

Ein Hauptbahnhof an der Donau?

von Fritz Mayrhofer

Am 3. Dezember 2004 wurde der neue Hauptbahnhof in Linz offiziell seiner Bestimmung übergeben. Seit der Eröffnung der k.k. privilegierten Kaiserin Elisabeth-Bahn im November/Dezember 1858,¹ heute besser bekannt unter dem Namen Westbahn, ist dies das vierte Gebäude des Hauptbahnhofes. In ihrem Grundkonzept folgten sowohl der 1936 fertig gestellte Umbau² als auch das nach den Bombenzerstörungen des Zweiten Weltkrieges wieder aufgebaute und am 3. Oktober 1949 eröffnete Bahnhofsgebäude³ dem Erstbau aus der Gründungszeit. Erst der neue, nach den Plänen von Architekt Wilhelm Holzbauer erstellte Bahnhof verfolgt ein gänzlich neues Konzept. Für unseren Zusammenhang wesentlich bleibt, dass der Standort bis heute gleich geblieben ist. Pläne während der NS-Zeit, die Bahntrasse und somit auch den Bahnhof als südlichen Abschluss der Prachtstraße „Zu den Lauben“ an den Abhang des Harter Plateaus zu verschieben, blieben auf dem Papier bestehen.⁴ Genauso wenig realisiert wurde eine vom Ural bis zur Atlantikküste führende Breitspurbahn mit drei Metern Spurweite, die in erster Linie dem Transport von Rohstoffen dienen und in den neu geplanten Bahnhof eingebunden werden sollte.⁵

Neben diesen einleitenden Bemerkungen bedarf es noch einer kurzen Begründung für dieses Thema, das zumindest auf den ersten Blick weit von den Arbeitsschwerpunkten des Jubilars entfernt zu sein scheint. Seine langjährige Beschäftigung mit den römischen Meilensteinen und somit auch zum antiken Verkehr schlägt hier doch eine Brücke. Ich erinnere mich noch gut, dass der Schriftzug „Corpus Milliariorum“ lange Zeit das Auto des Jubilars zierte. Die zweite Hälfte des Jahrhunderts, namentlich die franzisko-josephinische

-
- 1 Franz ASCHAUER, Oberösterreichs Eisenbahnen. Geschichte des Schienenverkehrs im ältesten Eisenbahnland Österreichs. Wels 1964 (Schriftenreihe der ö. Landesbaudirektion, Band 18), 39.
 - 2 Aus dem Leben und Schaffen der Landeshauptstadt Linz. In: Jb. d. Stadt Linz 1936, 5 f.
 - 3 ASCHAUER, Oberösterreichs Eisenbahnen (wie Anm. 1), 239; Friedrich SCHÄTTINGER, Der Linzer Personenbahnhof. In: Jb. d. Stadt Linz 1949, 58-64. Vgl. dazu auch Die profanen Bau- und Kunstdenkmäler der Stadt Linz. II. Teil. Die Landstraße - Obere und Untere Vorstadt, bearb. v. Herfried THALER und Ulrike STEINER. Wien 1986 (Österreichische Kunsttopographie, Band L), 9 ff.; Helmut LACKNER - Gerhard A. STADLER, Fabriken in der Stadt. Eine Industriegeschichte der Stadt Linz. Linz 1990 (Linzer Forschungen 2), 18 f.
 - 4 Fritz MAYRHOFER, Die „Patenstadt des Führers“. Träume und Realität. In: Fritz MAYRHOFER - Walter SCHUSTER (Hrsg.), Nationalsozialismus in Linz, 1. Bd. Linz 2001, 351.
 - 5 Anton JOACHIMSTHALER, Die Breitspurbahn Hitlers. Eine Dokumentation über die geplante transkontinentale 3-Meter-Breitspurbahn der Jahre 1942-1945. Freiburg/Br. 1981, bes. 359 ff.

Epoche kann in Oberösterreich als das Eisenbahnzeitalter schlechthin bezeichnet werden. Oberösterreich war das älteste Eisenbahnland des Kontinents, doch war die Pferdeeisenbahn Linz - Budweis - Gmunden schon bei ihrer Erbauung überholt. In England etwa liefen mit der Stockton-Darlington-Bahn (1825) bereits mit Dampf betriebene Lokomotiven,⁶ die in der Folgezeit ihren Siegeszug antreten sollten. Im Eisenbahnwesen wechselten in dieser Epoche Privatisierung mit Verstaatlichung ab.⁷ Der Börsenkrach von 1873 wirkte sich auch auf den Eisenbahnbau negativ aus. Weiteren geplanten Bahnbauvorhaben bereitete der Erste Weltkrieg ein jähes Ende. In der Zwischenkriegszeit trat die zunehmende Motorisierung in Konkurrenz zu den Eisenbahnen. So blieben etwa in der ausgehenden Monarchie eröffnete Autobuslinien - vorerst oft nur als Provisorien bis zur Herstellung einer Bahnverbindung gedacht, da die Straßen nur schlecht ausgebaut waren - dann weiter bestehen. Die sprichwörtliche österreichische Dauerhaftigkeit von Provisorien bewahrheitete sich auch hier, lag aber im technischen Fortschritt begründet.

Zwischen Bahnbau und städtebaulicher Entwicklung bestand ein enger Konnex.⁸ Dieser Umstand soll auch in unsere Betrachtung des Baues - oder besser gesagt des vermeintlichen Baues - eines Bahnhofes an der Donau einfließen. Dass er nie gebaut wurde, ist Faktum und bekannt. Wie sieht es aber mit angeblichen Plänen dazu aus?

In seiner Arbeit über die städtebauliche Entwicklung von Linz im 19. Jahrhundert geht Theophil Melicher in sehr knapper Form auf die geplanten Regulierungsmaßnahmen der Donau in den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts ein und spricht unter anderem von einem Projekt des Linzer Ingenieurs Rudolf Knörlein, den Hauptstrom und den Fabriksarm zu verengen und auf dem gewonnenen Grund einen Hauptbahnhof zu errichten. Wie er richtig anmerkt, hätte die Ausführung dieses Projekts die Linzer Stadtentwicklung nachhaltig beeinflusst.⁹ Aus mehreren Gründen sind Zweifel an dieser Aussage angebracht und fordern daher nachgerade zu einer Überprüfung der

6 Franz PFEFFER - Günther KLEINHANN, Budweis - Linz - Gmunden. Pferdeeisenbahn und Dampfbetrieb auf 1106 mm Spurweite. Wien 1982, 10 f.; Aschauer, Oberösterreichs Eisenbahnen (wie Anm. 1), 15 f.

7 Roman SANDGRUBER, Ökonomie und Politik. Österreichische Wirtschaft vom Mittelalter bis zur Gegenwart. Wien 1995, 205.

8 Siehe dazu etwa Helmut JÄGER, Verkehr und Stadtentwicklung in der Neuzeit. In: Horst MATZERATH (Hrsg.), Stadt und Verkehr im Industriezeitalter (Städteforschung A 41). Köln-Weimar-Wien 1996, 1-22.

9 Theophil MELICHER, Die städtebauliche Entwicklung von Linz im 19. Jahrhundert. In: Kunstj. d. Stadt Linz 1968, 22 f.

Fakten heraus. Melicher stützt seine Behauptung auf Hanns Kreczi.¹⁰ Hier ist aber schon eindeutig davon die Rede, dass Knörlein einen Hafengebäude und keinem Hauptbahnhof plante.

Wäre die Situierung des Hauptbahnhofes tatsächlich in diesem Bereich an der Donau vorgesehen gewesen, so hätte es sich dabei nur um die Anlage eines Kopfbahnhofes handeln können. Gegen Westen zu wäre ansonsten die Weiterführung des Schienennetzes lediglich durch eine Unterführung des Schlossberges und Römerberges unter Opferung beträchtlicher Teile der Linzer Altstadt möglich gewesen. Zudem konnte der Platzbedarf für eine Bahnhofsanlage an der Donau ohne einschneidende Eingriffe in die bestehende Verbauung nie ausreichen. Insgesamt gesehen hätte ein derartiger Plan gegenüber dem bestehenden Hauptbahnhof mit seinen Anlagen keine Verbesserung, sondern eine verkehrsmäßige Verschlechterung gebracht. Einziger Vorteil wäre der direkte Umschlag vom Wasser auf die Schiene gewesen, der - wie noch zu zeigen sein wird - das auslösende Moment unter anderen Vorzeichen für Überlegungen im Zusammenhang mit der Donauregulierung war.

Es gab auch keine stichhaltigen Gründe, den Bahnhof von seinem angestammten Platz nach rund einem Vierteljahrhundert bereits wieder zu verlegen. Seine Lage auf den Gründen des ehemaligen Gesselböckhofes entsprach einem gängigen Muster, das bei vielen deutschen Städten zu beobachten ist, nämlich die Bahnhöfe in größerem oder kleinerem Abstand von den geschleiften Befestigungsanlagen zu situieren. Damit wurden sie zusammen mit den Gleisanlagen zu Zielpunkten der über die alten Grenzen hinauslaufenden Verbauung.¹¹ Zwar lag der Bahnhof innerhalb der Maximilianischen Befestigungsanlagen, die Linz in Form eines verschanzten Lagers umgaben; da sie aber 1858 bereits aufgelassen wurden und der städtebaulichen Entwicklung - abgesehen vom bis 1883 bestehenden Bauverbotsrayon - nicht hinderlich waren, fielen sie diesbezüglich nicht allzu stark ins Gewicht.¹² Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass keine Unterlagen oder Pläne über den Bau eines Hauptbahnhofes an der Donau existieren. Es wäre immerhin auffällig, wenn sich über ein so einschneidendes Projekt keine Aufzeichnungen erhalten hätten.

Die Einführung der Dampfschiffahrt auf der Donau und der Bau der Eisenbahn brachten durch den Warenumschlag ein erhöhtes innerstädtisches Ver-

10 Hanns KRECZI, Linz. Stadt an der Donau. (Linz 1951), 57, Nr. 116 (zum Stichwort Fabriksarm).

11 JÄGER, Verkehr (wie Anm. 8), 5.

12 Fritz MAYRHOFER - Willibald KATZINGER, Geschichte der Stadt Linz, 2. Bd. Linz 1990, 76 und 144.

kehrsaufkommen. Dies hatte zur Folge, dass die noch unregulierten Teile an der Hauptverkehrsachse Donau - Hauptplatz - Landstraße einer entsprechenden Korrektur unterzogen werden mussten. Der erste wesentliche Eingriff im innerstädtischen Bereich betraf die Regulierung des Schmidtores zu Beginn der sechziger Jahre des 19. Jahrhunderts. Der fehlende Weitblick der vor allem vom Handelsstand dominierten Gemeindeväter führte zu der bis heute noch bestehenden viel zu schmalen Durchfahrt und somit nur zu einer halbherzigen Lösung.¹³ Mit der Zerstörung der hölzernen Donaubrücke durch einen Schleppkahn am 5. Mai 1868 war der letzte Anstoß für die Inangriffnahme des Neubaus der Donaubrücke gegeben. Die alte Holzbrücke mit ihrer für Dampfschiffe viel zu geringen Durchfahrthöhe hatte den Anforderungen längst nicht mehr genügt. Sie wurde durch eine stählerne Gitterbrücke ersetzt, obwohl es bereits in den vierziger Jahren des 19. Jahrhunderts Pläne für eine Kettenbrücke gab. Die 1872 fertig gestellte Brücke verlangte auch nach einer Neugestaltung der Nordseite des Hauptplatzes.¹⁴

Die neue Donaubrücke ließ auch ein Problem virulent werden, das für die Linzer Wirtschaft wesentlich bedeutender war, als die durch den Eisenbahnbau selbst erfolgte regionale und lokale Verkehrserschließung. Es handelte sich dabei um die Regulierung der Donau, deren Hochwässer im Stadtbereich immer wieder zu großen Schäden führten. Damit sollte die Schaffung eines zeitgemäßen Donauumschlagplatzes einhergehen.¹⁵ Der unmittelbare Auslöser für diese Diskussionen war der Fabriksarm, der durch die mit dem Bau der neuen Donaubrücke verbundenen geänderten Strömungsverhältnisse zu versanden begann. Entstanden war dieser Donauarm durch ein Hochwasser des Jahres 1572, der damals Teile des so genannten Wörth abtrennte. Unter der Bezeichnung „Soldatenau“ oder „Soldateninsel“ im 18. Jahrhundert und als „Strasserinsel“ oder „Strasserau“ im 19. Jahrhundert wurde diese Insel gemeinsam mit dem Fabriksarm¹⁶ durch die eben geschilderten Umstände gewissermaßen zum Problemfall.

Die Versandung des Fabriksarmes war sowohl ein wirtschaftliches als auch hygienisches Problem. Mit der Tabakfabrik und der Dampfsäge Löwenfeld & Hofmann lagen zwei wichtige Fabriken an diesem Donauarm, die Interesse am Wasserumschlag hatten. Von der Versandung besonders betroffen war die an diesem Gerinne situierte Linzer Civil-Schwimm- und Badeanstalt. Ihr Fortbestand war akut gefährdet. Daher hatte die Direktion dieser Anstalt

13 MAYRHOFFER - KATZINGER, Geschichte Linz 2 (wie Anm. 12), 139 f.

14 MAYRHOFFER - KATZINGER, Geschichte Linz 2 (wie Anm. 12), 140 ff.

15 LACKNER - STADLER, Fabriken (wie Anm. 3), 24.

16 KRECZI, Linz (wie Anm. 10), 251, Nr. 565.

bereits 1876 eine Vertiefung des Donauarmes gefordert. Für die Stadtgemeinde selbst war eine ausreichende Wasserführung im Fabriksarm von doppelter Bedeutung. Einmal war die Stadt an der Erhaltung des für den Donauverkehr wichtigen Landungsplatzes interessiert. Zum anderen mündete das von der Stadt unter großem finanziellen Aufwand hergestellte Kanalsystem in den Donauarm. Die bei Niederwasser ungenügend verdünnten und gärenden Fäkalien bildeten daher eine eminente Seuchengefahr. Dass in dieser Richtung vorerst einmal längere Zeit keine konkreten Schritte gesetzt wurden, lag in der Abklärung der Zuständigkeiten und der Übernahme der Kosten begründet.¹⁷ Die Bemühungen der Stadt zur Abhilfe des Übelstandes wurden eigens dokumentiert.¹⁸

Erst nach sechs Jahren kam wieder Bewegung in die Angelegenheit. Den äußeren Anlass dazu bildete ein Vorstoß der Staatseisenbahn-Direktion bei der Stadtgemeinde, eine Verbindung des Bahnhofes mit der Donau für einen Güterumschlag einzurichten.¹⁹ Die von der Stadt veranlassten umfangreichen technischen Erhebungen führten zu verschiedenen Ergebnissen. Der vom Donauverein beauftragte Oberingenieur Taussig wollte den Fabriksarm durch die Ausbaggerung und die bauliche Ausgestaltung der Stromufer erhalten. Arthur Oelwein, der für den Verein der Techniker in Oberösterreich eine Studie erstellte, sah zwei vor dem bzw. im Fabriksarm getrennte Hafenbecken vor, die durch einen verengten Kanal verbunden waren.²⁰ Schließlich legte auch der städtische Ingenieur Rudolf Knörlein ein Projekt vor. Er wollte sowohl das Hauptgerinne der Donau als auch den Fabriksarm einengen. Auf dem so gewonnenen Gelände zwischen der Donaubrücke und der Tabakfabrik sollte ein Hafenbahnhof, wie er es nannte, aber kein Personenbahnhof oder gar Hauptbahnhof entstehen.²¹ Knörlein hatte sich vermutlich schon vorher in einem Vortrag im Verein der Techniker in Oberösterreich mit der notwendigen Donauregulierung befasst.²²

17 Rechenschafts-Bericht des Gemeinderathes der Landeshauptstadt Linz über seine Thätigkeit im Jahre 1882 (nebst anderen statistischen Daten). Linz 1883, 119 ff. (fortan zitiert als Rechenschafts-Bericht mit der entsprechenden Jahresangabe). LACKNER - STADLER, Fabriken (wie Anm. 3), 48 und 25.

18 Actenstücke und Verhandlungen seit dem Jahre 1876 bezugnehmend auf die Versandung des Donau-Landungsplatzes und des sogenannten Fabriks-Armes in Linz. (Linz 1882).

19 Rechenschafts-Bericht 1882, 76 f.

20 TAUSSIG, Gutachten über den Zustand der Donaulände bei Linz und des Linzer Donauarmes, über die Ursachen der fortschreitenden Versandung derselben und über die Mittel zur Abhilfe. Wien 1883; ARTHUR OELWEIN, Die Regulirung der Donau nächst Linz und die Anlage eines Hafens daselbst. o.O., o.J.; Rechenschaftsbericht 1883, 133 ff.; MELICHER, Die städtebauliche Entwicklung (wie Anm. 9), 23.

21 Rudolf KNÖRLEIN, Donau-Regulirung und Umschlagplatz in Linz. Ein Versuch zur technischen Beantwortung dieser Frage. Linz 1884.

22 Rudolf KNÖRLEIN, Ueber die Donau-Regulirung bei Linz. O.O., o.J.

Die weitere Geschichte kann rasch abgehandelt werden. Keines der drei vorgesehenen Projekte kam zur Ausführung. Zwischen 1889 und 1892 wurde der Fabriksarm zugeschüttet und das städtische Donauufer zwischen Donaubrücke und dem späteren Winterhafen völlig neu gestaltet. Die Strasserinsel war damit verschwunden. Mit der Anlage einer Schleppbahn im Jahr 1894, die bei der Franckfabrik von der Westbahn abzweigte, zwischen Allgemeinem Krankenhaus und dem Kasernengelände verlief und an der Ostseite des späteren Schlachthofes vorbei dann den neuen Umschlagplatz erreichte, war der Grundstein zu dessen Ausbau gelegt.²³ Bis zum Ersten Weltkrieg entstanden vier Lagerhäuser. Durch den Bau eines neuen Hafens im Donauknie während der NS-Zeit funktionslos geworden, mussten sie zusammen mit den Kränen und Gleisanlagen nach dem Hochwasser 1954 dem neuen Schutzdamm und dem Donaupark weichen.

Abschließend seien noch einige Hinweise zur Person von Rudolf Knörlein gegeben. Er wurde am 4. März 1840 in Linz geboren und war der Sohn des nachmaligen Primararztes der Irrenanstalt im Prunerstift und später der Landesirrenanstalt Niedernhart Anton Knörlein. Rudolf hatte noch sieben Geschwister.²⁴ Im Schuljahr 1851/52 trat er in die Unterrealschule in Linz ein. Soweit sich aus den Schulkatalogen ersehen lässt, war Rudolf Knörlein ein sehr guter Schüler. Mit seinem Wechsel in die dreiklassige Oberrealschule mit dem Schuljahr 1854/55 ist als künftiger Beruf bereits Techniker vermerkt.²⁵ Sein weiterer Bildungsweg führte ihn daher 1857 folgerichtig an das Polytechnikum nach Wien, dem Vorläufer der heutigen Technischen Universität. Hier studierte er bis 1861.²⁶ Von 1861 bis 1868 stand Knörlein im Staatsbaudienst in Verwendung, wechselte aber dann zur Eisenbahn-Bauunternehmung Brassey, Gebrüder Klein und Schwarz, wo er bis 1872 beim Bau der Strecken Losenstein - Großraming, Laibach - Tarvis und Bregenz - Feldkirch als Ingenieur tätig war. Sein weiterer beruflicher Weg führte ihn zu der von Karl Freiherrn von Schwarz gegründeten Österreichischen Eisenbahnge-

23 Siehe dazu Rechenschafts-Bericht 1884, 69-74; 1885, 70 ff.; 1886, 84-89; 1888, 127-134; 1889, 146-162; 1890, 130-156; 1891, 132-138; 1892, 123-130; 1893, 119-132; 1894, 135-144; 1895, 163-169. LACKNER - STADLER, Fabriken (wie Anm. 3), 25. MELICHER, Die städtebauliche Entwicklung (wie Anm. 9), 23. Die Frage des Umschlagplatzes und der Donauregulierung findet auch im Archiv der Stadt Linz (AStL), Spezialia, Sch. 310-314 einen aktenmäßigen Niederschlag. Ferner AStL, Der Donau-Umschlagplatz in Linz, masch. Typoskript. O.O., o.J.

24 AStL, Mikrofilmarchiv, Stadtpfarre Linz, Taufmatriken; Hs. Nr. 2017 (Heimatmatrik Tom. 3), fol. 2809.

25 Bundes-Realgymnasium Linz-Fadingerstraße, Schulkataloge. Für die entsprechenden Kopien bin ich Frau Direktorin Christine Stepanek zu Dank verpflichtet.

26 Freundliche Mitteilung von Frau Juliane Mikoletzky, Archiv der Technischen Universität Wien.

sellschaft als Sektionsbauführer, wo er bis 1876 den Bau der Strecke Bischofshofen - Lend - Unterstein der Salzburg-Tiroler Bahn leitete. Für die Bauunternehmung Schwarz war Knörlein als Bauführer-Stellvertreter zwischen 1876 und 1878 in der Sektion Hallstatt der Salzkammergutbahn tätig.²⁷

Was ihn 1878 zum Eintritt in das städtische Bauamt veranlasste, ist nicht mehr nachzuvollziehen, da kein Personalakt über ihn vorhanden ist. Möglicherweise spielte nach den verschiedenen Einsatzorten in der Monarchie der Wunsch nach einem größeren Maß an Sesshaftigkeit die entscheidende Rolle. Knörlein war als Ingenieur im Stadtbauamt an diversen Projekten beteiligt. So führte er teilweise die Kanalisierung durch und beschäftigte sich auch eingehend mit der Linzer Wasserfrage. Zur Donauregulierung lieferte er - wie wir bereits zeigen konnten - einen Lösungsvorschlag. Darüber hinaus wurde er immer wieder zur Bewältigung technischer Probleme herangezogen.²⁸ Die Schullerberg-Wasserleitung hatte er noch installiert. Die Eröffnung der allgemeinen städtischen Wasserleitung mit dem Brunnenfeld in Scharlinz im Jahr 1893 sollte er allerdings nicht mehr erleben. Knörlein starb am 27. Juli 1890 in Hochleiten, Gemeinde Gießhübl in Niederösterreich, wo er zwei Tage später auch bestattet wurde.²⁹ Bürgermeister Wimhölzel betonte in einem Nachruf in der Gemeinderatssitzung am 30. Juli 1890, dass die Stadt Linz in Rudolf Knörlein einen Ingenieur verloren habe, „der an den wichtigsten Agenden der Gemeinde lebhaftesten Antheil nahm, ja selbst oft den Impuls dazu gegeben hat“.³⁰

Die Aussage Melichers, dass der Plan bestand, einen Hauptbahnhof an der Donau zu errichten,³¹ ließ es geboten erscheinen, der Sache einmal nachzugehen, welche Bewandnis es tatsächlich damit hatte. In der jüngeren Literatur zur Linzer Stadtgeschichte wird man vergeblich nach der Erwähnung eines derartigen Projekts suchen.³² Dass Melicher tatsächlich davon überzeugt war, ist aus seiner Äußerung über die Beeinflussung der städtebaulichen Entwicklung abzulesen. Denkt man die Sache durch, so bleiben einfach zu viele Ungereimtheiten bestehen. Rudolf Knörlein brachte durch seine langjährige Tätigkeit im Eisenbahnbau eine zu große Erfahrung mit, so dass ihm die Di-

27 Tages-Post vom 29. Juli 1890, 4 f.; ASCHAUER, Oberösterreichs Eisenbahnen (wie Anm. 1), 265 f.

28 Rechenschafts-Berichte 1876-1890, passim.

29 Tages-Post vom 29. Juli 1890, 4 f. und vom 31. Juli 1890, 4.

30 Rechenschafts-Bericht 1890, 268.

31 Wie Anm. 9.

32 Vgl. etwa LACKNER - STADLER, Fabriken (wie Anm. 3), 25.

Fritz Mayrhofer

mensionen eines Hauptbahnhofes mit dem notwendigen Raumbedarf durchaus bewusst waren. Dies wäre an der Donau ohne größere Eingriffe in das Stadtbild nie zu bewerkstelligen gewesen. Ein wenig zur Irreführung mag vielleicht beigetragen haben, dass Knörlein selbst von einem Bahnhof spricht,³³ damit aber einen Hafensbahnhof und keinen Hauptbahnhof gemeint hat. Ziel seines Lösungsvorschlages war die Etablierung eines Güterumschlagplatzes an der Donau mit einer Anbindung an die Eisenbahn. Damit können wir die Kirche auch im Dorf belassen: Der Linzer Hauptbahnhof steht noch immer an seinem angestammten Platz und wäre auch damals dort geblieben.



Die Aufnahme von etwa 1893 zeigt die ehemalige Strasserinsel mit dem bereits zugeschütteten Fabriksarm (Foto: Archiv der Stadt Linz).

33 KNÖRLEIN, Donau-Regulierung (wie Anm. 21), Anhang.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Jahrbuch des Oberösterreichischen Musealvereines](#)

Jahr/Year: 2004

Band/Volume: [149a](#)

Autor(en)/Author(s): Mayrhofer Fritz

Artikel/Article: [Ein Hauptbahnhof an der Donau? 561-568](#)