollheimer Schloß. (93, S. 89 u. 90.) Da der Mauerring eine Erweiterung der Stadt verhinderte, bildeten sich außerhalb desselben die Vorstädte. Dazu gehört die jetzige Fabrikstraße (die ehemalige Lederergasse), die Linzer- (ehemalige Klingenschmidtgasse), die Fischergasse und der Kaiser-Josef-Platz, der früher den Namen Vorstadtplatz trug. Die mittelalterliche Stadterweiterung erfolgte derart, daß sich unabhängig von der alten Stadt neben dieser eine eigene neue Stadt bildete. Beim ehemaligen Vorstadtplatz läßt sich diese Art der Stadterweiterung deutlich erkennen. Durch den Stadtgraben und die Stadtmauer vollkommen vom alten Stadtteil getrennt, entstand diese Neustadt mit einer eigenen Kirche, St. Georgs-Kirche. Der Vorstadtplatz übernahm für dieses Gebiet die Rolle des Marktplatzes, und wir können diesen ebenfalls als Straßenmarkt bezeichnen. Vom Vorstadtplatz führen nach Süden einige Straßenzüge, Schederergasse, jetzt Hessengasse benannt, Bäcker- und Spitalgasse, ein Teil der jetzigen Bismarckstraße, zum alten Stadtteil. Der nördliche Teil des Vorstadtplatzes wies noch keine Straßendurchbrüche auf. Die drei Vorstadtstraßen, die Fabrikstraße (ehemalige Lederergasse), die Linzergasse (ehemalige Klingenschmidtgasse) und die Fischergasse sind ehemalige Zunftgassen, welche sich außerhalb des Stadtgebietes bildeten. Die alten Straßennamen weisen auf das jeweilige Gewerbe hin, welches in diesen Zunftgassen betrieben wurde. Das eisenerarbeitende Gewerbe ließ sich wegen des

Lärmes außerhalb der Stadt nieder, die Lederer und Färber bevorzugten die Lage am Mühlbach.

Die Lage der Vorstädte war keinesfalls günstig. Ungeschützt standen sie jedem feindlichen Angriff offen und sie wurden oft von großen Bränden heimgesucht. Nur wenig alte Häuser findet man in diesem Stadtteil, die hier schon im Mittelalter gebaut wurden.

Dieses mittelalterliche Stadtbild erhielt sich im großen und ganzen bis in die Siebzigerjahre des 19. Jahrhunderts. (Siehe Zeichnung 5.) Die Wehranlagen, Stadttürme (außer den vier Stadttürmen befand sich noch ein kleiner Turm mit einer Brücke über den Stadtgraben am Ende der Pfarrgasse), Stadtmauer und Stadtgraben umgeben die mittelalterliche Stadt. Außerhalb dieses alten Stadtkörpers schließen sich die Vorstädte, der Vorstadtplatz (Kaiser-Josef-Platz), Lederergasse (Fabrikstraße) und Fischergasse an. Die Herrengasse bildet die östliche Fortsetzung des unteren Grabens und mündet in die Einzergasse ein. Nach Süden konnte sich die Stadt wegen der Hochwassergefahr der Traun und ihrer ausgedehnten Flußverzweigungen nicht ausdehnen. Die Bestrebung einer Ausdehnung nach Norden zeigt sich schon durch die teilweise Verbauung entlang der St. Georggasse,

Katastralplan der Gemeinde Wels vom Jahre 1825.



Zeichnung 5

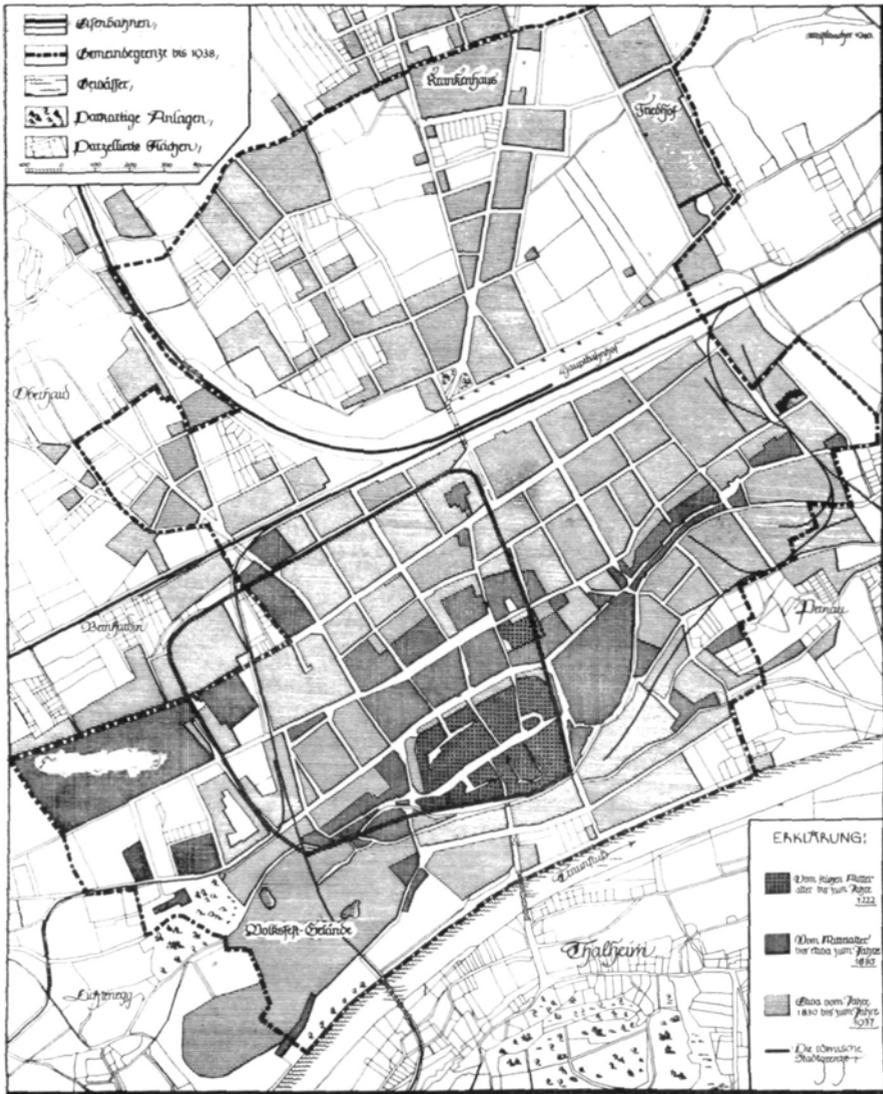
der nördlichen Abzweigung am unteren Ende des Vorstadtplatzes. Diese Straße führte dann weiter nach Eferding. Über den Vorstadtplatz führte auch die im Jahre 1834 erbaute Pferdeeisenbahnlinie Budweis—Einz—Wels—Gmunden.

Vom Jahre 1880 an setzte eine stürmische Bautätigkeit ein. Im Inneren der Stadt machte sich nun das Bedürfnis geltend, durch Straßen mit der Vorstadt in Verbindung zu kommen. Deshalb wurde die alte Stadtmauer abgetragen. Gleichzeitig mußte auch der Schmidturm fallen, und der breite Stadtgraben, der an der West-, Ost- und Nordseite das alte Stadtgebiet umgrenzte, wurde zugeschüttet. Dadurch wurde das schöne, alte Stadtbild gestört. Von den drei anderen Türmen wurde der Traunturm als Verkehrshindernis schon im Jahre 1842 abgebrochen, der Schmidtturm fiel im Jahre 1870 einem Brand zum Opfer und wurde nicht mehr aufgebaut. Nur mehr der Ledererturm blieb als Rest der früheren Wehranlage bestehen. An Stelle des Stadtgrabens entstand die Ringstraße und vom Postgebäude bis zum Lederertor die Pollheimer Anlage. Durch die Entstehung der breiten Ringstraße erhalten wir neben dem Stadtplatz und dem Kaiser-Josef-Platz die dritte, breite, in der West-Ostrichtung verlaufende Längsstraße im Stadtgebiet von Wels. Die Entwicklung der neuen Stadtteile strebte besonders in der Richtung gegen den Bahnhof. So wurde ein Bauplan für ein Straßennetz angelegt. Diese Straßen sind manchmal aus Feldwegen hervorgegangen und führten durch Wiesen, Felder und Äcker, welche die Stadt umgaben. Im Verbauungsplan wurde die schachbrettartige Anlage angewandt, welche sich im ganzen nordwestlichen und nordöstlichen Stadtgebiet südlich von der Westbahnstrecke findet. Die Ausführung dieses Planes ist noch nicht ganz vollendet, denn es bestehen noch einige Gassen, die ins offene Feld endigen. Auch gegen Süden bis zur Traun hin konnte sich durch das tiefere Einschneiden der Traun und das damit zusammenhängende Verschwinden der Hochwassergefahr die Stadt noch weiter ausdehnen, und es wurde der Kaiser-Franz-Josef-Ring angelegt.

Der nördliche neue Stadtteil jenseits der Bahn entwickelte sich erst in jüngster Zeit längs den alten Straßen, die nach Eferding, Puchberg und Wallern und nach Grieskirchen führen. Diese gehen radial vom Grünbach und dem neuangelegten Posthofplatz auseinander. Nach einem von der Gemeindevertretung beschlossenen Verbauungsplan wird in diesem neuen Stadtviertel das Straßennetz angelegt. Die großen freien Flächen, die sich zwischen den vorhandenen neuen Straßenzügen ausbreiten, lassen eine regelmäßige Anordnung des Straßennetzes und der Verbauungsflächen zustandekommen (siehe Zeichnung 6 über die bauliche Entwicklung der Stadt Wels von Ferdinand Wiesinger, 1930, und von der Verfasserin bis zum Jahre 1937 ergänzt).

Über die Ausdehnungsrichtung der Stadt läßt sich sagen, daß sie sich am weitesten gegen Norden ausdehnen konnte und sich auch nach dieser Richtung am weitesten entwickelt hat. Nach Westen und Osten erfolgte ebenfalls eine starke

Die bauliche Entwicklung von Wels.



Zeichnung 6

Erweiterung der Stadt und sie zeigt in diesen Richtungen schon eine einheitlichere und geschlossenere Form. Jedoch grenzen an diesen beiden Seiten die Dorfgemeinden Lichtenegg und Pernau, so daß nach dieser Richtung die Stadt eingengt wird. Nach Süden wird eine Ausdehnung durch die Traun verhindert und

jenseits der Traun, durch eine Brücke verbunden, liegt das Gemeindegebiet von Thalheim. Eine Eingemeindung dieser drei Nachbarortschaften war für die Fortsetzung der Grundrißverhältnisse bei einer Weiterausdehnung der Stadt wichtig.

Die Ausdehnung ist flächenhaft vor sich gegangen, nur im neuen Stadtviertel,

Die Verteilung der Verbauungstypen von Wels.



Zeichnung 7

im sogenannten Grünbachviertel, erfolgte längs den Straßen eine linienmäßige Ausdehnung. Durch die Stadterweiterung kamen auch bäuerliche Siedlungen in den Stadtbereich, welche aber die Entwicklung nicht beeinflussten, sondern fast vollkommen verschwunden sind und nur mehr ganz vereinzelt hinter der Herz-Jesu-Kirche vorkommen.

2. Die Verbauung.

Das Stadtbild von Wels bietet keinen eintönigen Anblick, sondern die einzelnen Bauungstypen geben in ihrer Zusammensetzung ein lebhaftes, abwechslungsreiches Bild. Die Art der Verbauung ist entwicklungsgeschichtlich begründet.

Über die Verteilung der verschiedenen Bauungstypen gibt uns die Zeichnung 7 Aufschluß.

Wie schon erwähnt, bildet die Burg, die Altstadt und der Stadtplatz den ältesten Teil der Stadt. Die Häuser der Altstadt sind hoch, schmal, reichen weit in die Tiefe und bilden enge Gassen. Als breiteste Straße wäre der Stadtplatz zu erwähnen. Die geschlossenen Häuserfronten zeigen durch die Straßenkrümmung des Stadtplatzes eine leichte Schwingung. Durch den Federerturm im Westen und die Stadtpfarrkirche im Osten wird der wie ein geräumiger, prunkvoller Festsaal anmutende Stadtplatz abgeschlossen. (Siehe Tafel 3, Bild 5 und 6.)

Das *Innstadthaus* beherrscht das Bild des alten Stadtteiles. Die Merkmale dieser Hausform sind die schmalen Vorderfronten der Häuser, ihre große Tiefe, sowie das Graben- oder Satteldach und die sogenannten Schürzen oder Stirnmauern (auch Attika-Aufbau benannt), welche die Häuser um 1650 bis 1700 durch italienische Baumeister erhielten. Die Fassaden der Häuser sind nach den verschiedensten Stilformen der Gotik, Renaissance, Barock und Rokoko ausgeführt. Die Straßenseite der Häuser hat eine Breite von drei bis vier Fenstern und die Häuser sind durchschnittlich zweistöckig. Die von einer geschwungenen oder gerade verlaufenden Kante begrenzte Stirnmauer macht den Eindruck, als ob noch ein weiteres Stockwerk vorhanden sei. Von den Türmen der Pfarrkirche, des Federertores und des Wasserturmes am Zwinger werden die Häuser überragt. Der Grund ist so stark überbaut, daß kein Raum frei bleibt für einen Garten, höchstens nur für einen kleinen Hof. Nur die Burg besitzt einen geräumigen Hof und eine große, schöne Gartenanlage. Dieses Stadtgebiet erreicht die größte Raumausnutzung und die dichteste Verbauung. Die Überfremdung macht sich in diesem Stadtteil kaum geltend. Es sind lediglich am östlichen Ende nach dem Brand im Jahre 1870 einige jüngere Miethäuser erbaut worden.

Ein zweites Gebiet der alten Bauweise erstreckt sich über die ehemaligen Vorstädte: Kaiser-Josef-Platz (früherer Vorstadtplatz), Fabrikstraße (frühere Federergasse), Fischer- und Einzergasse (frühere Klingenschmidtgasse). Infolge der großen Brände, von denen die Vorstädte heimgesucht wurden, sind die alten Häuser selte-

ner vertreten. So fiel am 10. Oktober 1626 der größte Teil des Kaiser-Josef-Platzes den Flammen zum Opfer. Erst nach langer Zeit wurden die Häuser wieder aufgebaut. Die meisten Bauten dieses Platzes stammen daher aus der Zeit nach dem Bauernkrieg.

Dieser Platz ist wieder eine breite Straße, welche an beiden Seiten von einer geschlossenen und gerade verlaufenden Häuserfront begleitet wird und nur im Westen an der südlichen Straßenseite eine leichte Ausbiegung der Häuserfront zeigt. Mit der Schönheit des Stadtplatzes läßt sich dieser Platz nicht vergleichen, da ihm jene Einheitlichkeit und Geschlossenheit fehlt. Im Osten grenzt der Semelturm und die einstige Spitalskirche (jetziges Verkaufslokal des Elektrizitätswerkes Wels) den Platz ab. Diese beiden Baulichkeiten, ferner der Turm der evangelischen Kirche und der turmähnliche Aufbau des modernen Gebäudekomplexes des Hotel „Greif“ überragen die anderen Häuser. (Siehe Tafel 2, Bild 5.)

Als älteste Hausform kommt in den Vorstadtvierteln noch das Innstadthaus vor, welches aber nicht mehr den Hauptanteil an der Verbauung hat. Am häufigsten ist dieser alte Haustyp noch am Kaiser-Josef-Platz und in der Fischergasse zu finden, wo er gegenüber jüngeren Hausformen noch vorherrscht. Die älteren Bürgerhäuser oder älteren Miethäuser in diesen alten Stadtvierteln sind mehrstöckig und besitzen noch jene schönen Formen. Teilweise ist schon ihre Längsseite nach der neueren, am Ende des 17. Jahrhunderts herrschenden Bauweise der Straße zugekehrt und sie reichen nicht mehr so weit in die Tiefe. Die Höhe der Häuser beträgt durchschnittlich zwei Stockwerke, selten mehr. In der Fischer-, Einzergasse und Fabrikstraße kommen vorwiegend Hausformen vor, die an ein Kleinbauernhaus erinnern und typische Vorstadthäuser sind. Diese Hausform entspricht der „Kümmersform“ bei Bobek. (2, S. 326.) Diese Häuschen, von kleinen Leuten bewohnt, sind niedrig, höchstens ein Stoß hoch, langgestreckt und bilden keine gerade Front, sondern sind je nach dem Verlauf der Straße etwas weiter vor oder zurück versetzt. Ihre Traufseite ist der Straße zugekehrt. Sie finden sich hauptsächlich in den Vorstadtstraßen und bilden einen Übergang zu den anschließenden dörflichen Siedlungen.

Die V o r s t ä d t e haben zum größten Teil die Form, die sie schon ursprünglich hatten, beibehalten, da sich verhältnismäßig wenig Neubauten an Stelle abgerissener alter Häuser oder an Baulücken einschieben, wie die nach dem modernen Stil gebaute evangelische (jetzt Schemm-) Schule zu Beginn der Einzergasse.

Daher ist von Überfremdung wenig zu merken. Im Vorstadtgebiet bevorzugt man noch geschlossene Bauweise. Durch die große Haustiefe sowie durch die zahlreichen Hintergebäude wird eine große Verbauungsdichte hervorgerufen.

Zwischen diesen beiden eben besprochenen alten Stadtteilen schiebt sich als fremdes Element der Kaiser-Wilhelm-Ring ein. Im Jahre 1873 wurde durch Einebnung des mittelalterlichen Stadtgrabens die breite Ringstraße angelegt und

nach dem Stil der Achtzigerjahre meist zweigeschossige Häuser errichtet. Der Teil der Ringstraße, welcher vom Pollheimer Schloß bis zum Ledererturm führt, wurde nicht verbaut, sondern als Parkanlage belassen. Die Form der Häuser gehört dem jüngeren Miethaustyp an. Nur die nördliche Häuserfront des Kaiser-Wilhelm-Ringes zeigt noch vereinzelt ältere Hausformen (einstockhohe Vorstadthäuser und ältere Miethäuser). In der westlichen Verlängerung des Kaiser-Wilhelm-Ringes, der Maria-Theresia-Straße, erhebt sich zur linken Hand am Beginn derselben das Sparkassegebäude und zur Rechten etwas weiter draußen das städtische Kreisgerichtsgebäude. In der östlichen Fortsetzung der Ringstraße, in der Herrengasse, findet sich die alte Miethausform des 18. Jahrhunderts. Daneben erhebt sich das prächtige Barockgebäude der Bezirkshauptmannschaft, das früher von adeligen Familien bewohnt war. Die Straße hat danach den Namen „Herrengasse“ bekommen.

An dieses geschlossene Stadtviertel legen sich die neuen, villenmäßig verbauten Gebiete von Wels an. Der Baustil der Villen hat sich ebenfalls geändert. Einmal zeigen sie die Form eines ein- oder zweistöckigen Miethauses, von dem sie sich nur durch die freistehende Lage unterscheiden, dann wiederum sind es einstockige Ein- oder Mehrfamilienhäuser. Ein freundlicher Eindruck wird durch die schön gepflegten Gärten hervorgerufen. Im Osten der Stadt erstreckt sich in offener Bauweise das Villenviertel. Ebenso hat im südlichen Teil der Stadt am Kaiser-Franz-Josef-Ring, in der Herzog-Friedrich-Straße, sowie auch im westlichen Stadtteil ebenfalls diese Bauform Anwendung gefunden. Auch in diesen Villenvierteln macht sich schon ein überfremdender Einfluß geltend durch die ganz modernen Bauten: Mädchen-Realgymnasium der Schulschwestern, Grieskirchnerstraße, Knabenhauptschule, Rainerstraße, und Kolping-Haus, Herzog-Friedrich-Straße. Durch die offene Bebauung ist die Bebauungsdichte in diesem Stadtgebiet geringer.

Als jüngstes Stadtviertel schließt sich jenseits der Westbahn das Grünbachviertel an. Am Grünbachplatz stehen jüngere Häuser, meist einstockige Miethäuser. Fast an der Stadtgrenze erhebt sich seit 1903 das Krankenhaus, in dessen Nähe seit 1907 die Herz-Jesu-Kirche und seit 1912 das Schulgebäude. In diesem neuen Stadtgebiet haben die städtischen Bauten einen beträchtlichen Anteil. Die jüngste und modernste Form des Miethauses fand bei dem Gemeindehäuserbau Verwendung. Außer diesen großen dreistöckigen Gebäuden entwickelt sich hier hauptsächlich eine Villenverbauung, meist Ein- oder Zweifamilienhäuser. Der größte Teil dieses Stadtviertels ist noch unverbaut, daher haben wir hier die geringste Bebauungsdichte.

Nördlich der Herz-Jesu-Kirche in der Eferdingerstraße, auch in der Puchbergerstraße, beide im Neustadtviertel nördlich der Bahn gelegen, sowie in der Maria-Theresia-Straße im Westen der Stadt hat sich in dem Übergangsbereich der

städtischen Verbauung und dem dörflichen Siedlungsgebiet der Nachbargemeinden noch vereinzelt die bäuerliche Siedlungsform erhalten.

Am Rande des engverbauten Stadtgebietes liegen die Industrieanlagen und die Gebäude der Eisenbahnen. Sie zeigen die ihnen eigene Form, meist niedere, langgestreckte Gebäude. Die ausgedehnten Anlagen des Hauptbahnhofes befinden sich im Norden, die Anlagen des Lokalbahnhofes im Westen des geschlossenen Stadtgebietes. Die Fabrikanlagen bilden gleichsam einen Kranz um die Stadt und bevorzugen besonders die Lage in der Nähe des Bahnhofes oder entlang des Mühlbaches, der als Werkkanal von der Traun abgeleitet ist.

In „sittengeschichtlicher Hinsicht“ ist das Antlitz der Stadt durch ihre Gesamtgeschichte entscheidend bestimmt. Im Früh- und Hochmittelalter, vorwiegend in der romanischen Kunstperiode, war Wels allmählich aus einer unter der Herrschaft der Grafen von Lambach und der Vögte des Bistums Würzburg stehenden ländlichen Siedlung zur Zeit der Babenberger zu einer „civitas“, also einer befestigten Stadt emporgewachsen. Aus dieser Zeit ist nur mehr das innere Sandsteinportal der um 1250 entstandenen dreischiffigen romanischen Kirche mit primitivem plastischen Schmuck erhalten. Im Hause Niedersüß lassen zwei erhaltene romanische Säulenschäfte auf das langsame Verschwinden der Holzbauten im Stadtkern schließen.

Das ausgehende Hochmittelalter und das Spätmittelalter, die Hochblüte der Gotik, haben schon mehr ihr Gepräge aufgedrückt. Anstatt der romanischen Basilika tritt im 14. Jahrhundert eine gleichfalls dreischiffige gotische Kirche, deren Glasfenster heute noch erhalten sind und bedeutende Kunstwerke darstellen. Es wird durch die Pollheimer das Minoritenkloster erbaut, es entsteht die kleine St. Georgskirche. Das Stadtbild wird durch den Geist der Gotik ganz entscheidend neugestaltet. Nicht bloß die Burg Wels, sondern auch eine große Zahl der Stadtplatzhäuser, das Haus Altstadt Nr. 16, der alte Ledererturm und der Wasserturm sind in ihrer äußeren Form durch die Zeit der Gotik gestaltet worden. Eine größere Zahl von Häusern am Stadtplatz, in der Hasergasse und der Traungasse, auch in der Johannis-, Fischer- und Schmidtgasse und im Schloß Pollheim weisen gotisches Maßwerk, Konsolen, Rosetten, Drei-, Vier- und Fünfpässe, Fischblasenornamente auf, sowie die typisch gotischen Eickthöfe und Arkadengänge, von denen der schönste im Hause Stadtplatz Nr. 40 zu finden ist. Auch den gotischen Spitzbogen mit schönem Maßwerk bei Toren und Fenstern kann man, wie beispielsweise im Schloß Pollheim, auch in ganz primitiver Bauart in den älteren Stadtteilen von Wels wiederholt begegnen.

Das machtvoll vorandrängende Lebensgefühl der deutschen Renaissance hinterließ in der zu dieser Zeit sehr wohlhabenden und bürgerstolzen Stadt Wels dauernde Spuren. Die Welsler Kaufherren dieser Zeit bauten sich ihre Häuser, das Handwerk, von dem vor allem die Goldschmiedekunst in diesen Zeiten

zu Wels einen gewissen Ruf genos, blühte. Diesen reichen und bürgerstolzen Geist atmen die großen Freihäuser am Stadtplatz und in der Traun- und Schmidtgasse. Unter ihnen fällt durch seinen wohlgegliederten und schön facettierten Außenaufbau mit dem schönen Portal das sogenannte Weiß'sche Freihaus auf, das nunmehr die Polizeihauptwache beherbergt. Dieses Gebäude läßt uns auch durch seine großzügig angelegten Innenräume und deren Ornamentik und Deckenschmuck einen Hauch vom Geist der deutschen Renaissance in Oberösterreich verspüren. Ähnlichen Eindruck macht das Kremsmünstererhaus (Stadtplatz Nr. 63) und mehrere Häuser in der Schmidt- und der Traungasse durch imponierende Arkadenhöfe. Von verschiedenen Stadtplatz-Renaissancebauten sind noch manche Einzelheiten erwähnenswert; so der Stuckfries in der Altika und die Schmiedeeisenarbeit in der Türlichte der Einhornapotheke, die Runderker an den Häusern Hafergasse 9, Stadtplatz 11, 38 und Freyung 1, die Sgraffittomalereien am erstgenannten Haus, die im Renaissancestil durchgeführte Umgestaltung des Federerturmes, der Erker im Hause Altstadt 15 und im Schloß Pollheim und zwei zu Ende des vorigen Jahrhunderts abgetragene Renaissancebrunnen.

An Barockbauten ist Wels zwar nicht sehr reich, es kann sich aber neben den anderen gleich großen österreichischen Städten sehr wohl sehen lassen. Die im übrigen gotisch gebliebene Pfarrkirche erhält an Stelle des gotischen Turmes eine mächtige Barockkuppel und drei Steinplastiken und das Wallfahrtskirchlein Schauersberg bei Wels einen Barockaltar, dem nur wenige in Oberösterreich gleichgehalten werden können. Sogar der berühmte Brandauer baute in Wels. (Die Bürgerospitalskirche „zur heiligen Elisabeth“.) Glanzstücke des österreichischen Barock sind neben der Fassade des Rathauses, des Kremsmünstererhauses und mancher Stadtplatzhäuser das Gräflich Salzburg'sche Haus am Kaiser-Josef-Platz (heute Revierbergamt) und das Gebäude der heutigen Bezirkshauptmannschaft. Barockes Kunsthandwerk bereicherte auch die Front des Rathauses durch sehr schöne schmiedeeiserne Korbgitter vor den Fenstern.

Das Rokoko hat in baulicher Hinsicht seine Spuren mit der für Bürgerhäuser selten schönen Fassade des Hauses Kaiser-Josef-Platz 56 in Wels hinterlassen. Die stilbildende Kraft der nun folgenden Zeitalter schwindet mehr und mehr dahin und schon das Empire macht sich nur mehr mit der Fassade und dem Portal des Hauses Stadtplatz Nr. 54 bemerkbar, während das Biedermeier im äußeren Stadtbild so gut wie überhaupt keine Spuren hinterlassen hat.

Die Zeit nach 1848 und vor allem nach 1870 veränderte das Stadtbild ganz gewaltig. Nach dem Brand, der in diesem Jahr in die städtebauliche Entwicklung von Wels stark eingriff, wurde der Fischerturm nicht mehr aufgebaut, der Stadtgraben verschwand, der Schmidtturm fiel der Spitzhade zum Opfer, die Renaissancebrunnen verschwanden. Es wurden die Grundlagen für die heutige städtebauliche Entwicklung gelegt. Die heute noch in Benützung stehenden Amts-

Schul- und Spitalgebäude, das bekannte Hotel „Greif“ und die Traunbrücke entstanden in diesen Jahrzehnten vor dem Weltkrieg im Stile dieser Epoche. Von Gebäuden, die nach dem Krieg entstanden und bis zu einem gewissen Grade von einem eigenen Stilwillen getragen sind, könnte man das Kaufhaus Mitterhauser (1925), das Verwaltungsgebäude des Elektrizitätswerkes, das Mädchen-Realgymnasium der Schulschwestern (1929), die Knabenhauptschule (1930), die Turnhalle des Deutschen Turnvereines, die evangelische Schule (1930) und das Kolpinghaus nennen. (37, S. 45—55.)

Ebenso wichtig wie die Besprechung der einzelnen Hausformen ist eine Erforschung des Stadtkörpers hinsichtlich der „Stockwerkzahl“. Da von amtlicher Seite keine statistische Übersicht über die Stockwerkzahl der Häuser vorliegt, ferner auch keinerlei Angaben über die Anzahl der bewohnten und unbewohnten Häuser vorhanden waren, nahm ich bei mehrmaliger Begehung des Stadtgebietes eigene Zählungen vor. Das Ergebnis meiner Zählung betrug 1168 für Wohn- oder gewerbliche Zwecke verwendete Häuser.

Anzahl der Häuser, gegliedert nach der Stockwerkzahl.

ebenerdig	einstöckig	zweistöckig	dreistöckig
160	679	293	36
Stockwerkzahl der Häuser in Hundertstel.			
13.7	58.1	25.1	3.1

Aus der vorhergehenden Zahlentafel ist zu entnehmen, daß der größte Hundertsatz, mehr als die Hälfte, auf einstöckige, ein Viertel auf zweistöckige Häuser entfällt. Hochbauten über drei Stockwerke fehlen ganz im Stadtbild.

Die Stockwerkzahl der Häuser ist hauptsächlich von der Hausform abhängig, da gewisse Hausformen ihre typische Stockwerkzahl besitzen. Wir finden in Wels bei dem Innstadthaus zum Großteil zweistöckige Formen, am Stadtplatz auch drei-, in den Vorstädten auch einstöckige. Die älteren Miethäuser sind ein oder zwei Stockwerke hoch, während beim jüngeren Miethaus die verschiedensten Höhen ein bis drei Stockwerke vorkommen. Bei den Einfamilienvillen haben wir ebenerdige oder einstöckige, bei den Zinsvillen ein- bis zweistöckige Formen, während die modernen Miethäuser und Großbauten zwei bis drei Stockwerke aufweisen. Die Vorstadthäuser und bäuerlichen Hausformen sind ebenerdig, höchstens einstöckig.

Am Aufbau der alten Stadtteile (Stadtplatz, Altstadtgebiet), sind somit die zweistöckigen Häuser am stärksten beteiligt, während in den alten Vorstädten (Kaiser-Josef-Platz, Fischergasse, Fabrikstraße) die ein Stock hohen Häuser überwiegen, mit Ausnahme in der Einzergasse, welche zum Großteil ebenerdig verbaut

ist. Der neuen Bauentwicklung entsprechend, wurde im Jahre 1873 der Stadtgraben zugeschüttet, und es entstanden auch an dieser Stelle die jüngeren Miethäuser, welche im Stadtgebiet (Kaiser-Wilhelm-Ring, Bismarckstraße) zwei Stockwerke erhielten, in den äußeren Stadtteilen, so z. B. am Grünbachplatz, nur einstöckig sind. Das nördliche Stadtgebiet südlich der Westbahnstrecke, welches im offenen Bausystem als Villenviertel entstanden ist, zeigt ein Gemenge von ein- und zweistöckigen Bauten. Die Villenbebauung im Stadtviertel nördlich von der Westbahnstrecke ist größtenteils einstöckig, zum geringeren Teil auch ebenerdig. Die großen, modernen Miethäuser, z. B. in der Puchberger-, Anton-Brudner-Straße und Dr.-Johann-Schauer-Straße sind zwei- oder dreistöckig; die kleineren modernen Miethäuser meistens ein- oder zweistöckig. In den Randgebieten treten noch die ebenerdigen Bauten in Erscheinung.

Die höhere Bauweise im Stadttinneren ist eine Folge der besseren Raumaussnützung, da der Bodenwert im Stadtzentrum ein höherer ist als an den Randgebieten einer Stadt. Es macht sich also bei der Verbauungshöhe ein allmähliches Absinken vom Kern gegen den Rand bemerkbar. Im Stadtgebiet ist auch ein größerer Teil der Fläche verbaut. Es zeigt sich somit bei der Verbauung im Stadttinneren der Fläche und der Höhe nach eine Verdichtung.

Ein früher schon zur Römerzeit verwendeter Baustein war der „Gropenstein“, ein zu Nagelfluh (Konglomerat) verfestigter Deckenschotter, der in der Umgebung von Wels im Gebiet der Traun-Enns-Platte vorkommt.

Als wichtigstes Baumaterial werden Ziegel, die zur Hauptsache von den Ziegeleien der Welsler Umgebung geliefert werden, verwendet, während das Holz als Baumaterial für Wohnbauten völlig verschwunden ist und nur mehr für gewerbliche oder industrielle Zwecke Verwendung findet.

Ziegel dienen an erster Stelle neben modernen Dachdeckungsmitteln für die Bedachung. Schindeldächer kommen nur mehr vereinzelt auf den kleinen, alten Vorstadthäusern vor.

Die Form der Dächer ist sehr verschieden. Je nach der Hausform finden wir das Walmdach, Krüppelwalmdach oder moderne Dachformen vertreten. Vereinzelt kommt auch noch das Pultdach vor. Drei große alte Bürgerhäuser, am Kaiser-Josef-Platz und in der Herrengasse gelegen, besitzen Mansardendächer. Bei den ältesten Häusern haben wir das Sattel- oder Grabendach.

Bei der Besprechung des Aufrisses muß auch der „unbebaute Raum“ erwähnt werden. Das gegenwärtige Stadtgebiet nimmt eine Fläche von 413 ha ein⁹⁾. Bei der flächenmäßigen Ausdehnung der Stadt wurde nicht die ganze Fläche vollkommen verbaut, sondern es finden sich noch im Stadtgebiet Baulücken. Der unverbauter Raum im Stadttinneren entfällt auf Straßen und Plätze, auf denen sich der Verkehr abspielt, sowie auf öffentliche Grünanlagen und private

Gärten und Höfe. Die Straßenlänge im Stadtgebiet beträgt 32 km. Von den 41,5 ha der Gesamtfläche von Wels entfallen auf:

Gesamtgrünflächen (öffentliche Anlagen, Sportplätze, Privat- und Schrebergärten, Grünflächen)	242 ha
Verbaute Fläche des Stadtgebietes	99 ha
Straßen, Gassen und Plätze	47 ha
Höfe, Wege, Bundesbahnen, Industriegleise, Bäche, Teiche, Schottergruben	25 ha

Diese Zahlenangaben wurden mir vom Stadtbauamt Wels zur Verfügung gestellt.

Somit betragen die Grünflächen 58,5 v. H. der Gesamtfläche von Wels und die übrigen Stadtgebiete 41,5 v. H.

Bei der Übergangszone vom städtischen in den ländlichen Raum entwickelte sich unmittelbar nach der Stadtgrenze die sogenannte „Grenzsaumsiedlung“, wie diese hinter dem Krankenhaus, wo die frühere Stadtgemeindegrenze verlief, ausgebildet zu sehen ist. Aus wirtschaftlichen Gründen entstehen diese Siedlungen, da außerhalb des Stadtgebietes der Boden billiger ist und die Steuern niedriger sind und die Siedler doch die Vorteile der Stadt genießen können. Deshalb liegen sie auch meist an Straßen, die zur Stadt führen. Es sind in der Stadt beschäftigte Arbeiter, Eisenbahner oder Angestellte, welche hier ihre Wohnstätten haben. Die Form der Häuser ist niedrig und langgestreckt oder es sind einstöckige Miethäuser. Durch die Eigenheimbewegung sind in neuerer Zeit auch Villen erbaut worden. Die Entwicklung der Siedlung erfolgte anfangs linienhaft längs der Gemeindegrenze und dehnte sich erst später in die Breite aus. (Siehe Tafel 2, Bild 4.)

Da die vier Nachbargemeinden jetzt zum Teil schon mit der Stadt Wels vereinigt sind, so kommt die schon lange bestehende organische Verbundenheit dieser umliegenden Orte mit der Stadt auch in einer gemeinsamen politischen Verwaltung zum Ausdruck. So soll an dieser Stelle eine allgemeine Besprechung der vier Nachbargemeinden (Thalheim, Lichtenegg, Puchberg und Pernau) folgen.

Die Industriedörfer rings um Wels haben ihren wirtschaftlichen und bis zu einem gewissen Grad auch verwaltungsmäßigen Schwerpunkt in Wels. Das zeigt sich in der Stadtgeschichte darin, daß sehr namhafte Teile der Gemeinden Thalheim, Lichtenegg, Pernau und Puchberg bis zu den josefinischen Reformen zum Stadtgebiet von Wels gehörten und jetzt zum Großteil eingemeindet sind.

Die bauliche Entwicklung dieser Gemeinden folgte ja immer schon dieser Neigung. Lediglich Thalheim, das jenseits der Traun gelegen ist, macht eine Ausnahme. Es hat von Thalheim auch in der vorjosefinischen Zeit nur Ustet und Uigen zum Stadtgebiet von Wels gehört. Die Ausdehnung der Stadt Wels, die, von ihrem Stadtkern ausgehend, sich unaufhörlich vollzieht und das Wachstum

der drei anderen nächstgelegenen Ortsgemeinden kommen einander entgegen. Verkehrstechnisch und städtebaulich geht die Verbauung immer mehr ineinander über. Die niedrigen Vorstadthäuser, die Ein- und Zweifamilienhäuserbauten der Zeit nach dem Weltkrieg und die Wohnhäuser der Arbeiter am Rande der genannten Industriedörfer lassen trotz der vorhandenen ziemlich großen unverbauten Fläche das Bild einer mit dem eigentlichen Stadtgebiet organisch zusammenhängenden, jedoch sehr aufgelockerten Verbauung entstehen. Die Fabriksbauten dieser Industriedörfer lassen im Zusammenhang mit der Bauweise der meisten Wohnhäuser in Puchberg, Eichtenegg und Pernau die eigenwüchsige Entwicklung der drei Industriedörfer dem aufmerksamen Beobachter aber noch immer erkennen.

In baugeschichtlicher Hinsicht ist in Eichtenegg ein aus dem 16. Jahrhundert stammendes, zweistöckiges Renaissanceschloß mit zwei Ecktürmen erwähnenswert und eine Kalvarienbergkirche mit zwei Barockaltären, alten Bildern und Schränken. Auch Puchberg besitzt ein Schloß mit zwei Rundtürmen, umgeben von schönen Parkanlagen.

Auffallender als die zwei genannten Baulichkeiten ist städtebaulich aber Thalheim, dessen Kirche, Schloß und Pfarrhof der Stadt Wels ein gewisses Profil verleihen. Die feine Nadel der im 15. Jahrhundert erbauten gotischen Kirche dieser im Jahre 1070 gegründeten Benediktinerpfarre mit ihrem behäbig ausladenden Pfarrhof und der im schönsten österreichischen Barock gehaltene Bau des Schlosses gibt der Stadt Wels im Südosten einen Hintergrund von eigenartigem landschaftlichem Reiz. Der Ort Thalheim selbst unterscheidet sich von den drei anderen genannten Ortschaften vornehmlich dadurch, daß er — abgesehen vom Ziegelwerk Uschet, das aber auf das Wesen der Ortschaft keinen gestaltenden Einfluß gewonnen hat — keineswegs den Typus eines Industriedorfes verkörpert, sondern den eines längs der alten Pyhrnstraße entstandenen Straßendorfes.

Von den in den genannten Industriedörfern gelegenen Industrien haben einige nicht nur über diese Ortschaften hinaus in der Welsler Entwicklung, sondern auch in der oberösterreichischen Wirtschaft Bedeutung gehabt oder haben sie noch, wie seinerzeit die Hinterschweigersche Maschinenfabrik und Eisengießerei und heute derzeit auch noch die Welsler Papierfabrik in Pernau und die Würzburgersche Ziegelei und Sägewerk in Uschet. Gerade durch das Auftreten so verhältnismäßig wirklich bedeutender Industrien, an deren Seite sich recht namhafte mittlere und kleinere Unternehmungen stellen, ist der Charakter der auf der Welsler Traunseite gelegenen genannten Industriedörfer ausgesprochen in dieser Richtung hin bestimmt worden und ihr ursprünglicher, zweifellos kleinbäuerlich-landwirtschaftlicher Grundzug so gut wie überhaupt verlorengegangen.

Bei den Besprechungen der Verbauung muß auch die Verteilung des unverbauten Raumes behandelt werden.

Dank der weitschauenden Tätigkeit des ehemaligen Bürgermeisterers Doktor Johann Schauer ist Wels eine Gartenstadt geworden, da er durch Ankauf von Wald- und Aугründen für die Stadt ein großes Stück Naturlandschaft erhielt.

Im Süden reichen am rechten Traunufer die bewaldeten Hänge des Reiningberges bis zu den Häusern von Thalheim herab. Von beiden Seiten wird die Traun von einer breiten Aulandschaft begleitet, die nur durch das Stadtgebiet unterbrochen wird.

Neben einer großartigen Turnhalle samt Spielplätzen haben wir im Südwesten der Stadt einen schönen, weitausgedehnten Park, den „Volksgarten“ mit der Volksfesthalle. Durch den Ankauf eines neuen Grundstückes wurde der Volksgarten noch vergrößert (49.214 m²) und der Stadtpark (34.721 m²) angegliedert. Anschließend an diese Parkanlagen dehnt sich das Gehege des in letzter Zeit erst aufgelassenen Hirschparkes (25.790 m²) aus.

Über die Verteilung der Grünanlagen können wir sagen, daß sie sich so wie die Sportplätze an der Grenze des geschlossenen Verbauungsgebietes befinden. Auch Felder und Wiesen liegen in diesen locker verbauten Gebieten (im Grünbachviertel). Die Schrebergärten sind meistens im Übergangsbereich gegen Pernau zu sehen. Außerdem verteilen sich die kleineren Grünanlagen ziemlich gleichmäßig auf jedes Stadtviertel.

Folgende Zusammenstellung gibt einen Überblick über die Größe der Grünflächen unserer Stadt. Die Zahlenangaben erhielt ich in entgegenkommender Weise vom Stadtbauamt Wels.

Die Gesamtfläche des Stadtgebietes von Wels beträgt 415 ha.

Hievon entfallen auf:

Privatgärten, Schrebergärten, Grünflächen	200 ha
öffentliche Gärten und Anlagen	20 ha
Turn- und Sportplätze	12 ha
Friedhof	10 ha
	242 ha

Somit beträgt die Gesamtgrünfläche 58.5 v. H. der Gesamtfläche des Stadtgebietes.

3. Die Bevölkerung im Siedlungsbild.

Die Darstellung über das Siedlungsbild wäre unvollständig, würde man den Einfluß der Bevölkerung auf das äußere Stadtbild unerwähnt lassen.

Der Einfluß der Bevölkerung im Stadtbild äußert sich vor allem in der Bevölkerungsverteilung auf den Raum. Für die Bestimmung der *W o h n d i c h t e*

stand mir nur eine Zusammenstellung von der Stadtgemeinde Wels für die Volkszählung am 22. März 1934 zur Verfügung. Daraus berechnete ich aus der Summe der Wohnbevölkerung die Wohndichte für die wichtigsten Straßen der einzelnen Stadtteile auf 100 m Straßenlänge.

Wir können aus den verschiedenen Wohnwerten der einzelnen Stadtgebiete die Bevölkerungsverteilung entnehmen und daraus wiederum Rückschlüsse auf die Art der Verbauung und den wirtschaftlichen Charakter der einzelnen Stadtteile ziehen.

Als die am dichtesten besiedelten Gebiete heben sich die ältesten Stadtteile heraus, und zwar das Altstadtgebiet (Burggasse, Altstadt), sowie der Stadtplatz, die Schmidt- und Traungasse und die alten Vorstädte. Obwohl die Wohnungsverhältnisse selbst in den alten Stadtteilen ungünstig sind und wir hier auch das Geschäftsviertel haben, so ist die Wohndichte in diesem Gebiete deshalb so hoch, da infolge der früheren Bauweise die Bodenfläche stark verbaut wurde und dementsprechend der unbebaute Raum sich nur auf enge Gassen (mit Ausnahme des Stadtplatzes) und auf kleine Höfe beschränkt. Außerdem sind die Häuser sehr hoch. Am dichtesten ist der Stadtplatz mit 248 Bewohnern pro 100 m Straßenlänge besiedelt, als nächstes folgt der Kaiser-Josef-Platz mit 162 Bewohnern. Diese beiden Straßen weisen auch die höchste Häuserzahl auf 100 m Straßenlänge auf: am Stadtplatz 13.6, am Kaiser-Josef-Platz 12.7. Anschließend reihen sich nach der Wohndichte die Linzer- (154), Schmidtgasse (123), Fabrikstraße (114), Burggasse (113), Altstadt (109), Traun- (108) und Fischergasse (91).

Zwischen diesen dichter besiedelten Wohngebieten schiebt sich als weniger stark besiedeltes Gebiet der Kaiser-Wilhelm-Ring (79), die Bismardstraße (74), die Bäcker-gasse (73) und Pfarrgasse (66) ein.

An diesen besprochenen Zonen dehnt sich, nach Norden und Nordosten bis zur Eisenbahnlinie reichend, das villenmäßig verbaute Wohnviertel. Die Dichtezahlen dieses Gebietes schwanken zwischen 26 (Rablstraße) und 100 (Hans-Sachs-Straße), reichen aber nicht darüber hinaus. Die lockere Verbauung, sowie eine größere Anzahl von Industrien längs der Bahn lassen keine so hohen Dichtewerte aufkommen.

Im neuen Stadtviertel, im Grünbachviertel, ist der am dichtesten besiedelte Straßenzug mit 39 Bewohnern die Eferdingerstraße, obwohl sie große Baulücken und einige öffentliche Gebäude aufweist. Sämtliche anderen Straßen dieses Stadtviertels sind noch bedeutend weniger vollständig verbaut als die eben besprochene. Außerdem herrscht in diesem ausgesprochenen Wohnviertel die villenmäßige Verbauung (meist Ein- und Zweifamilienhäuser) vor.

Was das Material zur Bestimmung der Wohnverhältnisse anlangt, so lag dafür ebenfalls nur die Zusammenstellung von der Stadtgemeinde Wels für die Volkszählung am 22. März 1934 vor. Im allgemeinen können wir sagen, daß

die Wohnverhältnisse in Wels günstig sind, da auf ein Haus nur 4.1 Wohnungen kommen. Bei einer Betrachtung über die Verteilung der Wohnungen auf die wichtigsten Straßen steht die Dr.-Johann-Schauer-Straße an erster Stelle mit 10.2 Wohnungen auf ein Haus, da in dieser Straße das große Beamtenhaus steht, obwohl das Realgymnasium als öffentliches Gebäude keine Wohnungen besitzt. Bei der Anton-Brudner-Straße mit 7,2 und der Puchbergerstraße mit 6.3 Wohnungen auf ein Haus im Grünbachviertel wirken sich nur die großen Wohnbauten der Stadtgemeinde Wels aus. Im älteren Stadtviertel zeigen die Burggasse mit 7.5 und der Stadtplatz mit 5.4 Wohnungen auf ein Haus noch höhere Wohnungszahlen. Für die übrigen Straßen schwankt sie pro Haus zwischen zwei und fünf. Daraus läßt sich ersehen, daß in Wels die großen Mietskasernen fehlen.

Ich konnte auf Grund eigener Beobachtungen im allgemeinen aus den einzelnen Hausformen auf die Wohnverhältnisse schließen. Aus der Bauart der alten Innstadthäuser, welche nur eine schmale Vorderfront von drei bis vier Fenstern aufweisen, läßt sich entnehmen, daß sie gegen die Straßenseite nur wenig Wohnräume besitzen, die übrigen Räumlichkeiten aber gegen den Hof oder einen Lichtschacht liegen. Eine bessere Verteilung der Wohnräume finden wir schon bei den älteren Mietshäusern, da diese infolge der langgestreckten Bauweise an der Vorderfront liegen. Die Anzahl der Räumlichkeiten ist bei diesen Wohnungen, falls sie nicht aufgeteilt sind, ebenfalls noch groß (vier bis sechs Räume), obwohl man bei den älteren Hausformen zum Teil die Anzahl der Räume in einem Stockwerk auf mehrere Wohnungen aufteilt. Die Wohnverhältnisse in den Vorstadthäusern sind infolge der geringeren Zahl der Räume (ein bis zwei) nicht besonders günstig. Meist sind diese Wohnungen von Arbeitern und Kleingewerbetreibenden bewohnt und zeigen eine starke Überbesetzung. Bei den jüngeren Mietshäusern haben wir vier bis fünf Räume auf eine Wohnung, ebenso auch bei den Villen und den modernen Miethäusern. In Wels überwiegen weitaus die mittleren Wohnungen.

Bei der Berechnung über die durchschnittliche Belegung ergab sich für ein Haus 13.8 und für eine Wohnung drei bis vier Personen.

Bei der Verteilung der Haushaltungen ergeben sich im Durchschnitt auf ein Haus 3.9 und auf eine Wohnung 1.04. Auf einen Haushalt kommen im Durchschnitt 3.5 Personen. Die Zahl der Haushalte mit Untermietern ist in Wels sehr gering.

Folgende Zusammenstellung gibt die Besetzung eines Hauses und einer Wohnung mit Personen, sowie die Verteilung der Haushaltungen auf ein Haus und auf eine Wohnung für besonders typische Straßen von Wels. Das für die Berechnung notwendige Zahlenmaterial habe ich der Zusammenstellung über die Volkszählung am 22. März 1934 von der Stadtgemeinde Wels entnommen.

Straßen	Anzahl der Personen		Anzahl der Haushaltungen	
	je Haus	je Wohnung	je Haus	je Wohnung
Stadtplatz	18.1	3.3	5.3	0.9
Kaiser-Wilhelm-Ring	15.0	3.2	4.6	0.9
Kaiser-Josef-Platz	12.8	3.9	3.4	1.0
Dr.-Franz-Groß-Straße	11.17	3.3	1.2	1.0
Salvator-Straße	10.8	3.4	3.1	0.9
Maximilian-Straße	11.8	2.9	4.0	1.0
Hans-Sachs-Straße	13.9	3.4	4.1	0.9
Stelzhammer-Straße	10.4	3.15	3.4	1.0
Schauer-Straße	24.9	2.7	7.1	0.7
Bismarck-Straße	8.6	2.7	3.0	0.9
Eferdingerstraße	10.0	3.0	3.3	1.0
Einzergasse	18.2	4.0	4.2	0.9
Fischergasse	11.0	2.9	3.8	1.0
Fabrikstraße	11.5	3.1	3.7	1.0

4. Die Wirtschaft im Siedlungsbild.

Bei der räumlichen Verteilung der typisch städtischen Wirtschaftszweige macht sich eine Verdichtung dieser gegen den Stadtmittelpunkt geltend. Andere Arbeitsstätten, zum Beispiel großgewerbliche und industrielle Betriebe, vermeiden wiederum eine Lage im Stadttinneren, da sie an den innerstädtischen Verkehr nicht gebunden sind. Für den Handel ist die Verkehrslage ausschlaggebend, deshalb spielt sich dieser in den verkehrsreichsten Straßen ab.

An wichtigen Geschäftsstraßen sind folgende zu nennen: Der Stadtplatz, der in der West-Ostrichtung verlaufende nördliche Teil des Kaiser-Wilhelm-Ringes, der Kaiser-Josef-Platz und die Bismarckstraße. Hier haben wir eine Ladendichte von über 100 v. H., d. h. also mehr Geschäfte als Häuser. Besonders die größten und wichtigsten Großhandelsgeschäfte, Großgasthöfe und Banken vereinigen sich in den drei parallel verlaufenden Straßenzügen, da hier auch der stärkste Verkehr durchgeht. Auch die Pfarr-, Schmidt- und Bäcker-gasse zeigen ebenfalls eine hohe Ladendichte von über 100 v. H. Folgende Zusammenstellung auf Grund eigener Zählungen läßt die genaue Ladendichte und die Geschäftsgröße der wichtigsten Geschäftsstraßen von Wels erkennen. Unter „Ladendichte“ verstehen wir die Anzahl der Läden, ausgedrückt in Hundertel der Häuserzahl (2, S. 352), unter „Geschäftsgröße“ die Anzahl der Geschäfte, berechnet auf 100 Meter Straßenlänge, und unter „Geschäftsdichte“ die Länge der

Geschäfte in Metern, berechnet auf 100 Meter Straßenlänge. Der Begriff „Ladendichte“, den auch Bobek in seiner Arbeit über Innsbruck von Wever übernommen hat (2, S. 352), sowie der von mir neugeprägte Begriff „Geschäftsgröße“ gibt noch keine vollkommen klare Charakterisierung der Straßen, da die Häuserfrontbreite, sowie die Größe des Geschäftes diese Begriffe stark beeinflussen können. Am besten aber kann durch den von mir in dieser Arbeit neu eingeführten Begriff der „Geschäftsdichte“ die Bedeutung einer Straße als Geschäftsstraße erfasst werden, da bei diesem Vorgang die Ladenlänge in Beziehung gebracht wird zu der Straßenlänge und die beiden eben erwähnten Einflüsse ausgeschaltet werden. Zu dem Begriff Laden werden nach Bobek (2, S. 352) im weitesten Sinne Gaststätten, Kaffees, Banken und gewisse Ämter gezählt.

Straße	Ladendichte	Geschäftsdichte vom Hundert
Stadtplatz	122	82.4
In der West—Ost-Richtung verlaufende Teil des Kaiser-Wilhelm-Ringes	169	81.8
Kaiser-Josef-Platz	125	94.3
Bismarckstraße	136	99.5
Pfarrgasse	215	99.3
Schmidtgasse	117	98.7
Bäckergasse	192	97.8
Eferdingerstraße	58	10.3
Maximilianstraße	28	9.2

Straße	Geschäftsgröße
Stadtplatz	16.7 Geschäfte
der in der West—Ost-Richtung verlaufende Teil des Kaiser-Wilhelm-Ringes	14.6 „
Kaiser-Josef-Platz	15.9 „
Bismarck-Straße	11.6 „
Pfarrgasse	17.5 „
Schmidtgasse	17.4 „
Bäckergasse	21.1 „
Eferdingerstraße	2.3 „
Maximilianstraße	1.1 „

Aus dieser Zusammenstellung ist ersichtlich, daß wir in dem Gebiet zwischen dem Stadtplatz, Kaiser-Josef-Platz und den Straßenzügen Schmidt- und Bäckergasse, sowie Pfarrgasse und Bismarckstraße, letztere reicht noch über den abgegrenzten Raum hinaus, die größte Dichte kaufmännischer Betriebe haben. Dies

findet darin seine Begründung, daß sich die größeren Geschäftshäuser im Stadtinneren niederlassen, während wir den Kleinhandel, der die Verteilung der täglich notwendigen Artikel besorgt, in den äußeren Stadtgebieten antreffen. Die Geschäftsdichte nimmt von den Hauptgeschäftsstraßen mit über 100 v. H. Läden, auf die Zahl der Häuser berechnet, vom inneren Stadtgebiet nach außen zu ab und wir haben nur mehr Nebengeschäftsstraßen 50 bis 100 v. H., wie zum Beispiel die Traungasse, Eferdingerstraße oder ausgesprochene Wohnstraßen, zum Beispiel Maximilianstraße, in denen sich fast keine Geschäfte mehr befinden, vor uns. Im neuen Stadtviertel ist die verkehrsreichste Straße die Eferdingerstraße, und hier finden sich auch nur die notwendigsten Geschäfte, da dieser Stadtteil ein ausgesprochenes Wohnviertel ist. Hier zeigt sich aber schon das Hinausstrahlen von Geschäften entlang wichtiger Verkehrsstraßen. Die Einzelhandelsgeschäfte, welche nur für den unmittelbaren Tagesbedarf die notwendigsten Gebrauchsgegenstände und Lebensmittel verkaufen, überziehen das ganze Siedlungsgebiet und auch die Randgebiete mit einem gleichmäßigen Netz.

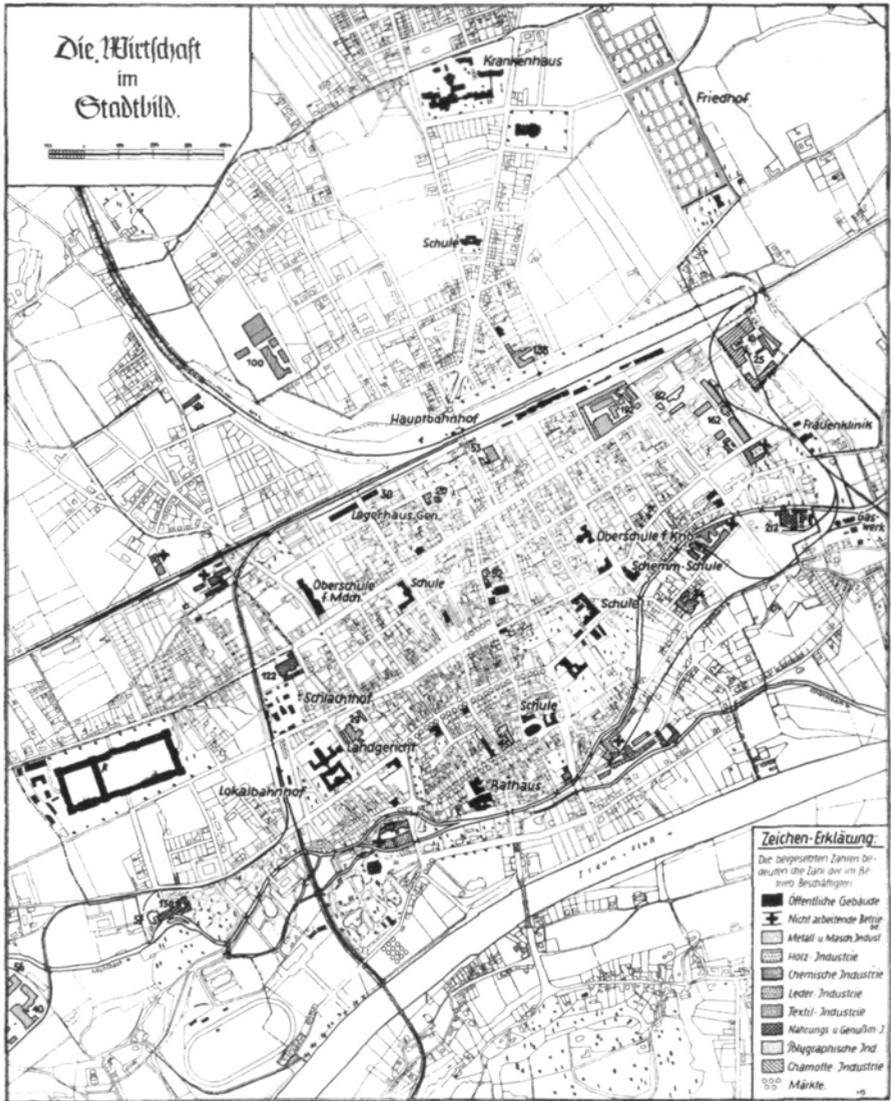
Im Gast- und Schankgewerbe erstreckt sich die Verteilung der größeren und mittleren Betriebe auf die Bahnhofstraße und auf den Kaiser-Josef-Platz, da hier der stärkste Fremdenstrom durchgeht, zum Großteil aber auch noch auf den Stadtplatz. Die stärkste Häufung dieses Gewerbes haben wir mithin im inneren Stadtgebiet. Im übrigen Stadtbereich ergibt sich ihre Ansiedlung je nach der Notwendigkeit, daher verteilen sie sich ebenso wie die Einzelhandelsgeschäfte für den täglichen Bedarf ziemlich gleichförmig auf das Wohnviertel.

Mit dem Verbreitungsgebiet der größeren kaufmännischen Unternehmungen fällt auch das Verbreitungsgebiet der kleineren und mittleren Gewerbestätten zusammen, obwohl diese sich im allgemeinen auch auf das ganze Siedlungsgebiet verstreuen. Die größeren gewerblichen und fabrikmäßigen Betriebe siedeln sich an den Stadträndern an, während die handwerklichen, bei denen sich die Erzeugungstätte und das Verkaufsgeschäft in einem Raum befinden, verkehrsreichere Straßen aufsuchen.

Die beigelegte Zeichnung 8 zeigt die Verteilung der verschiedenen Arbeitsstätten über den Stadtorganismus. Auf Grund eigener Zählungen und nach dem Welscher Schreib- und Auskunfts-Kalender 1938 habe ich diese Karte entworfen.

Die **I n d u s t r i e n** sind, wie die Karte zeigt, fast wie ein Kranz auf den äußeren Rand der Stadtgrenze verteilt, zum Teil liegen sie auch schon in den angrenzenden Nachbargemeinden, wobei sie sich hauptsächlich längs dem Mühlbach oder der Bahnlinie anordnen. Die Lage der Industrien am Rande der Stadt ist dadurch bedingt, da sie für ihre Anlagen eine größere Fläche gebrauchen und bessere Ausdehnungsmöglichkeiten für sie gegeben sind. Außerdem ist für sie die Häufung und der innerstädtische Verkehr bedeutungslos.

Das innere Stadtgebiet ist der Sitz der politischen und kulturellen Ver-



Zeichnung 8

waltungsbehörden, zum Teil aber werden Zweigstellen dieser Be-
hörden, den örtlichen Bedürfnissen entsprechend, auch auf andere Stellen im Stadt-
gebiet errichtet (Sicherheitsposten, Kirchen, Volks- und Hauptschulen). Das
Rathaus und die Stadtpfarrkirche liegen seit altersher schon am Stadtplatz, einem
der ältesten Teile von Wels. Hier befindet sich auch noch die Polizeidirektion
(früher Schulgebäude). In dem zum Ausgang des 19. Jahrhunderts neu ver-

bauten Stadtteil stehen das Kreisgerichtsgebäude, Kaserne, Sparkasse, der große Schulblock in der Herrengasse und das Gymnasium. Die höheren Schultypen sind nahe der Stadtmitte gelegen. Die Neubauten der Knabenhauptschule, der früheren Schulschwestern und der ehemaligen evangelischen Schule wurden in Baulücken, die möglichst nahe dem Stadttinnern gelegen sind, errichtet. Die Lage des Stadtpfarramtes und Vorstadtpfarramtes ist geschichtlich bedingt, während die Lage der Herz-Jesu-Kirche dem Bedürfnis des neuen Stadtteiles nördlich der Bahnlinie entspricht.

Macht sich bei den politischen und kulturellen Arbeitszweigen eine starke Häufung bemerkbar, so suchten sich die Krankenanstalten (Allgemeines Krankenhaus und Frauenklinik), welche den städtischen Verkehr meiden und eine ruhige Lage bevorzugen, einen von der Stadtmitte entfernt gelegenen Standort aus. Jedoch werden beide von der fortschreitenden städtischen Verbauung bald vollkommen erreicht werden.

Die Verkehrsanlagen, der Haupt- und der Lokalbahnhof — auf freiem Gelände am Rand vom geschlossenen Stadtgebiet erbaut (1858 Hauptbahnhof, 1893 Lokalbahnhof) — wurden schon in den Stadtbereich einbezogen, da sich die Entwicklung der Stadt über die Gebäude beider Bahnhöfe hinaus schon fortsetzte. Trotz ihrer bedeutenden Raumbanspruchung suchen die Verkehrsanlagen möglichst nahe an den Stadtbereich heranzurücken.

Die anfangs gegebene Darstellung über die Verteilung gewisser kaufmännischer Betriebe läßt schon den Zusammenhang mit dem innerstädtischen Verkehr erkennen, da für die Bedeutung dieser die Verkehrsanlage bestimmend ist. Dort, wo das Geschäftsviertel liegt, entwickelt sich ein starker Verkehr von Käufern, andererseits wirkt wiederum eine günstige Verkehrsanlage anziehend auf geschäftliche Unternehmungen. Hiemit ergibt sich eine starke Wechselbeziehung zwischen Wirtschaft und Verkehr.

5. Der innerstädtische Verkehr.

Bei der Betrachtung des Stadtplanes von Wels fallen uns vier parallele, in Ost—West-Richtung verlaufende Straßenzüge auf, der Stadtplatz, der Kaiser-Wilhelm-Ring, der Kaiser-Josef-Platz und der breite, lange Straßenzug der Dr.-Groß-, Franz-Salvator- und der Salzburgerstraße. Keine einzige Straße geht jedoch in der West—Ost-Richtung geradlinig durch die Stadt. Von Osten kommend, ging früher der Verkehr durch die Einzergasse bis zum ehemaligen Gaswerk, wo sie sich mit der Hans-Sachs-Straße vereinigt. Jetzt biegt der Verkehr schon beim Bürgerspital in die Hans-Sachs-Straße ein und führt über den Kaiser-Josef-Platz, wo er zur Salzburgerstraße einbiegt und längs dieser weiterverläuft. Auch bei Benützung anderer Straßen sind ebenfalls in anderer Richtung verlaufende Zwischenstücke eingeschaltet. Um möglichst gerade den Verkehr durch

Wels in der West—Ost-Richtung zu leiten, plant die Stadtgemeinde, die Hans-Sachs-Straße in gerader Richtung nach Osten zu verlängern, wo diese dann in der Gemeinde Pernau mit der jetzigen Reichsstraße Nr. 31 zusammenstoßen soll, obwohl zwar die geeignetste, vollkommen gerade verlaufende Verlängerung der Reichsstraße nach Salzburg in der Dr.-Groß-Straße und Franz-Salvator-Straße liegen würde. Außerdem bildet die Straße am Kaiser-Josef-Platz beim Semmel-turm einen Engpaß, der den durchgehenden Verkehrsstrom hemmt. Als Fortsetzung der Dr.-Franz-Groß-Straße mußte ebenfalls im Osten ein neuer Straßenzug in gerader Linienführung angelegt werden, der dann in der Gemeinde Pernau gleichfalls mit der Reichsstraße zusammentrifft. Die Stadtgemeinde Wels hat sich feinerzeit deshalb für die Verkehrsführung über den Kaiser-Josef-Platz, Stelzhammerstraße und der geplanten Verlängerung der Hans-Sachs-Straße nach Osten entschieden, da es wirtschaftlich von großer Bedeutung ist, wenn der Durchzugsverkehr durch eine Hauptstraße der Stadt als durch einen aus verkehrstechnischen Gründen wohl günstiger verlaufenden, aber vom wirtschaftlichen Leben der Stadt weniger berührten Straßenzug führt. Sämtliche anderen in der West—Ost-Richtung verlaufenden Straßenzüge haben entweder, wie beim Stadtplatz, nach beiden Richtungen keine Fortsetzung oder die Fortsetzungen endigen dann plötzlich in schmalen Nebenstraßen. (Siehe Tafel 1, Bild 2.)

Die Durchgängigkeit in dieser West—Ost-Richtung ist jedoch im Stadtgebiet durch die breiten Straßen bedeutend besser als von Norden nach Süden, da sich in dieser Richtung verschiedene Verkehrshindernisse einschleichen. Alle nach Norden verlaufenden Straßen vereinigen sich bei der Karlsbrücke, welche einen ungehinderten Übergang über die Bahn ermöglicht. Jenseits der Brücke, welche 1916 erbaut wurde, gehen die Straßen auseinander. Eine zweite Bahnübersetzung haben wir weiter im Westen beim Posthof, wo die Straße im Niveau die Bahn überschreitet. Dem Verlauf der Straßenzüge nördlich von der Bahn stellen sich keine Verkehrshindernisse gegenüber, da sich die Verbauung in diesem neuentstandenen Stadtteil zum Großteil linienhaft entlang der Straßenzüge vollzog. Für das unverbaute Gebiet bestehen schon vom Stadtbauamt ausgearbeitete Verbauungspläne, so daß für den Verkehr in den zukünftigen Straßenanlagen keine Hindernisse entstehen werden, während der Verkehr in der Stadt durch die bestehenden Grundrißverhältnisse stark beeinflusst wird.

Nach Süden ziehen sich die Straßenzüge ebenfalls zusammen und führen vereint über die Traunbrücke. Eine zweite Brücke, welche weiter oberhalb die Traun überseht, wird nur von der Eisenbahn nach Rohr—Grünau benützt und erhielt von einigen Jahren noch einen Steg für Fußgänger. Ein Verkehrshindernis bildet der Ledererturm am Stadtplatz, der ein nur drei Meter breites Tor hat — die anderen alten Stadttürme wurden aus Verkehrsgründen schon längst abgerissen —, ferner in der Schmidtgasse die enge Einfahrt vom Stadt-

platz aus, die jedoch seit kurzem erweitert worden ist. Einen weiteren Engpaß haben wir bei der Einmündung der Bismarckstraße in den Kaiser-Josef-Platz beim ehemaligen Theatergebäude, dem jetzigen Verkaufslocale des Elektrizitätswerkes Wels. Um eine bessere Durchgängigkeit nach Norden zu schaffen, sind von der Stadtgemeinde aus einige Straßendurchbrüche vorgesehen. Der wichtigste Straßendurchbruch, die nördliche und südliche Verlängerung der Roseggerstraße, ist schon vollendet, so daß eine gradlinige, ungehinderte Durchzugsstraße über die Karlsbrücke und vom Bahnhof zum inneren Stadtgebiet hereinführt, die südlich in den Kaiser-Wilhelm-Ring einmündet. Dieser Straßenzug entlastet bedeutend die Bismarckstraße.

Der stärkste Verkehr spielt sich auf den vier Längsstraßen Stadtplatz, Kaiser-Wilhelm-Ring und Kaiser-Josef-Platz ab, ferner noch auf der zur Bahn führenden Bismarckstraße. Die drei parallelen Straßen, der Stadtplatz, Kaiser-Wilhelm-Ring und Kaiser-Josef-Platz, haben für den innerstädtischen Verkehr die größte Bedeutung. Da keinerlei Angaben über die Frequenz auf diesen Straßenzügen vorlagen, unternahm ich im Jahre 1937 selbst Verkehrszählungen. Zähltag waren für mich der Samstag und der Dienstag, um den Verkehr an einem Wochenmarktstag, sowie an einem gewöhnlichen Wochentag zu erfassen. Die Zeit der Zählung erstreckte sich auf 12 Stunden, von 6 Uhr morgens bis 18 Uhr abends. Als Standorte wählte ich die verkehrsreichsten Punkte der jeweiligen Straße, und zwar am Stadtplatz das Polizeigebäude, am Kaiser-Wilhelm-Ring das Eckhaus Kaiser-Wilhelm-Ring Nr. 10 und Bismarckstraße und am Kaiser-Josef-Platz das Hotel „Greif“. Sämtliche Fahrzeuge, welche den Standort nach beiden Richtungen passierten, wurden von mir gezählt.

Das Ergebnis dieser Zählungen war, daß der innerstädtische Verkehr am Samstag infolge des Wochenmarktes besonders vormittags stärker als am Dienstag ist. Am meisten wird der Stadtplatz durch den Wochenmarktsverkehr beeinflusst, weniger der Kaiser-Wilhelm-Ring, während am Kaiser-Josef-Platz der Durchzugsverkehr eine größere Rolle spielt. Dieser Einfluß des Wochenmarktes äußert sich darin, daß am Stadtplatz ein großer Pferdefuhrwerk- und Lastenautoverkehr stattfindet, da auf diesem Platz mehr Einstellgasthöfe (10) liegen als am Kaiser-Wilhelm-Ring (3) und Kaiser-Josef-Platz (8), ferner weil hier auch der Obst- und Gemüsemarkt stattfindet, zu dem die Waren vielfach mit Pferdewagen oder Lastautos zu- und abgeführt werden. Der starke Personenauto-, Motorräder- und zum Teil auch Lastautoverkehr am Kaiser-Josef-Platz ergibt sich aus dem Durchzugsverkehr, da ja die Reichsstraße (frühere Salzburger Bundesstraße) in Wels über den Kaiser-Josef-Platz führt. Der Fuhrwerksverkehr auf diesem Platz ist nur auf den Wochenmarktsverkehr zurückzuführen. Auf allen drei Straßenzügen macht sich noch vor Beginn und nach Schluß der Amts- und Geschäftsstunden eine Verkehrssteigerung bemerkbar.

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

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

II. Die Wirtschaft.

1. Allgemeiner Überblick.

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

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

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

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

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

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

(laut Volkszählung 1934.)

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

Bevölkerungszunahme seit dem Jahre 1869.

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

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

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

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

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

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

Wirtschaftliche Zugehörigkeit.

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

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

(Laut Volkszählung 1934; 136, S. 21).

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

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

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

2. Die einzelnen Wirtschaftszweige.

a) Der Verkehr.

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

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

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

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

(Sommerfahrplan 1937; Winterfahrplan 1937/38.)

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

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

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

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

Gesamter Zugverkehr.

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

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

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

(Sommerfahrplan 1937, Winterfahrplan 1937/38.)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

im Jahre 1937.

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

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

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

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

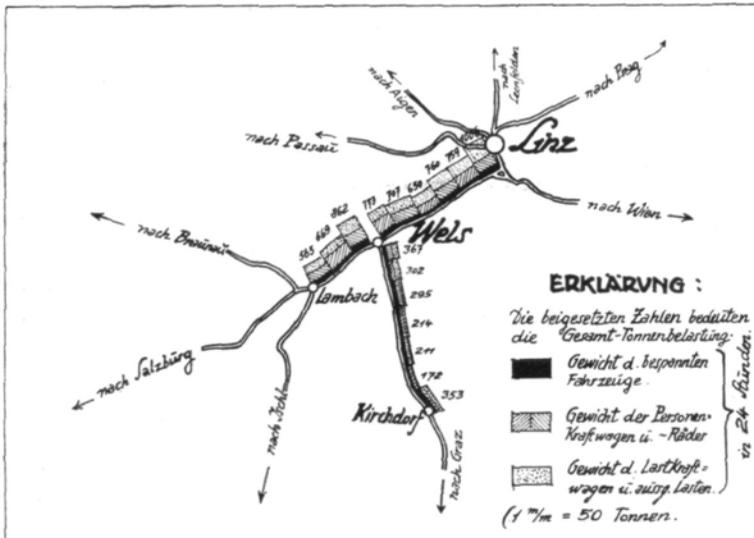
netz wieder an Bedeutung, in welchem Wels durch die Lage an zwei Reichsstraßen ein wichtiger Knotenpunkt ist.

Die eine Reichsstraße ist der wichtigste west-östliche Straßenzug, welcher von Salzburg kommt, über Wels gegen Linz zieht, jedoch die Stadt Linz nicht berührt, sondern von Wegscheid über Kleinmünchen nach Ebelsberg führt, wo er die Traun übersezt. Von Wegscheid führt eine Abzweigung nach Linz. Als West-Ost-Durchzugsstraße besitzt sie weitaus die größte Bedeutung. Die im Jahre 1928/29 durchgeführte Verkehrszählung gibt uns auf den Reichsstraßen folgende Durchschnittszahlen je Tag (24 Stunden):

Ort der Zählung	Bespannte Fahrzeuge		Krafträder u. Personenwag.		Lastkraftwag.		Summe der Kraftfahrz.		Gesamtsumme aller Fahrz.	
	Anzahl	Gewicht in Tonnen	Anzahl	Gewicht in Tonnen	Anzahl	Gewicht in Tonnen	Anzahl	Gewicht in Tonnen	Anzahl	Gewicht in Tonnen
Pernau	53	73	315	420	40	280	355	700	408	773
Eichtenegg	98	129	284	380	53	353	337	733	435	862
Thalheim	35	64	144	193	18	110	162	303	197	367

Diese Zahlen sowie die beigelegte Karte über die Verkehrsdichte auf den ehemaligen Bundesstraßen sollen den Verkehr auf diesen ehemaligen Bundesstraßen

Verkehrsdichte auf den Bundesstraßen (Tonnenbelastung).



Zeichnung 9

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

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

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

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

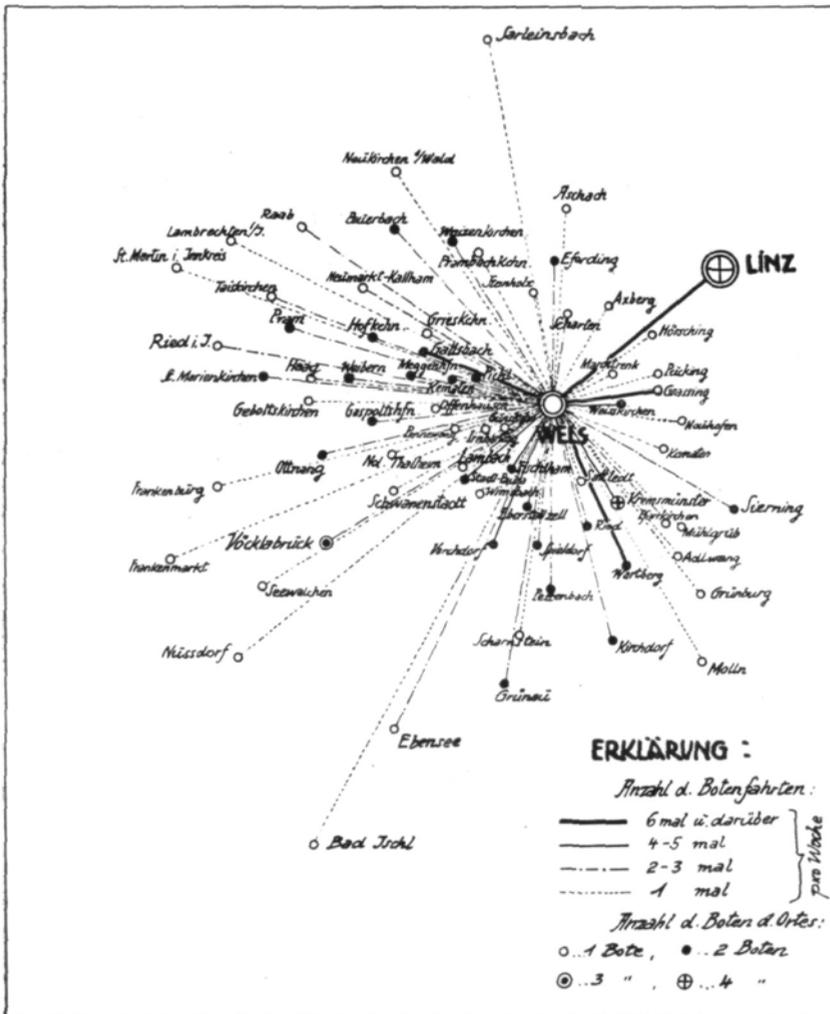
Verzeichnis der Autobuslinien, die von oder durch Wels gehen.

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

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

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

Botenverbindungen von Wels.



Zeichnung 10

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

b) Der Fremdenverkehr.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Der Monatsdurchschnitt im Jahre 1936 beträgt 48.06.

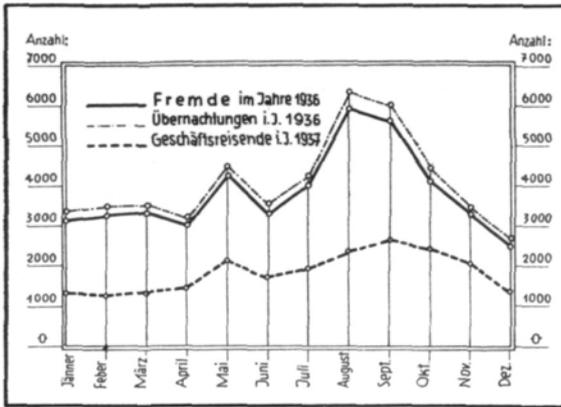
Diese Zahlen zeigen, daß ein hoher Anteil der Fremdenziffern auf Geschäftsreisende fallen. In sieben Monaten bestehen ungefähr die Hälfte der gemeldeten Fremden aus Geschäftsreisenden. Den höchsten Anteil am Fremdenverkehr haben die Geschäftsreisenden in den letzten drei Monaten des Jahres, da die Zahl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

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

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

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

Der Welsfer Fremdenverkehr.



Zeichnung 11

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

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

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

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

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

c) Gewerbe und Industrie.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L i c h t s t r o m :

Kleinverbrauch (Wohnungen)	1,081.811 kWh
Großverbrauch (Industrie, Gasthöfe)	268.512 "
Straßenbeleuchtung	245.150 "
Bahnhofbeleuchtung	34.963 "

K r a f t s t r o m :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Zum Schluß seien noch folgende zwei Unternehmungen erwähnt.

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

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

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

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

Industrie

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

Gewerbe

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

(Laut Stichtag 1. Juli 1937.)

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

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

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

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

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

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

d) Wels als Marktort.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

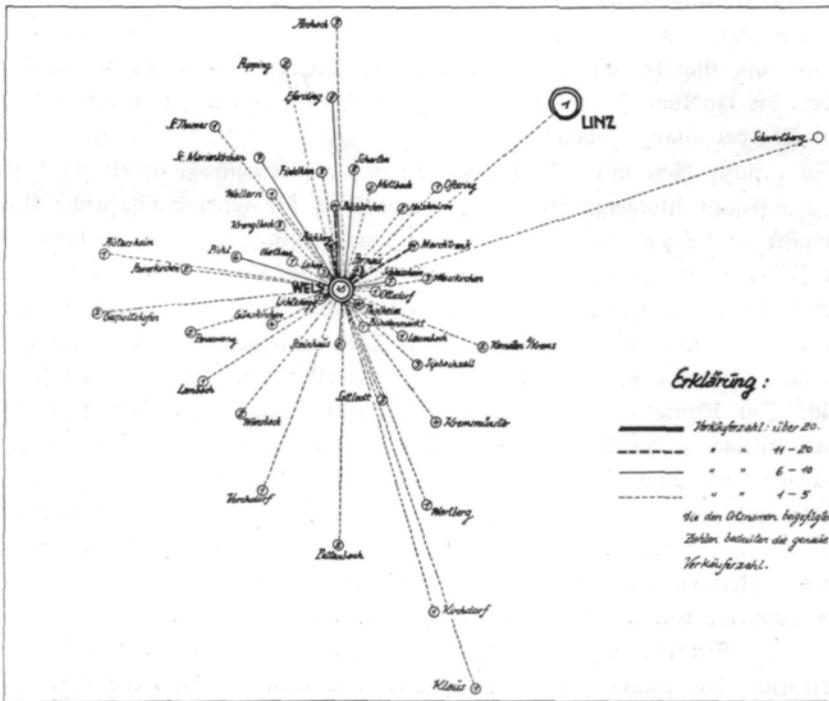
Am den Kleinmarkt reiht sich am Kaiser-Wilhelm-Ring der wichtige Lebensmittelmarkt für Milcherzeugnisse, der nur an Wochenmarktstagen abgehalten wird. Schon in den frühen Morgenstunden werden die von der Stadtgemeinde zur Verfügung gestellten Verkaufsbänke und Tische entlang des Gehsteiges aufgestellt,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

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

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

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

Beschickung des Lebensmittelmarktes in Wels am Wochenmarktstag.



Zeichnung 12

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

Angrenzend an den Lebensmittelmarkt ist der Geflügelmarkt, auf dem

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sämtliche Zahlenangaben stammen von der Milchverkehrsstelle Wels.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Der Einflusbereich der kirchlichen Behörden wurde schon früher erwähnt.

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

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

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

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

Zusammenfassung.

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

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

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

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

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

Ausblick.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Anmerkungen.

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

Schriften-Verzeichnis.

1. Allgemeine stadtgeographische und zu Vergleichszwecken benützte Schriften.

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

2. Allgemeine Schriften und Sammelwerke.

- 24 Berger Fr.: Oberösterreich, ein Heimatbuch für Schule und Haus. Wien 1925.
 25 Commenda H.: Materialien zur Bibliographie Oberösterreichs. Jahrbuch des oberösterreichischen Musealvereins, 43. bis 94. Bd.
 26 Edelbacher E.: Landeskunde von Oberösterreich. Einz 1875.
 27 Gmunden, das Buch der Stadt. In „Die Städte Deutschösterreichs“, Band 5, Herausgeber Erwin Stein.
 28 Gsteu H.: Länderkunde Österreichs. Innsbruck 1936.
 29 Haberlandt M.: Österreich, sein Land, sein Volk und seine Kultur. Wien 1927.
 30 Haritz J.: Mein Heimatland Oberösterreich. Wien 1925.
 31 Krafowizer J.: Heimatkunde von Oberösterreich. Einz 1872.
 32 Kriechbaum E.: Landschaftskunde des oberen Innviertels. Braunauer Heimatkunde 1921.
 33 Leitmeier H.: Die österreichischen Alpen. Leipzig 1928.
 34 Oberösterreich, Land und Volk. Verlag Koenig. Wien 1926.
 35 Oberösterreich und Salzburg. In „Die österreichisch-ungarische Monarchie in Wort und Bild“. Wien 1889.
 36 Stumpff K.: Illustrierter Führer durch die Stadt Wels. Wels 1926.
 37 Wels, das Buch der Stadt. In „Die Städte Deutschösterreichs“, Band 7, Herausgeber Erwin Stein.

3. Schriften und Quellen zu den geographischen Grundlagen.

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

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

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

4. Schriften und Quellen zu den geschichtlichen Grundlagen.

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

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

6. Schriften und Quellen zur Erscheinung der heutigen Stadt.

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

5. Schriften und Quellen zum Wirtschaftsleben der heutigen Stadt.

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

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

7. Statistiken.

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

8. Karten.

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

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

Tafel 1.



Bild 1.

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



Bild 2.

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

Tafel 2.



Bild 3.

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

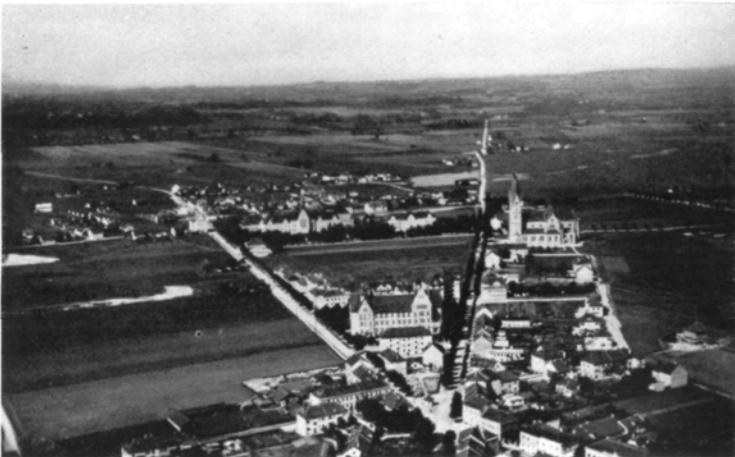


Bild 4.

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

Tafel 3.



Bild 5.

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



Bild 6.

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



Bild 7.

Der Ledererturm, links der Beginn der Pollheimeranlagen.