

## **Terms and Conditions**

The Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept there Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Library

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

### Imprint:

Director: Mag. Renate Plöchl

Deputy director: Mag. Julian Sagmeister

Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

### Contact:

Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100

flußaufwärts einen regen Durchgangsverkehr in die Stadt, die eine wichtige Raftstation und Nachtherberge war. Während an anderen Orten, so an der Traun, nach dem Niedergang der Flußschiffahrt der emporstrebende Industrialismus die Wasserkraft zum Betriebe großer Fabriken benützte, war an dem österreichischen Ufer des Inn wenig davon zu spüren. Einmal haben Inn und Salzach, die nicht gleich der Traun und Uger durch Seebecken geklärt werden, eine sehr starke Schotterführung, des weiteren war aber die seit 1816 gebildete Landesgrenze zwischen Oesterreich und Baiern eine schwere Hemmung für Handel und Industrie. Durch sie verloren Schärding, Braunau, Burghausen, Tittmoning und Laufen die Hälfte ihres wirtschaftlichen Einzugs- und Absatzgebietes.

Während so der Flußweg seine Bedeutung einbüßte, ja durch die Grenzlage eher siedlungsfeindlich wirkte, brachte ein alter Nahverkehrsweg, die Mattigtalsfurche, wenigstens einen schwachen Ersatz für die großen Verluste. Doch versäumte Braunau das neue, wirtschaftliche Zentrum den Hauptbahnhof der Linien München, Wels und Steindorf (Salzburg), für sich zu gewinnen. Die Anlage desselben in dem Grenzdorfe Simbach war für Braunau eine schwere Schädigung; für Simbach bedeutete er die treibende Kraft in der Ausbildung einer Verkehrs-siedlung, die Braunau der Einwohnerzahl nach heute beinahe überflügelt hat. All diese Nachteile, die vom Standpunkte einer handels- und industriefreundlichen Gesinnung sehr bedauerlich waren, hatten aber, wie später dargestellt werden soll, auch Lichtseiten.

Die Entwicklung Braunaus unterscheidet sich, wenigstens nach ihren Anfängen, von jener, die wir bei den anderen Städten Oberösterreichs sahen. Braunau hatte keine Stadtburg; der Ort taucht zum erstenmale als Landgut (praedium) in der Stiftungsurkunde Ranshofens vom Jahre 1125 auf.

Ranshofen ist auch als Keimzelle Braunaus anzusprechen. Vorgesichtliche und Römerfunde erhärten die alte Bedeutung dieses Ortes, der uns bereits im 8. und 9. Jahrhundert des öfteren als Pfalz der Agilolfinger bezw. Karolinger begegnet. Ranshofen hatte natürlich eine viel bessere Schutzlage als Braunau, möglicherweise war auch im frühen Mittelalter der Innlauf etwas anders, und zwar für Ranshofen günstiger. Vielleicht waren aber nur wirtschaftliche Momente dafür maß-