

VORWORT

Die städtebaugeschichtliche Forschung der letzten Jahrzehnte stand vor der Aufgabe, zunächst die Stadtformenkunde zu vertiefen, um die Grundlagen einer allgemeinen Geschichte des Städtebaues zu gewinnen und die entwicklungsgeschichtlichen Erkenntnisse über die Baukunst durch solche über den Städtebau zu ergänzen. Das Interesse des praktisch Tätigen war naturgemäß besonders darauf gerichtet, in die Gestaltungsvorgänge einzudringen und diese Erkenntnisse zu Grundlagen der eigenen Schöpfungen zu verarbeiten.

Es lag nahe, daß innerhalb des deutschen Siedlungsgebietes in erster Linie der deutsche Städtebau im Reich studiert wurde und in diesem Zusammenhang das Mittelalter besonderes Interesse fand. Denn die Anfänge des deutschen Städtewesens fallen ins XI. Jahrhundert und auf die folgenden fünf und zwanzig bis dreißig Jahrzehnte gehen mit wenigen jüngeren Ausnahmen alle jene geschlossenen Siedlungen zurück, die im deutschen Mitteleuropa den Inhalt des Städtewesens ausmachen.

Die Völkerwanderung, dieses Jahrhunderts währende Schieben und Drängen germanischer Stämme gegen Süden und Westen, war um das Jahr 600 zum Stillstand gekommen. An der ganzen Linie zwischen der Ostsee und dem Adriatischen Meere waren im Rücken der Germanen bis an die Elbe, bis an die Saale und bis in die östlichen Alpenländer Slawen nachgedrungen und das Germanentum sah sich in den westlichen Gebieten auf ein Minimum an Lebensraum beschränkt. Schon vor Karl dem Großen setzte deshalb jene Gegenwehr ein, der die weitblickende Zielsetzung zugrunde lag, den im Osten überrasch aufgegebenen Boden wiederzugewinnen, zu sichern und zu besiedeln. Diese ostdeutsche Kolonisation des Mittelalters, „die größte Tat des deutschen Volkes in jenem Zeitraum“, brachte einen Bodengewinn, der das Gebiet der ursprünglichen Selbsthaftwerdung fast verdoppelte und die notwendige Voraussetzung zu dem nun folgenden kulturellen und machtpolitischen Aufstieg bildete (Abb. 1).

Während im westlichen Mitteleuropa alle Eigentümlichkeiten einer nicht überschauten, individuellen Entwicklung der einzelnen Sammelsiedlungen auftraten, war die Besiedelung in dem Gebietsstreifen zwischen der Ostsee und dem Südrand der Ostalpen, also auch im größten Teil Österreichs, durch die kolonisationsartige Pflanzung mehr oder minder festumrissener Siedlungstypen gekennzeichnet. An den Städten, die, soweit sie sich auf steirischem Boden befinden, hier behandelt werden sollen, ergab sich in reichem Maße Gelegenheit, sich um die konsequente Erfüllung der mannigfachen Anforderungen, die an die Gestaltung gestellt wurden, zu bemühen und die Gestaltungsprinzipien weiterzuentwickeln, um im Sinne der Entwicklungsgeschichte jedweden Gestaltungsproblems schließlich zu möglichst einfachen Typen zu gelangen, die alle Möglichkeiten erschöpften. In den Kolonisationsstädten des deutschen Ostens mußten sich mithin die entwicklungsgeschichtlichen Ziele und der Höhepunkt des deutschen Städtebaues im Mittelalter offenbaren.

Für ausgedehnte Gebiete des deutschen Ostens wurde bereits an der Hand zahlreicher Stadtgrundrisse eine Charakteristik der Gestaltung gegeben¹. Eine erschöpfende Behandlung der ostdeutschen Kolonisation im äußersten Süden, in den österreichischen Alpenländern, steht noch aus. Dieser Mangel mußte den Wunsch rege werden lassen, den vorliegenden Arbeiten über Deutschland und Böhmen einen Beitrag aus den österreichischen Alpenländern an die Seite zu stellen und zunächst wenigstens über eines der ehemaligen Kronländer zu berichten.

¹ Siedler, Märkischer Städtebau im Mittelalter — Meurer, Der mittelalterliche Stadtgrundriß im nördlichen Deutschland — Konwiarz, Alte Stadtbaukunst in Oberschlesien — Schulte, Deutsche Stadtgründungen und Stadtanlagen in Schlesien — Hoening, Deutscher Städtebau in Böhmen.

Es wurden im folgenden alle Orte des ehemaligen Herzogtums Steiermark behandelt, sofern dieselben als städtische Gemeinwesen bereits im Mittelalter bestanden hatten oder doch städtische Gestaltungsprinzipien an ihnen nachgewiesen werden konnten. Alle jene Örtlichkeiten, die erst in den letzten Jahrzehnten unter dem Einfluß der industriellen und verkehrstechnischen Entwicklung des XIX. und XX. Jahrhunderts den Rang einer Stadt erlangt hatten, schieden daher aus. Jene Teile Südsteiermarks hingegen, die durch den Vertrag von St. Germain an Jugoslawien gekommen waren, wurden hier einbezogen, denn die dort befindlichen Anlagen vermögen die Untersuchungen sehr vorteilhaft zu verbreitern. Durchgehende Einheitlichkeit herrscht diesseits und jenseits der nunmehrigen Staatsgrenze.

Die Pläne der steirischen Städte erscheinen hier erstmalig einheitlich zusammengestellt. Sie sind durchwegs Kopien der Indikationsskizzen des franzisziäischen Katasters, die in den Zwanzigerjahren des vorigen Jahrhunderts nach einheitlichen Gesichtspunkten aufgenommen wurden, sich daher zu einer vergleichenden Darstellung besonders eignen. Die mittelalterliche Anlage stellt sich in diesen Plänen gewöhnlich noch fast unberührt dar und die wenigen bis dahin erfolgten Veränderungen können meist verhältnismäßig leicht rückergänzt werden. Wenn sich diese Indikationsskizzen nicht in jeder technischen Einzelheit vollkommen verlässlich erweisen, ist ihnen zugute zu halten, daß weder Zeit noch Zweck der Aufnahme dazu angetan waren, in allen Details einwandfreie Stadtpläne zu schaffen. Ihre Genauigkeit reicht jedenfalls vollends hin, auf ihrer Grundlage eine eingehende Charakteristik der Gestaltung zu geben.

Hinsichtlich der Ortsgeschichte konnte zum Teil auf Urkunden des Steiermärkischen Landesarchives (St. L. A.) zurückgegriffen werden. Zu ihrer Ergänzung dienten historisch-topographische Veröffentlichungen über die einzelnen Städte und auf sie Bezug nehmende Notizen in Werken umfassenden Inhalts. Da dort Quellennachweise meist fehlen, war es mehrfach nur möglich, diese Veröffentlichungen, nicht aber die tatsächlichen Beurkundungen selbst heranzuziehen und zu zitieren.

Bei der Erfassung und Auswertung des Quellenmaterials habe ich in den nachbenannten Instituten in dankenswerter Weise weitgehende Unterstützung gefunden: vor allem am Städtebaulichen Seminar der Technischen Hochschule in Graz durch Herrn Professor Ing. Karl *Hoffmann*, dem ich an dieser Stelle für viele wertvolle Anregungen besonderen Dank abstatte, am Kunsthistorischen Institut der Universität Graz durch dessen Vorstand, Herrn Universitätsprofessor Dr. Hermann *Egger*, und am Steiermärkischen Landesarchiv in Graz durch die Herren Hofrat Dr. Max *Doblinger* und Oberarchivar Dr. Karl *Hafner*.

Die Veröffentlichung der Arbeit wäre derzeit unmöglich gewesen, hätte nicht die Österreichisch-deutsche Wissenschaftshilfe, Berlin, einen namhaften finanziellen Zuschuß geleistet. Dem Kuratorium der Wissenschaftshilfe für diese wertvolle Zuwendung wärmstens zu danken, ist mir ein hervorragendes und aufrichtiges Bedürfnis. Das weitgehende Entgegenkommen des Kommissionsverlegers ermöglichte unter Inanspruchnahme dieser Zuwendung die Drucklegung durchzuführen.

Den Herren Oberkommissär Oskar *Schmoczner-Meczenzéf* des Steirischen Fliegervereines, Max *Helff* sen. und Franz *Knollmüller* danke ich die unentgeltliche Überlassung einer Anzahl wertvoller Abbildungen.

Ing. Dr. Hermann Wengert.