

# Niederösterreich im 19. Jahrhundert



## Band 2 **Gesellschaft und Gemeinschaft** Eine Regionalgeschichte der Moderne

Hrsg. Oliver Kühschelm  
Elisabeth Loinig  
Stefan Eminger  
Willibald Rosner

Stefan Eminger, Einführung: Die Metropole und das flache Land. In: Oliver Kühschelm, Elisabeth Loinig, Stefan Eminger u. Willibald Rosner (Hrsg.), Niederösterreich im 19. Jahrhundert, Bd. 2: Gesellschaft und Gemeinschaft. Eine Regionalgeschichte der Moderne (St. Pölten 2021) 413–414; <http://doi.org/10.52035/noil.2021.19jh02.15>

Alle Beiträge vorliegender Publikation mit einem entsprechenden Vermerk haben ein externes Begutachtungsverfahren durchlaufen. Auskunft zum Peer-Review-Verfahren (double blind) unter [doi.org/10.52035/noil.2021.19jh.dok](https://doi.org/10.52035/noil.2021.19jh.dok).

Medieninhaber (Verleger und Herausgeber):  
NÖ Institut für Landeskunde  
3109 St. Pölten, Kulturbezirk 4  
Verlagsleitung: Elisabeth Loinig

Land Niederösterreich  
Gruppe Kultur, Wissenschaft und Unterricht  
Abteilung NÖ Landesarchiv und NÖ Landesbibliothek  
NÖ Institut für Landeskunde  
[www.noef.gv.at/landeskunde](http://www.noef.gv.at/landeskunde)

Redaktion und Lektorat: Heidemarie Bachhofer, Tobias E. Hämmerle  
Korrektorat und Register: Claudia Mazanek  
Englisches Korrektorat: John Heath  
Bildredaktion: Heidemarie Bachhofer, Tobias E. Hämmerle  
Bildbearbeitung: Wolfgang Kunerth  
Layout: Martin Spiegelhofer  
Umschlaggestaltung und Farbkonzept: Atelier Renate Stockreiter  
Druck: Gugler GmbH



UW-Nr. 609

Umschlagabbildung: *Viaduct bei Spiess*, kolorierte Tonlithographie von Nicolas-Marie Joseph Chapuy, ca. 1855, Niederösterreichische Landesbibliothek, Topographische Sammlung, 6.985  
Vorsatzblatt: Karl Schober, Handkarte des Erzherzogthumes Oesterreich unter der Enns (Wien 1888), Niederösterreichische Landesbibliothek, Kartensammlung, CI 152 / 1888  
Nachsatzblatt: Franz Raffelsperger, Übersicht der Eilpost-Fahrten von Wien [...] (Wien [1840]), Niederösterreichische Landesbibliothek, Kartensammlung, CII 273

© 2021 NÖ Institut für Landeskunde, St. Pölten  
ISBN 978-3-903127-26-5 (Gesamtpublikation)  
ISBN 978-3-903127-27-2 (Band 1)  
ISBN 978-3-903127-28-9 (Band 2)  
DOI: [doi.org/10.52035/noil.2021.19jho2](https://doi.org/10.52035/noil.2021.19jho2)

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdruckes, der Entnahme von Abbildungen, der Rundfunk- oder Fernsehsendung, der Wiedergabe auf fotomechanischem oder ähnlichem Wege und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwendung, vorbehalten. Ein Jahr nach Veröffentlichung des gedruckten Buchs wird dieses Werk als Open-Access-Publikation zur Verfügung stehen. Alle Texte inklusive der Grafiken und Tabellen unterliegen der Creative-Commons-Lizenz BY International 4.0 („Namensnennung“), die unter <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/> einzusehen ist. Jede andere als die durch diese Lizenz gewährte Verwendung bedarf der vorherigen schriftlichen Genehmigung des Verlages. Ausgenommen vom Anwendungsbereich dieser Lizenz sind Abbildungen. Die Inhaber\*innen der Rechte sind in der Bildunterschrift genannt und diese Rechte werden auch in der elektronischen Veröffentlichung maßgeblich bleiben.



## Einführung

Über das Verhältnis von Wien und Niederösterreich ist viel geschrieben worden. Kontrastive Modelle, die einen Stadt-Land-Gegensatz betonen, sind weit verbreitet. Andere Perspektiven sehen die Provinz als verspätetes Abbild der Metropole. Die Stadt erscheint als Subjekt, das Land als bloßes Objekt. Darüber hinaus gibt es Sichtweisen, die auf eine gegenseitige Beeinflussung von Stadt und Land verweisen, mit hin von einem komplementären System ausgehen. Dieser Perspektive folgen mehrere Beiträge des folgenden Abschnitts.

Peter Eigner und Maximilian Martsch betonen in ihrer Analyse der niederösterreichischen Städtelandschaft im 19. Jahrhundert den dominanten Charakter der Reichshaupt- und Residenzstadt im Zentrum des Landes. Die starke Stellung der Metropole verhinderte die Entstehung weiterer Großstädte und war mitverantwortlich dafür, dass Niederösterreich das Land der Dörfer und Kleinstädte blieb. Doch das Umland wirkte zurück auf die Metropole und veränderte die Stadt. Fast alle Zuwanderer\*innen kamen vom Land, die meisten aus Böhmen, Mähren und Niederösterreich. Das Land eroberte die Stadt, das „Grätzel“ ähnelte dem Dorf. Stadtentwicklung und Eisenbahn waren untrennbar miteinander verbunden. Die Eisenbahn wirbelte die Hierarchie der niederösterreichischen Städtelandschaft durcheinander und ordnete sie neu. Der Bahnanschluss entschied oft darüber, wer Anschluss an die moderne Welt erhielt und wer zurückblieb.

Die Eisenbahn war auch der Geburtshelfer des modernen Fremdenverkehrs, wie Bernd Kreuzer in seinem Text klarmacht. Durch Wien in seiner Mitte war Niederösterreich im 19. Jahrhundert die „Kernregion des österreichischen Tourismus“. Diese neue Form des Reisens war durch eine soziale, eine zeitliche und eine räumliche Entgrenzung gekennzeichnet. Höhere Löhne und niedrigere Transportkosten machten das Reisen vom Privileg allmählich zum Massenphänomen. Durch die schärfere Trennung von Arbeit und Freizeit wurde es zeitlich ausgedehnt: vom Sonntagsausflug und der Landpartie im Biedermeier bis zum Ganzjahrestourismus am Vorabend des Ersten Weltkrieges. Und durch Eisenbahn und Sommerfrische wurde fast jede Region Niederösterreichs touristisch genutzt.

Hauptreiseziel wie Identifikationsort der Wiener\*innen war der nahe Wienerwald, mit dem sich Sandor Békési und Elke Doppler beschäftigen. Sie untersuchen die Karriere des Wienerwaldes vom „Land“ zur symbolisch aufgeladenen „Landschaft“ und analysieren die Rolle von Kunst, Literatur und Journalismus in diesem

Prozess. Sie zeigen, dass die ästhetische Aufwertung dieses Ausläufers der Alpen schon um 1800 einsetzte, während der Begriff Wienerwald erst nach der Mitte des 19. Jahrhunderts gebräuchlich wurde. Im Zeitalter der Industrialisierung wurde der Wienerwald zu einem Sehnsuchts- und Erholungsort. Er fungierte als Gegenbild zur staubig-hektischen Stadt, doch Stadt und Wald ergänzten und bedingten einander.

Das komplementäre Verhältnis von Land und Metropole zeigt sich besonders deutlich bei der Nahrungsmittelversorgung Wiens. Jonas Albrecht konzentriert sich dabei auf die wenig erforschte Phase der vorindustriellen Transportmittel in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Er weist nach, dass Niederösterreich bereits damals in grenzüberschreitende Netzwerke und Güterketten eingebunden war. Anschaulich beschreibt er den mühevollen Transport des Getreides donauaufwärts von den fruchtbaren Böden des Banats bis vor die Tore Wiens. Die Vermahlung erfolgte in Mühlen des Wiener Beckens, die mit französischen Mühlsteinen und verbesserten Techniken zu Pionieren der Hochmüllerei wurden, bevor ihnen die Budapester Großmühlenindustrie den Rang ablief.

Ernährung bildet auch einen Schwerpunkt im Text Ernst Langthalers über das Überleben im Ersten Weltkrieg. Neben der „Schulfront“ sollte die „Ernährungsfront“ die Bevölkerung für den Krieg mobilisieren. Doch das Projekt scheiterte. Vor allem im städtischen Bereich häuften sich in der zweiten Kriegshälfte die „Hungerkrawalle“, auf dem Land zog der Unmut über die Lebensmittelbewirtschaftung immer weitere Kreise. Hamsterer überschwemmt die Dörfer, Schwarzmarkt und Schleichhandel blühten. Folgeschwere Risse taten sich auf: zwischen Konsum und Produktion, zwischen Stadt und Land, zwischen Normalverbrauch und Selbstversorgung. In politische Lager gegossen, wirkten diese Spannungen weiter und lasteten schwer auf der Ersten Republik.