

Die 1. Donaustraßenbrücke „Nibelungen Brücke“

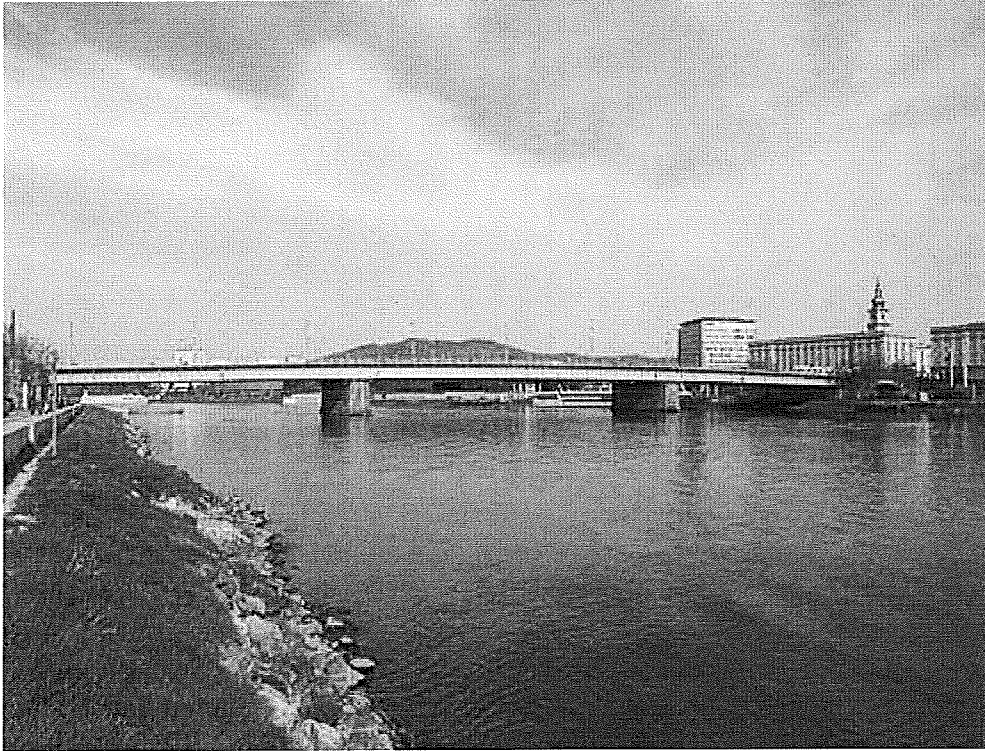


Erstellt von: Mag. Ute Streitt
Linz, 2010

Nibelungenbrücke

BRÜCKEN

Standort: Nibelungenbrücke, Altstadtviertel
Stadtteil: Linz Zentrum
Datierung: 1940



Monumentalbau der nationalsozialistischen Ära mit zwei Strompfeilern und zwei gewölbten Durchfahrten an jedem Ufer, der auf der Linzer Seite durch die beiden Brückenkopfbauten weit in das Gefüge des mittelalterlichen Hauptplatzes eingreift.

Geschichte

Am 1. Juli 1938 ordnete der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen Fritz Todt die Inangriffnahme der Linzer Donaubrücke an und übertrug die Bauleitung dem Brückenamt Linz (Leitung: Werner Sarlay). Mit dem Entwurf wurde Friedrich Tamms beauftragt, der mit dem Spezialisten für die Reichsautobahnbrücken Karl Schaechterle zusammenarbeitete.

Für die damaligen Verhältnisse waren die Maße der neuen Brücke monumental: die Breite zwischen den Geländern beträgt rund 30 m, die lichte Weite der Mittelöffnung zwischen den zwei Pfeilern 94 m. Um von der Brücke nach allen Richtungen freie Sicht zu haben, wurde eine so genannte Deckbrücke mit oberliegender Fahrbahn errichtet.

Um Weihnachten 1939 hatte die Konstruktion die Strommitte erreicht, im Jänner 1940 bereits den Urfahrer Stropfpfeiler. Im Mai desselben Jahres wurde die Brücke dem Verkehr übergeben.

Die benötigten Materialien waren beachtlich: 6300t Stahl, ebenso viel Zement, 25.000 Kubikmeter Kies und 18.000 Quadersteine.

Im Zuge der letzten Fahrbahnsanierung 1988 kam es auch zur Änderung der Beleuchtung durch neue Kugelleuchten auf elf Betonlichtmasten außerhalb des Brückengeländers.

Quelle: Österreichische Kunsttopographie, Band LV Die profanen Bau- und Kunstdenkmäler der Stadt Linz, III. Teil. Herausgegeben vom Bundesdenkmalamt, Abteilung für Inventarisierung und Denkmalforschung.

- [Denkmäler nach Kategorie](#)
- [Denkmäler in den Stadtteilen](#)

-
- [Suche](#)
 - [Erweiterte Suche](#)

[Zur Übersicht](#)

KONTAKT

Linz Kultur
Pfarrgasse 7
4041 Linz

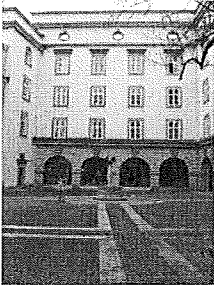
Tel: +43 732 7070 0
Fax: +43 732 7070 0
Email: lk@mag.linz.at

Suche

Zur Unterschutzstellung der Nibelungenbrücke mit Brückenköpfen in Linz



© Wilfried Posch



Brückenkopf Ost

Das Bundesdenkmalamt stellt NS-Bauten unter Denkmalschutz, weil das sein gesetzlicher Auftrag ist.

Einem Bau historische Bedeutung beizumessen, bedeutet keine moralische Wertung, sondern das schlichte Anerkennen der Tatsache seiner Zeugnishaftigkeit für eine bestimmte Epoche. Anlässlich der Feststellung des öffentlichen Interesses an der Erhaltung der Brückenköpfe der Nibelungenbrücke in Linz hat eine Skandalisierung stattgefunden, die sich hervorragend eignet, einige Aspekte der öffentlichen Verhandlung über die Relikte des Nationalsozialismus in Österreich aufzuzeigen.

In einem [Interview mit den Oberösterreichischen Nachrichten](#) hat der Landeskonservator von Oberösterreich, Univ. Prof. HR Dr. Wilfried Lipp, hierzu eingehend Stellung genommen.

Oberösterreichisches
Landesmuseum

II 90233 *α*

1839, 1840, 1841, 1842

Eine so hohe Gnade wird er stets in dankbarster Erinnerung bewahren, und ich mit allen Prinzen unsers erlauch-
ten Hauses werden hierin einen nicht geringen Erweis der Freundschaft Euer Durchlaucht, welche Gott lange zur Freude der Welt erhalten wolle, anerkennen. Ge-
geben in der Stadt Wien, am 16. August 1623.

Schreiben des Kaisers an den Grafen Olivarez.

Wir empfehlen dem durchlauchtigsten katholischen Kö-
nige, unserm geliebtesten Verwandten und Vettern aus
eigenem Antriebe und ganz besonderer Neigung unseren
sehr treuen und geliebten Franz Christoph Rhevenhiller,
Grafen von Frankenburg, unsern Kämmerer, geheimen
Rath und ordentlichen Gesandten zur Verleihung des gol-
denen Vlieses, — theils wegen ausgezeichneten Verdienste
seiner Vorfahren, und namentlich seines Oheims, wel-
cher durch viele Jahre bis zu seinem Tode die Stelle ei-
nes kaiserl. Gesandten am Hofe der katholischen Könige
bekleidet hat, theils auch, weil er selbst die nämliche
Treue und Ergebenheit bewährend, sich dieser ehrenvollen
Belohnung, wie ich hoffe, würdig gemacht hat. Ich
habe mich ohne sein Wissen bei Seiner Durchlaucht für
ihn verwendet; je eifriger ich aber eine baldige Gewäh-
rung wünsche, desto freundlicher ersuche ich Euch, daß
Ihr in dem Maße, als er Euer Ergebenheit gegen uns
und unser erlauchtes Haus rühmet, wovon wir auch zur
Genüge Beweise haben, ihm Gewogenheit erweist, und
durch Euer Fürwort bei Seiner Durchlaucht diese ruhm-
volle Auszeichnung bei ihm erwirkt. Dieses wird uns
nicht weniger angenehm seyn, als alles dasjenige, was
Euer gewohnte Bereitwilligkeit zu bewirken pflegt, und
die Gülle unserer kaiserl. Huld über Euch ausschütten.
Gegeben in der Stadt Wien, am 16. August 1623.

Beiträge zur Geschichte der Stadt Linz.

Von Mathias Koch.

Das magistratische Archiv der Hauptstadt Linz ent-
hält eine beträchtliche Zahl von Urkunden und Aufzeich-
nungen, welche über den ältern Zustand der Stadt, und
theilweise auch des Landes Aufklärungen zu geben, geeig-
net sind. Da dasselbe in allen Theilen so genau geordnet
ist, daß das Materiale jedes einzelnen Gegenstandes stets
vollständig beisammen und zur Hand ist, so konnten wir
dem uns vorgesetzten Zweck: das vorhandene Geschichtliche
über die Linzerbrücke zu folgender Darstellung zu
benützen, in der zusammenhängenden Weise entsprechen,
die wir hier beobachtet haben, und sich aus der Vollstän-
digkeit der Actenstücke ergibt.

I. Entstehen der Brücke. Baubedingnisse.

Obwohl bekannt ist, daß die Linzer-Jochbrücke un-
ter Kaiser Maximilian I. im Jahre 1497 entstand, so
war es dennoch bisher in Frage: von wem die Idee und
die Anregung bei Linz eine Brücke über die Donau zu
führen, ursprünglich ausging. Vom Kaiser oder von der
Linzener Bürgerschaft? Hierüber gibt uns das Schreiben
der von Maximilian zu Wien eingesetzten Statthalter und
Regenten an ihn, Wien, Montag vor St. Sebastian
1497, bestimmten Aufschluß. Darin heißt es: »Es wä-
ren die von Linz gekommen, und hätten vorgestellt,
»es sey für das ganze Land, für Handel und Gewerbe,
»nirgend nützlicher eine Brücke zu erbauen, als zu Linz.
»Die Statthalter und Regenten frügen deshalb bei Ihrer
»Majestät an, welche Willensmeinung sie hätte, stellen
»aber zugleich vor, daß Jene, welche zu Scharlinz
»(im Urfahr) Holden haben, zum Vortheil der letztern
»das Thunlichste aufbieten werden, um diesen Bau zu
»hindern.«

Hieraus erhellt, daß der Antrag zum Brückenbau
nicht vom Kaiser, sondern vom Rath und der Bürger-
schaft ausging, und daß diese sich damit zuerst an die zu
Wien residirende kaiserl. Statthalterschaft (deren Vorstand
vermuthlich damals schon Markgraf Ernst von Baden
war) gewendet hat. Das vorerwähnte Gutachten, wel-
ches das Regiment zu Wien an den Kaiser erstattete,
ward der Bürgerschaft durch Wolfgang von Polheim,
obersten Hauptmann des Landes ob der Enns und Burg-
graf zu Wien, mitgetheilt. Daß die von Scharlinz mit
ihrer zuverlässig gemachten Gegenvorstellung bei Maximi-
lian nichts ausgerichtet haben, erhellt aus der, der Stadt
Linz von ihm erteilten Bewilligung zum Bau der Brücke.
Diese gab er, mit Urkunde gefertigt, im Jahre 1497,
Freitag vor dem Sonntage Lätare in der Mitt-
faste (3. März). Das Original dieses Gunstbriefes auf
Pergament mit angehängter Bulle, befindet sich nebst
zwei gleichlautenden Abschriften im magistratischen Archive.
Maximilian sagt darin, daß er zur Förderung allgemei-
ner Wohlfahrt, besonders aber zum Besten seiner Unter-
thanen im Lande ob der Enns, dem Bürgermeister, Rich-
ter und Rath zu Linz vergönnt habe, an einer von diesen
gewählten und für die geeignetste erkannten Stelle, eine
Jochbrücke über die Donau zu schlagen. Er räumt den-
selben das Recht ein, von Jedem, der die Brücke be-
schreitet (ohne Ausnahme der Person oder des Standes),
so wie von aller »Kaufmannschaft, so darüber geführt,
»getrieben oder getragen wird, ein ziemlich Bruckgeld zu
»nehmen,« welches zur Einbringung der Baukosten und
zur Erhaltung der Brücke in gutem Stande verwendet
werden soll. Er wiederholt das der Stadt gethane Ver-

sprechen, diese Brücke ihr weder jemals zu nehmen, noch sie in Bestand zu geben. Dagegen verpflichtet er sie, sich mit dem Bürger Wolfgang Jeger zu Ips, der Summe Geldes wegen, zu vertragen, welche ihm auf dem Urfahr, das bisher zu Linz gehörte, verschrieben war, und ihn dieserwegen unklaghaft zu stellen; ferner dem jeweiligen Hofkapellan sammt dem Pfarrer zu St. Gimgolf (Gandolf) auf dem kaiserl. Schlosse zu Linz, gemäß der von Kaiser Friedrich gemachten Stiftung jährlich die ewige Gült der 40 Pfund Pfennige zur Erhaltung und Mehrung des Gottesdienstes zu entrichten. *) Aus diesen Bestimmungen ist zu entnehmen, daß die uralte St. Gandolfkirche, Schloßkirche und Schloßpfarre war, und daß die Schloßkapelle mit einem eigenen Kapellan wieder eigens für sich bestand. Da hier ausdrücklich gesagt wird, daß der Hofkapellan sammt dem Pfarrer zu St. Gimgolf im kaiserl. Schlosse seyen, so ist weiter keinem Zweifel unterworfen, daß die Hofkapelle und die Schloßpfarre St. Gandolf im Schlosse selbst gelegen waren. — Die Erfüllung der ersten Bedingung des Brückenbriefs ist nicht bekannt, obgleich nicht zu bezweifeln. Daß die Linzer der zweiten nachgekommen sind, und zwar noch im nämlichen Jahre, beweiset eine noch vorhandene Verschreibung der Stadtgemeinde, in welcher dem Pfarrer zu St. Gimgolf, Namens Hanns Sachs, die vom Kaiser bedungene jährliche Gültentrichtung aus dem Brücken- Ertragniß, kaiserlicher Vorschrift gemäß, zugesichert wird. Der Kaiser befahl seinem obersten Amtmann von Oberösterreich mit Schreiben aus Innt, vom Freitage nach St. Jakob 1497, den Linzern das Urbar von dem neben der Brücke gelegenen Ufer ausfolgen zu lassen, da dieses zu andern Zwecken weiter nicht verwendet wird, sondern jederzeit frei zu halten ist, und nachdem ihm der Bürgermeister bereits angezeigt hat, daß die Stadt mit denen vom Urfahr ein Abkommen getroffen. Ein von Maximilian vorhandenes undatirtes und an eine unbekannte Person (wahrscheinlich an Polheim) gerichtetes Schreiben, enthält die Weisung, die Linzer zur Abschließung eines Vergleiches mit den Scharlingern zu verhalten, und darüber ein Instrument ausfertigen zu lassen. Dieß Schreiben ging dem von Innt wahrscheinlich voran.

Man könnte meinen, es sey nach diesen rasch auf einander gefolgten Vorkehrungen eben so unverzüglich zum Bau der Brücke geschritten worden, und diese habe vielleicht schon im nächsten Jahre fertig da gestanden. Es ist

guter Grund vorhanden, hieran zu zweifeln, und die Bauvollendung nicht vor 1502 anzunehmen. Wir finden den Stützpunkt dieser Meinung in dem, Mittwoch vor Peter und Paul 1501 von der Stadt Linz ausgestellten Kaufbrief über die von »Wolfgang Richter im Urfahr zu Scharlinz« und von einigen andern Einwohnern daselbst erkauften Gründe zum Brückenbau, namentlich zur Ein- und Ausfahrt. Unter diesen Gründen, die zur Anlegung der Brücke erkauft wurden, befand sich auch ein Keller; übrigens wird aus einer spätern Angabe die Tradition Wahrheitsbestand gewinnen, daß die Stelle, auf welcher die erste Brücke aufgeführt wurde, von der jetzigen Brücke nach aufwärts, und zwar über das Wasserthor hinaus gelegen war. Max, der aus dem Brückenbau auch seinerseits einen Vortheil zu ziehen wußte, sorgte auch gleich für den Zolleinnehmer. Schon im Jahre 1497 trug er mit Schreiben von Enns, Montag nach St. Erasmus dem Stadtrath zu Linz auf, den Linzer-Bürger Hanns Maurer bei der neuen Brücke zum Zolleinnehmer zu bestellen.

(Fortsetzung folgt.)

Der uralte Eybelsperger-, insgemein Waldegger- und jetzige Wankmüllerhof. *)

Dieser erhebt sich in einer lachenden Fläche eine halbe Stunde von Linz, dreiviertel von Ebelsberg an der Straße nach Kleinmünchen, Nro. 62, in der Gemeinde Waldeg, welche von ihm ihren Namen hat. Er war bis 1802 ein Passauesches Ritterlehen, und entstand um 910 durch den Grafen Eberhard von Sempta. Nachdem er um 906 zu Ebelsberg eine Feste gegen die Ungarn aufgeführt hatte, baute er sich hier in der Nähe derselben sein Zuskulum. **)

Nun schweigt die Geschichte lange davon. Darauf sagt uns ein Pergamentbrief, daß den Hof einst die Herren von Prag besaßen; daß er 1627 abbrannte, und daß ihn am Linzer-Ostermarkte des Jahres 1668 der berühmte Joachim Freiherr, später Graf von Windhag an Gabriel Heinrich von Waldegger verkaufte.

Zu diesem Hofe gehörte 1762 auch die Jägermayrleiten, und 1792 der Scharzer'sche Behent nebst einem Gartenhause am Graben vor dem Landhause. So berichtet uns die Landtafel von Linz. Am 11. October 1736 kaufte ihn der hiesige Stadt-Dechant Max Gandolph Steyrer von Rottenthurm

*) Diese Bedingungen sind in dem von Kurz: Oesterreichs Pandet gegebenen Abdruck des Brückenbriefes aus einem Niederer Coder nicht enthalten. Der Originalbrief ist somit um diese ganze Stelle dort verkürzt.

*) Ein Bruchstück aus dem unter der Feder befindlichen neuen Werke: „Linz, wie es einst war und wie es jetzt ist,“ vom Offizial Pilswein.

**) Die vor mir liegende, alte Handschrift sagt wörtlich: „Eybelspergerhof, alias Eberspergerhof, alias Sempta 910.“

Museal-Blatt.

Beit s ch r i f t

für

Geschichte, Kunst, Natur und Technologie Österreich's ob der Enns und Salzburg's.

Nro. 29.

Linz, Mittwoch den 20. October

1841.

Beiträge zur Geschichte der Stadt Linz.

III. Weitere Ergebnisse mit der Linzerbrücke, bis sie aufhört städtisches Eigenthum zu seyn.

(Schluß.)

Kaiser Joseph I. hatte sein Augenmerk auf Hebung des Handels und Herstellung einer einheimischen Industrie gerichtet. Er erkannte inzwischen die Nothwendigkeit, die mannigfachen Hemmungen und eingeschlichenen Mißbräuche vorerst wegzuschaffen. In dieser Beziehung erließ er demnach das Patent vom 25. Juni 1706, — womit er die Revision aller Mauthprivilegien anordnet, und den Inhabern solcher Gutsbriefe und Freiheiten aufträgt, ihre Documente im Original binnen drei Monaten der Hofkanzlei zur Untersuchung einzureichen. Ohne Zweifel hat die Stadt Linz diesem auch an sie gelangten Befehl Folge geleistet. Daß sie der Brückenmauth bei dieser allgemeinen Durchsicht der Privilegien, und den darüber erlassenen Bestimmungen nicht verlustig wurde, geht aus der neuen Instruction hervor, welche sie im Jahre 1752 an das Brückendienst-Personale ergehen ließ. Diese Vorschrift ist der vorhergehenden vom Jahre 1691 in allen Stücken, oft selbst in der Anordnung der Rede nachgebildet. Daß auch noch jetzt die Reichung des »Gottsnahm's« an die Bauleute als Nebengabe bestand, aber schon auf Abschaffung derselben angetragen wurde, wird daraus ersichtlich. Eben so haben noch die »Brückengärtl«, die den Rathsherren und angesehenen Bürgern gehörten, bestanden. Im Jahre 1713 erließ der Magistrat an den Brückenamts-Verwalter Jos. Griesmüllner, in Folge ausdrücklichen kais. Befehls, daß hinfür Jedermann, ohne Unterschied, das Brückgeld zu entrichten habe, und hievon nur die Mitglieder der Landschaft, doch aber nicht ihre zum Verkaufe bestimmten Waaren, ausgenommen seyn sollen, eine dießfällige Weisung und im Jahre 1714 erimirte der Magistrat aus eigenem Antriebe alle vom 22. Juli angefangen an Sonn- und Feiertagen und zur Festzeit Portiuncula vom Urfahr nach der Stadt sich begebenden Kirchengänger. Carl VI. fand im Jahre 1724 schon wieder eine Revision aller Pri-

villegien der Privatmauthen nöthig, und ordnete diese demnach mit gedrucktem Circulare an. — Eine neue und genauere Instruction der Brückenmauth wegen, erging vom Magistrate unterm 12. März 1747 an den vorgedachten Brückenamts-Verwalter Jos. Griesmüllner. Sie lautete: 1) Es verbleibt beim vorigen Vectigal. 2) Jeder, der die Brücke hin und zurück wandelt zahlt 2 Pfennige. 3) Hievon sind die drei obern Stände und ihre Dienstleute befreit. 4) Ferner Jeder, der in kaiserlichen oder Landschafts-Diensten steht. 5) Alle Wallfahrer. 6) Geistliche, die in der Seelsorge über die Brücke gehen. 7) Die Boten der Landeshauptleute, der Landschaft und der Stadt, dann die Salzwägen mit den dazu gehörigen Leuten und die Pferde. 8) Aus guter Nachbarschaft, mit denen im Urfahr, zahlen die Studenten daselbst und die dortigen Insassen nur 1 Pfennig. *) 9) Die Studenten, welche die Brücke vier Mal des Tags passiren und repassiren, entrichten, wenn ihre Aeltern im Urfahr wohnen, bloß für zwei Mal, also 2 Pfennige, wohnen die Aeltern aber nicht daselbst, so zahlen sie wie alle Uebrigen. Dem Schiffmeister, Jos. Scheibenbogen, überließ die Stadt im Jahre 1747 auf sein Ansuchen den vom Brücklieutenant auf einem zum Bruckamt gehörigen Grund aufgeführten Stadel um 300 fl. Kauffchilling, und einen jährlichen Dienst von 8 fl. — jedoch unter der Bedingniß, daß dieser Stadel weder höher gebaut, noch weniger aber ein Haus darauf errichtet werde. Von der ob der ennsischen Repräsentation und Kammer erging 1754 ein Erlaß an den Magistrat, damit dieser keine verurufene Münze, namentlich Anspacher-, Baireuther- und Montfortergeld annehme und abführe. Die Aufhebung aller Privatmauthen, welche mit Patent der Kaiserin Maria Theresia vom 9. November 1756 erfolgte, und der zu Folge die Vermauthung nach Stück, Gewicht, Zahl oder Guldenwerth in eine Pferd-, Wagen- oder

*) Es erhellt hieraus, daß die Einwohner im Urfahr das Brückengeld wieder entrichten mußten. Solche wechselnde Zustände bei Eximirungen von Siebigkeit sind durch viele ähnliche Fälle eben nicht auffallend oder besonderer Art.

Biehmanth umgewandelt wurde, schadete Linz nicht, denn es erhielt gleich den Städten Steyr, Freystadt, Enns und Wels das Recht der Mauth- und Niederlagsgebühr von allen hereingebrachten und niedergelegten Gütern und Feilschaften — Transito-Waaren ausgenommen — dann die Pferd- und Wagenmanth. Im Jahre 1760 gab die Stadt dem Johann Michael Freiburger die Brücke gegen eine Caution von 2000 fl. für den Pachtzuschilling von 2202 fl. auf 6 Jahre in Pacht. Ein gedrucktes Patent der Landeshauptmannschaft vom 17. August 1761 regulirt neuerdings die Ausnahmen von der Brückennauth, worin es unter anderm heißt, daß Niemand vom Brückengeld oder Mauthvectigal befreit sey, außer die im Urfahr Schad-Linz oder jenseits der Donau wohnenden Studenten, das Militär, die Salzfuhrer, die Kirchenbesucher an Sonn- und Feiertagen, und die Wallfahrer. Diese Befreiung wird nunmehr ausgedehnt und festgesetzt auf die k. k. Räte, Kreishauptleute und ihre subordinirten Officianten, die kais. k. k. Liefer-Salzfuhrer, Estafetten, Couriere und Ordinariposten, Mauth- und Salzbeamte, und auf die Recruten sammt den sie begleitenden Führern und dem Fuhrwerk. — Ferner auf die Amtsboten der Landeshauptmannschaft, Geistliche in der Seelsorge, Kreuzscharen, Kirchengänger an Sonn- und Festtagen, und auf die Urfahrer in Schad-Linz, wenn sie zu Fuß gehen. Endlich aber kommt der Zeitpunkt, wo die Stadt Linz die Brücke ganz verlor. Den 1. November 1775 übernahm die k. k. Ministerial-Banco-Deputation das Brückengefäll sammt dem Bau der Donau- und Aubrücke gegen Vergütung des an die Landschaft zu entrichtenden Dominikale von 409 fl. 1 fr., Ablösung des Bruckstadels und Bruckgärtels sammt der Indemnification von jährlichen 600 fl. für das Brückengefäll. An diese Aenderung des Verhältnisses, wodurch die Brücke aus dem städtischen Eigenthum für immer ausgeschieden und Staatsgut blieb, knüpfte sich eine Reihe von Verhandlungen über die Modalitäten der Ablösung, deren Resultat endlich die Entschädigungssumme von 1400 fl. war. Das Mauth-Oberamt fand inzwischen für gut, den Bau der Brücke der Stadt Linz um jährliche 3200 fl. anzubieten. Allein die Stadt entschlug sich desselben noch im Jahre 1775 mit der Aeußerung: selbst dann noch würde sie den Bau nicht übernehmen, wenn man ihr die ganze Brückeneinnahme überliesse. Dennoch ließ sie sich im nächsten Jahr herbei, den Bau zu führen. Darauf ward ihr von besagter Behörde ein Vorschuß von 4000 fl. gegeben, und von weitem 2000 fl., als dieser erschöpft war, und sie schon aus Eigenem die Kosten bestritt. Das Brückengefäll betrug zu dieser Zeit jährlich zwischen 4000 und 5000 Gulden.

Gründung von Wilheringen. 1146.

(S c h l u ß.)

III.

In der herrenlosen Halle,
Die geschaut des Frevels Maaf,
Haust nun unheilvolles Schweigen,
Da der Tod sein Opfer fraß.

Keine Rosse wiehern lustig,
Funken stampft aus Kies kein Huf;
Denn es führt zu Jagd und Schlachten
Nimmer sie des Führers Ruf.

Walchun's Leib fand süße Ruhe
In der Mutter-erde Schooß,
Bei den Särgen seiner Ahnen,
Grünberundet und voll Moos.

Wilh'ring's Gruft hat ihn verschlungen, —
Stumm und finster liegt sein Bau. —
Schon erstrahlen Glanzgefilde
Aus des Himmels tiefem Blau.

Lauflos, wie auf öder Haide,
Liegt's auf Flur und Wald und Strom,
D'rin voll Majestät sich spiegelt
Ab der prächt'ge Sternendom.

Alles schweigt, nur daß die Donau
Rauschend wälzt den Strom dahin
Zwischen wälderreiche Berge,
Zwischen zartes Frühlingsgrün.

Und es stört der Raben Wellen
Nicht die hehre Feiernacht,
Nicht der Hörneruf der Thürmer,
Haltend auf den Burgen Wacht.

Aber in der Schauerstille,
Vor der heil'gen Jungfrau Bild,
Noch ein Herz, ein freudenloses,
Woll von frommer Andacht schwillt.

Längst schon füllten Zwielfchts-Schatten
An der Kirche welken Raum,
Und das Dunkel bricht der Ampel
Zweifelhaftes Flackern kaum.

Nur des röthlichten Aeternus
Licht durchblinkt das Scheibenrund,
Sich vermälend mit der Lampe
Dämmerchein zur nächst'gen Stund.

Schwarzes Kleid wallt um die Lenden
Einer betenden Gestalt,
Die, besort, zu des Altars
Stufen, pilgernd, hergewallt.

Nabenhaar in Ringellocken
Küßt des Nackens blendend Weiß,
Aus des Herzens tiefsten Tiefen
Klingt sich los manch Seufzer heiß.

Horch, es flüstern Andachtschauer
Bei des Kummers grauer Nacht!
Nicht mehr ist er, den ihr Auge
Als ein Kindlein oft bewacht.

D'rum, ein Marmorbild, versteint fast,
Fleht die Mutter für den Sohn,
Daß ihm thau' ew'ger Friede
Von der Gottheit Strahlenthron:

»Wie einst Ulrich, der das Kreuz nahm,
Aber nimmer wieder kam,
Wie der liebe Bruder Koso,
Letzter Zweig aus Wils'rings Stamm:«

»Frommen Sinn's aus ihrem Schlosse
Gründeten den Klosterbau,
Will zur Ehre Gottes fördern
Ihn des Stammes letzte Frau!«

»Daß für Walchun's Seelenfrieden
Fromme Priester fortan steh'n,
Daß mein Geist froh einstens möge
Auch der Sel'gen Wohnung seh'n!«

Also Elisabeth; — und die Hallen
Dehnen sich so breit gar bald,
Spiegelnd sich in blauen Fluten,
Nah' dem Kurrenbergerwald.

Und bis jezt, nach langen Jahren,
Prangt im bergumdrängten Thal
Wils'rings Thurm; zum Dienste Gottes
Ruht der Glocke Silberfahall.

Und im Chor der grauen Mönche
Tönt es täglich wohl so laut
Für des Stammes ew'ge Ruhe,
Da noch kaum der Morgen graut.

Einj, am 19. Juli 1841.

Jos. Jul. Reiserbauer.

Rückblick auf die Trauungen, Geburten und Sterbfälle beim Militär in der Provinz Oesterreich ob der Enns und Salzburg

im Jahre 1840.

Nachdem nunmehr die in der Hauptstadt und in sämtlichen Kreisen der Provinz Oesterreich ob der Enns und Salzburg im Jahre 1840 vorgefallenen Trauungen, Geburten und Sterbfälle in ihren Summen und Beziehungen unter sich und gegen einander aufgefaßt wurden, erübriget, da unter den angeführten Summen die auf das Militär entfallenen Zahlen nicht mitbegriffen sind, bevor zu einer Total-Uebersicht geschritten werden kann, vorerst nur noch ein kurzer Rückblick auf die beim Militär Platz gegriffenen dießfälligen Ergebnisse. Hierbei möge uns wieder die ämtlich bekannt gegebene Uebersicht die nöthigen Daten an die Hand geben.

Dieser zu Folge belief sich die Zahl der beim Militär getrauten Paare auf 24. Gegen das Jahr 1839, in welchem 32 Paare getraut wurden, ergab sich eine Verminderung um 8 Trauungen.

Männlicher Seits heiratheten in der mittleren Hymensperiode 21 und in der letzten 3; weiblicher Seits 18 in der ersten und 6 in der mittleren. Hierbei ist zu bemerken, daß, so wie männlicher Seits in der ersten, eben so weiblicher Seits in der letzten Hymensperiode keine Trauung Statt fand. Ungeeignet wäre es jedoch, die allgemeine Bilanzirungs-Theorie auch auf das Militär in Anwendung bringen zu wollen, weil dessen besondere Verhältnisse einen besonderen Maßstab erheischen.

*

So wie im Jahre 1839 wurden auch im Jahre 1840 29 eheliche Kinder geboren, 12 Knaben und 17 Mädchen. Hievon gehörten 27 der katholischen, 1 der protestantischen und 1 der griechischen Kirche an. — Todte Geburten kamen nicht vor.

*

Die Zahl der Sterbfälle betrug 115, 28 weniger als im Jahre 1839, wo sie sich auf 141 belief. — Unter den Verstorbenen zählte man 3 Individuen des weiblichen Geschlechtes und 3 Katholiken. — 4 Sterbfälle kamen im ersten Lebensjahre, 1 von 1 bis 4, 3 von 4 bis 20, 100 von 20 bis 40, 4 von 40 bis 60 und 1 von 60 bis 80 Jahren vor.

Die Rubriken der verschiedenen Todesarten zeigen, daß 100 eines natürlichen Todes starben, darunter 1 an Blattern. 7 endeten durch Selbstmord, 1 wurde ermordet und 5 verloren durch unglückliche Ereignisse ihr Leben. Siemlich ungünstig zeigt sich das Verhältniß der

Selbstmörder zu den Todten mit 1 zu 16, und das der Verunglückten mit 1 zu 23.

* * *

Vergleicht man die Zahl der Sterbfälle mit jener der Geburten, so zeigt sich, den beim Militär obwaltenden Verhältnissen ganz gemäß, erstere um 84 höher.

J. F. Buchaczek.

Vermehrung der Sammlungen

des Francisco-Carolinum für Oesterreich ob der Enns und Salzburg vom 1. bis letzten Sept. 1841, inventirt von 10461 — 10531, wovon jene Gegenstände, bei denen keine andere Erwerbungsart namhaft gemacht wird, als Geschenke eingekommen sind.

A. Bibliothek.

I. Druckwerke. 1) Der historische Verein des Obermainkreises sendete seine bisher erschienenen Werke, als: Geschichte der Burg und des Rittergutes Rabenstein; von Paul Oesterreicher, Bamberg 1840, — dann »Der Renner,« ein Gedicht aus dem 13. Jahrhundert; von Hugo von Trimberg, zum ersten Male herausgegeben und mit Erläuterungen versehen, — und die sämtlichen Jahresberichte. 2) Die Förstersche Bauzeitung wurde von Seite der hohen Landesregierung mit Vorbehalt des Eigenthums übermittlelt. 3) Archi-Triumphalis Austriae currus, oder österreicherischer Erz-Triumphwagen, Wien 1658. — Topographia Hassiae et Regionum Vicinarum, oder Beschreibung der vornehmsten Städte und Plätze in Hessen und den benachbarten Landschaften, Frankfurt. — Beschreibung der gehaltenen kaiserl. Hochzeit des Herrn Wilhelm Pfalzgrafen beim Rhein ic., mit dem hochgebornen Fräulein Renatta, gebornen Herzogin von Lothringen, den 21. Februar 1568; von dem hochwürdigem Herrn Joh. Bapt. Schöber, k. k. Regierungsrathe und Abten des Stiftes Wilhering. 4) Etzelhamer's Gedichte, 2 Bändchen, wurden angekauft. 5) See- und Alpenbesuche in den Umgebungen von Ischl, von Emil** Mit geographischen Wignetten und einer Uebersichtskarte vom Lande ob der Enns, von F. Raffelsberger, Wien 1842; vom Herrn M. D. Ritter von Brenner, k. k. Bezirks- und Bade-arzte in Ischl. 6) Militär-Schematismus vom Jahre 1841; von einem ungenannten Freunde des Museums. 7) Erinnerungen an Tyrol, von Anton Freiherrn von Oberl; Widmung vom Herrn Mal-Schedel, Gutsbesitzer in Tyrol. 8) Beschreibung und Abbildung der Kaiser Franzens Statue in Grätz mit den bei der Enthüllung gehaltenen Reden und Festgesänge; von Sr. Excellenz Herrn Grafen von Jozaghi, k. k. geheimen Rathe, Kämmerer und Hofkanzler.

II. Manuscripte. 40 Abhandlungen verschiedenen Inhaltes, theils Oesterreich, theils Böhmen betreffend; vom Herrn Wenzel Streinz, k. k. Regierungsrathe und Protomedicus.

III. Karten. 1) Das Herzogthum Ostfranken, in seine Gauen eingetheilt; eingesendet von dem historischen Vereine des Obermainkreises. 2) Die Commissariats- und Steyerbezirks-Karte der Stadt Steyr, Gleink, Rosenfeld und Garsten; vom Herrn Baron Handel, k. k. Kreiscommissär in Steyr. 3) Karte von Böhmen; vom Herrn Wenzel Streinz, k. k. Regierungsrathe und Protomedicus.

B. Geschichte.

I. Urkunden. Für das Diplomatarium wurden 44 Abschriften geliefert, und vom Herrn Geschichtsreferenten Chorherrn und Archivar Stülz zu St. Florian collationirt.

II. Münzen. 1) Ein schwedisches Guldenstück der Königin Christina; von Sr. Hochwürden Herrn Joh. Bauer, geistlichem Rathe und Pfarrer in Gallneukirchen, als Aequivalents-Quote. 2) Eine Medaille von Kupfer, welche die Armen-Commission von Venedig zu Ehren des Herrn Patriarch-Erzbischofes von Erlau, Johann Ladislaus Pyrker, im Jahre 1827 prägen ließ; von Sr. Excellenz dem Herrn Erzbischofe. 3) Eine bronzene Medaille mit dem Bildnisse des Herrn Prälaten Knauer; von dem hochwürdigem Herrn Pfarrer Jos. Röllner zu Hagenberg. 4) Eine schöne silberne Medaille in Sammtkapsel auf die Errichtung der Kaiser Franzens Statue in Grätz; von Sr. Excellenz Herrn Grafen von Jozaghi.

III. Siegel. 9 Stück verschiedene Siegelabdrücke; vom Herrn M. D. Ritter von Brenner.

C. Kunst und Alterthum.

I. Geräthschaften. Ein altes Pulverhorn, angeblich das ehemalige Eigenthum des Stephan Fadinger; vom hochwürdigem Herrn Joh. Bauer, geistlichem Rathe und Pfarrer in Gallneukirchen.

II. Malereien. 1) Sechs Copien alter Glasmalereien, welche sich in den Kirchenfenstern der Pfarrkirche zu Wels befinden; vom Herrn Carl Mayer, k. k. Kreisingenieur daselbst. 2) Eine vom Herrn Wetshäupl verfertigte Zeichnung des im Museum befindlichen alten Kirchenstuhls; vom Herrn Ritter von Spaun, k. k. Syndicus.

III. Lithographie. Eine bei Herrn Jos. Hafner in Linz lithographirte Ansicht der Stadt Linz vor 170 Jahren, nach einem auf einem Seitenaltare der Stadtpfarrkirche befindlichen Bilde.

IV. Daguerrotypie. Ein Portrait eines Bauers; beide Gegenstände Widmung des prov. Custos.

(Schluß folgt.)

Redacteur: Professor Joseph Gaisberger.

Verleger: Buchhändler Othmar Haslinger.

Blotzen

zur

Sitzung des Gemeinderathes

der

Landeshauptstadt Linz

am 11. December 1869

betreffend die

Anschaffungen zur neuen Donaustraße.

ÖÖLM LINZ



+XOM3058505

MUSEUM
Franzisco-Carolinum
LINZ a. d. DONAU

Lin., im December 1869.

Verleger: M. Gschl und Genossen. — Druck von G. Rimmer

434

Die Tagesordnung der Sitzung des Gemeinderathes der Landeshauptstadt Kitz vom 11. December l. J. enthielt zwei für die zukünftige Entwicklung unserer Stadt hochwichtige Gegenstände. Es waren dieß:

1. Die Frage wegen Errichtung einer technischen Hochschule in Kitz und

2. Die Beratung und Beschlußfassung über die Anschlußbauten zur neuen Donaubrücke.

Mit Rücksicht auf die eminente Bedeutung dieser Fragen glaubte man demnach allgemein auch mit Grund erwarten zu dürfen, es werde denselben von Seite unserer Gemeinde-Vertretung die gehörige Aufmerksamkeit geschenkt und zugleich Alles aufgeboten werden, um sich über die Sache gründlich zu informieren und in jeder Richtung umfassend vorbereitet an die Beratung und Beschlußfassung treten zu können.

Wir waren daher um so mehr erstaunt und auf das Unangenehme berührt, als wir gerade ein gegenseitiges Vorgehen bemerken mußten.

Nicht in der gewöhnlichen an jedem Mittwoch stattfindenden Gemeinderathssitzung sollten die oben bezeichneten, tief greifenden Angelegenheiten zur Sprache kommen.

Es wurde vielmehr zu diesem Besuche mit größter Schnelligkeit eine außerordentliche Sitzung und zwar ganz gegen die bisherige Gepflogenheit an einem Samstag Abends anberaumt.

Die Versändigung von der fraglichen Sitzung kam den Gemeinderäthen am Vortage d. i. Freitag den 10. December zu.

Die Tagesordnung der Sitzung wurde denselben aber erst am Sitzungstage selbst bekannt gegeben.

Was drängte wohl unsere Gemeinde-Vertretung in dieser Angelegenheit zu solcher Eile? —

Wir können keinen sichhaltigen Grund hierfür finden! —

In der folgenden Darstellung soll nun lediglich auf einen Gegenstand dieser Gemeinderathssitzung, nämlich auf die Frage bezüglich der erforderlichen Anschlußbauten zur neuen Donaubrücke Bedacht genommen werden.

führungen speziell betroffenen Mitbürger. Aber gerade in diesen Begleitungen scheint uns nach den vorliegenden Resultaten von Seite des Ringer Gemeinderathes die volle Bedeutung der Sache nicht ersicht worden zu sein.

Es hat immer seine eigenthümlichen Schwierigkeiten, ein richtiges Urtheil über ein Bauprojekt und namentlich über ein so umfangreiches, als das in Rede stehende ist, zu fällen.

Diesu gehört ein gewisses Verständnis für Bauwesen überhaupt, und insbesondere ein tiefes Studium der betreffenden Pläne.

Abollen wir selbst annehmen, der ganze Gemeinderath bestche aus Bauverständigen, so dürfte es doch nicht überflüssig gewesen sein, wenn demselben die Pläne über die in Frage kommenden Projekte wenigstens einige Tage vor der Sitzung, in welcher über dieselben zu berathen war, zur Einsicht vorgelegt worden wären. Dieß ist aber nicht geschehen!

Wir müssen diese Unterlassung aber um so mehr bedauern, als nach unserer unmaßgeblichen Ansicht, nur ein sehr wichtiger Bruchtheil des Gemeinderathes zu den wirklich Bauverständigen gehört. Das liegt auch in der Natur der Sache. Niemand kann nach jeder Richtung hin gleich bewandert sein. —

Oben beßhalb ist aber nothwendig, daß Männern, welchen die Entschcheidung über so großartige Bauführungen der Ethos anheim gegeben ist, auch die Möglichkeit geboten werde, sich über die Zweckmäßigkeit und die Folgen derselben genau zu unterrichten.

Dieß hätte am besten durch Vorbesprechungen unter den Gemeinberathen selbst geschehen können! —

Nur in Folge eines gegenseitigen fruchtbaren Uebereinstimmens können sich die Ansichten klären und können gezielte und nach allen Seiten hin betriebsgehende Resultate erzielt werden.

Solche Vorbesprechungen sind von größter Wichtigkeit für die folgende Beratung und Beschlußfassung und wir können beßhalb auch den Mitgliedern unseres Gemeinderathes nicht warm genug ans Herz legen, dieselben vor jeder eingeordneten bedeutenden Angelegenheit zu veranstalten.

Am entgegengelegten Falle sind die einzelnen Sessionen, welche in der Sache bis ins Detail insormirt sind, gegenüber dem Plenum des Gemeinderathes, welcher ganz unvorbereitet in die Debatte greifen muß, immer im großen Nachtheile. Wir wollen hier nur auf zwei Fälle aus jüngster Zeit hinweisen, in welcher beide Vorbesprechungen vom besten Erfolge begleitet waren.

die Gemeinde möge dieses werthvolle Objekt um einige 90000 Fl. an Herrn Josef Riethl käuflich überlassen, ein höherer Auffassung könne nicht erzielt werden.

Mehrere Gemeinberathmitglieder, welche diese Ansicht nicht theilen konnten, beantragten eine Besprechung unter sich und das Resultat derselben war, daß schließlich das städt. Bräuhaus an die Herren Gebrüder Gatschet um 150000 Fl. verkauft wurde.

Ein Sieg der I. Session in Folge einer Ueberrumpfung des Gemeinderathes hätte also der Gemeinde Kling einen Schaden von 60000 Fl. gebracht! —

Dieselbe I. Session, von welcher unten noch öfters die Rede sein wird, ließ auch einen Plan über die allgemeine Neuordnung der Markstadt mit einem Gesells von 2 Zoll, sage fünf bis sechs Zoll pr. Klafter ausarbeiten.

Nur dem energischen Einwirken einiger tüchtiger Gemeinberathmitglieder ist es zu danken, daß dieses Neuordnungs-Projekt, welches in jeder Beziehung ungenügend gewesen wäre, rechtzeitig beseitigt wurde und daß wir nun ein besseres, zweckentsprechenderes zu erwarten haben werden.

Um nun wieder zu unserem Gegenstande zurückzukommen, so wäre es unserer Ansicht nach am zweckmäßigsten gewesen, die beßglichen Pläne dem Publikum zugänglich zu machen und sie zu diesem Zwecke einige Zeit vor der Beratung und Beschlußfassung über diese Frage öffentlich auszustellen.

Wurde dieser Vorgang von der Gemeinberathung bei den Plänen begünstigt des neuen Volksgarten-Salons beobachtet, warum hat man bei der ungleich wichtigeren Frage der Uferbauten zur Donaubrücke, bei welchen so viele Interessen im Spiele sind, diese Rücksicht nicht genommen?!

Eine öffentliche Ausstellung der Pläne hätte gewiß seine guten Folgen gehabt.

Die Diskussion wäre eine allgemeine geworden, die verschiedenen Ansichten über das Projekt wären rückhaltlos zu Tage getreten und die mannigfaltigen Stimmen der Kritik hätten für die Mäher der Stadt gewiß nicht zu unterschätzende Anhaltspunkte für ihre Beurtheilung und Beschlüsse gewährt.

Statt alledem kamen die fast unmittelbar vor der obigen Sitzung von Seite des städt. Bauamtes mit Aufwendung aller Kräfte vollenbten Pläne erst in dieser Sitzung selbst dem Gemeinberath zu Gesicht und wurde zu deren Prüfung die Sitzung lediglich auf circa fünfzehn Minuten unterbrochen! —

Ein solcher Zeitraum kann aber wohl in keinem Falle hinreichen.

eine genaue Einsicht in zwei verschiedene Bauprojekte mit allen Detail-Führungen zu gewähren!!! —

Nach diesen wenigen einleitenden Bemerkungen wollen wir dem Verlaufe der mehrerwähnten Gemeinberathung bezüglich unseres oben bezeichneten Gegenstandes folgen.

Des Zusammenhanges der Sache wegen ist es notwendig, daß wir auf die Verhandlung näher eingehen, wenn auch dieselbe bereits aus den öffentlichen Blättern dem Publikum mehr oder weniger bekannt sein dürfte.

Die k. k. Statthaltereie in Sings hat durch ihr technisches Departement ein Projekt über die Uferanschlußbauten zur fahrlan Donaubrücke sammt den begünstigten Detailplänen ausarbeiten lassen und hat dieselbe dem hiesigen Gemeinderathe zur Einholung seiner Abtheilung mitgetheilt.

Dieses Projekt besteht der Hauptsache nach in Folgendem: Die Mühle der Brücke soll in die gerade Linie fallen, die vom Ausgange der Schmiedthorstraße am oberen Ende des Hauptplatzes über den am unteren Theile derselben gelegenen Erdburmen, dann über das Zielguths Haus Nr. 1 (217 alt) den rechtsseitigen Theil der jetzigen Donaubrücke durchschneidend bis zu dem Spinnstiege führt, wo die verlängerte Mittellinie der Spinnstraße in Urfahr auf die dortige Donaubrücke austritt.

Die neue Brücke, welche bedeutend höher als die gegenwärtige hergestellt werden soll, würde mit dem Hauptplatz und den beiden Donaubrücken durch gemauerte Rampenanlagen verbunden werden, und ferner durch eine Hauptrampe, welche oberhalb des Brunnens am unteren Hauptplatz beginnen und mit einer Curvenbreite von 8 Klaftern über das zu demolirende Zielguths Haus führen würde und durch zwei von dieser Hauptrampe vor der Brücke gegen die obere Donaubrücke hin in der Breite von 6 Klaftern (bei einer Elevation von $\frac{1}{4}$ der Länge) abzweigende Seitenrampen.

Mit der Stad- und Mergasse sollte die Hauptrampe durch kleinere Nebenrampen mit der Elevation von 1:24 verbunden und sollten ferner zur Kommunikation zwischen den übrigbleibenden Straßentheilen 3 zwei Klaffen breite und 6 bis 7 Fuß hohe Durchgänge hergestellt werden.

Eine breitere Durchsicht neben den bestehenden Brücken-Sandpfeiler würde den Verkehr mit den größeren Fuhrwerken vermitteln.

Dieses Projekt würde die Einlösung bejählich Demolirung des Sand-

brunnens, endlich die Demolirung des städt. Mauthhauses Nr. 2 (alt 116) an der oberen Donaubrücke erfordern.

Die Regierung war mit diesem Bauprojekte wie gewöhnlich entschlossen unglücklich.

Dasselbe ist für den Verkehr in Folge der beantragten schmalen Dämme sehr ungünstig und sogar hinderlich und würden in Folge der Ausfüllung derselben namentlich der Hauptplatz und die beiden Donaubrücken oberhalb und unterhalb der Brücke in unverantwortlicher Weise verunstaltet werden. —

Wir können daher der I. Session unseres Gemeinderathes nur beipflichten, welche sich zwar mit der in Aussicht genommenen Abtheilung der neuen Donaubrücke, keineswegs aber mit den von der Regierung projektierten, so eben näher beschriebenen Anschlußbauten einverstanden erklärte, und im Interesse der Stadt Sings sich auf das Entschiedenste gegen die Ausfüllung derselben vermahnte.

Die I. Session war aber der Ansicht, sie dürfe sich nicht bloß in der Negation bewegen, sie müßte vielmehr, da sie das Regierungsprojekt ablehnte, nun selbst mit einem Bauprojekte hervortreten, durch welches die am dem ersten gerügten Mängelstände behoben und in welchem zugleich die allgemeinen Verkehrsvortheile beachtet und das Interesse der Stadt Sings entsprechend gewahrt würden.

Man ging hierbei von der Ansicht aus, daß nur durch eine allgemeine Anschließung des ganzen unteren Stadtplatzes von der Dreifaltigkeitskirche angefangen, sowie durch eine allgemeine in der Richtung gegen die von der Donaubrücke langsam verlaufende Erhöhung des Ringes Donauufers die Anschlußbauten zur neuen Brücke in einer allen Interessenten gleichmäßig nützlich tragender Weise ausgeführt werden können.

Nachdem aber diese Ausführungen mit bedeutenden Kosten verbunden sind, weil das Sandeshauptplatzgebäude und das alte Zollamtsgebäude, obere Donaubrücke Nr. 1 (alt 108) und Zollamtsstraße Nr. 6 (alt 219) die Häuser Nr. 3 und 4 an der oberen Donaubrücke nebst der Roglerischen Stillehütte, endlich das Gartenauerhaus Nr. 2 und das Pollhaus Nr. 37 am Hauptplatz verschüttet und daher den Eigenthümern derselben bedeutende Entschädigungen geleistet werden müßten, so glaubte die I. Session einen solchen Antrag nicht stellen zu sollen und zwar insbesondere in der Erwägung, daß dieselbe von der Regierung nicht acceptirt werden dürfte. (?) —

Es mußte deshalb nach Ansicht dieser Session von ihr ein Mittel-

die Uebelstände des Regierungs-Projektes nach Schmachtheit vermeiden, die Kosten der Herstellung für die Entschädigung der Hauseigentümer möglichst vermindert würde und doch für die Zukunft die Möglichkeit gewahrt werde, allmählig das allein Vollkommene, nämlich die Plantation des Hauptplatzes und die Anpflanzung der beiden Donauländer durchzuführen.

Das von der I. Section ausgearbeitete und zur Annahme empfohlene Projekt befindet sich demnach fertig im Folgenden:

Der Hauptplatz würde unter der Dreifaltigkeitssäule bei dem breiten Trottoir zwischen Hof- und Rathhausgasse angeordnet werden.

Dadurch würde ein nahezu gleiches Seitengasse für die angushtütenden Platzteile erzielt und in der Richtung der Ab- und Ablergasse eine solche Höhe erreicht werden, daß die Zukunft zur Brücke eine Steigung von nur 2.28 Zoll erhalten und die Anpflanzung in der Ab- und Ablergasse in einem sanften Gefälle verlaufen würde.

Am die Häuser Nr. 37 und 38, dann Nr. 2 und 3 am Hauptplatz im Erdgeschosse nicht verschütten zu müssen, sollten bei denselben zum Abflusse der Anpflanzung Futtermauern angebracht werden.

Zwei je 6 Fuß breite Steigen an denselben würden die Kommunikation aus und zu diesen Häusern vermitteln. Beim Bollwerk Nr. 37 und Gartenanlage Nr. 2 würde demnach ein Raum von 11 Fuß, beziehungsweise 14 Fuß Breite gewonnen, wodurch diese Häuser nicht beunruhigt entwerthet würden (???) In der Zukunft könnten dann nach der Anpflanzung der I. Section bei einem etwaigen Neubau (?) das Erdgeschöß dieser Häuser verschüttet und das neue Erdgeschöß mit der jetzt bestehenden Mauer in gleiches Niveau gebracht werden.

Am an der unteren Donauländer die Erhöhung derselben mit Rücksicht auf den dortigen regen Verkehr einerseits so breit als nur thunlich herzustellen und andererseits die Häuser Nr. 4 und 6 an derselben möglichst zu schonen (?) soll die Anpflanzung der Art erfolgen, daß sich an der schmälsten Stelle noch eine 11½ Klafter breite Graben ergibt und daß dieselbe gegen die Straßenseite durch Erhöhung und Erweiterung der jetzigen Futtermauer längs des Treppelweges, an der Landseite aber durch eine gegen die Häuser Nr. 4 und 6 aufzuführende, von denselben an ihrem Ende 5½ Klafter weit absteigende Futtermauer abgegeschlossen werde.

Das Gefälle der Graben würde 3 Zoll erhalten.

Für die Zukunft würde auf diese Weise bei einem etwaigen Neubau (?) die Anpflanzung des Platzes und die Gleichstellung des Erdgeschosses mit der Gasse ermöglicht sein.

Am der oberen Donauländer müßte zur Schonung des Hof-

auf die Ränge des Landeshauptplatzgebäudes beschränkt und sollten längs dieser Häuser, sowie der Reglerischen Tischgasse Futtermauern hergestellt werden, wobei die Erhebung nicht unter 3 Zoll vermindert werden kann.

Die Breite der Graben sollte mindestens 5½ bogen der von dem Hofgasse Nr. 3 verbleibende Zufahrtsraum bloß 2 Klafter (!) betragen. Beim Hause Nr. 1 wird die Breite der Graben 8 Klafter und beim Hause Nr. 4 8½ Klafter betragen.

Für den Zugang zum Hause Nr. 4 (Galer), zur Tischgasse und zum Hause Nr. 3 (Hof) soll abermals durch 6 Fuß breite Steigen vorgesorgt werden.

Der Raum zwischen diesen Häusern und den Rampenfuttermauern ist auf 2—2½ Klafter beantragt, wodurch nach der Ansicht der Section dieselben minder bedeutend beschädigt würden. (???)

Eine vollkommen entsprechende Zufahrt an der oberen Donauländer erscheint nur nach Befestigung des Gallerhauses Nr. 4 und der Reglerischen Tischgasse ausführbar und wäre hierauf auch bei Inangriffnahme des Brückenbaues Bedacht zu nehmen.

Unterhalb der Brücke würde der Brücken-Landpfeiler in der Richtung der nordöstlichen Ecke des zu demolirenden südlichen Markthauses Nr. 2 parallel mit dem Raume des gegenwärtigen Treppelweges und senkrecht auf die Mauer der neuen Brücke zu stellen und an dessen Verlängerung ein Theil der Futtermauer von diesem Treppelwege zu versetzen sein, bis er sich mit dem langen Theile der gleichen Futtermauer vereinigt, wodurch eine 4 Klafter breite Graben unmittelbar am Donauufer geschlossen werden würde. Die I. Section stellte demgemäß durch Herrn Berthel erstatter Dr. Alois Bahr folgende Vorschläge:

1. Der Gemeinderath ersuche sich mit der beantragten Richtungslinie der neuen Donaubrücke, nach welcher die Brückensäule genau in die gerade Linie von der Mitte der Schmittborsstraße über den Hauptplatz auf die Marktgasse in Urfahr führt und die Demolition des Zielgutbaues (Nr. 1, Hauptplatz) bewerthet wird, vollkommen einverstanden und bezeichnen diese Richtungslinie als die einzige den Verkehrs- und Holzerhaltung entsprechenden.

2. Der Gemeinderath spreche sich jedoch entschieden gegen die Anpflanzung des vom technischen Statthalter-Departement ausgearbeiteten Projektes bezüglich der Herstellung der Anpflanzbauten an der Ring- und Seite aus.

3. Der Gemeinderath ersuche, daß eine vollständige, den öffentlichen Verkehrsbedürfnissen und den Interessen der Stadtgemeinde Finanz entwerfende Herstellung der Markthausbauten

nur durch eine allgemeine Ansführung und Plantung des Hauptplatzes, sowie durch eine allgemeine in der Richtung gegen die beiden Donaulanden langsam verlaufende Erhöhung des Donauufers unter Beschüttung der Erdgeschosse der Häuser Nr. 2 und 3, dann 37 und 38 am Hauptplatze, Nr. 4 und theilweise 3 an der oberen Donaulände möglich ist.

4. Der Gemeinderath beschliesse, der Regierung, falls sie auf das Projekt der allgemeinen Ansführung nicht eingehen findet, die Ausföhrung des vom Stadtkommissar vorgelegten, beziehungsweise von der I. Session beschworerten Projektes zu empfehlen.

Nachdem das städt. Bauamt die von der Regierung beantragte Breite der neuen Strasse mit 5 Klafter bei einer Länge von 130 Klafter und bei dem dort herrschenden und noch im steten Steigen begriffenen Meeresspiegel für nicht hinreichend und insbesondere die blos mit 4 Schuh 3 Zoll berechnete Breite des Trottoirs als gänzlich ungenügend erklärte, so schloß sich die I. Session vollständig diesen Ansführungen an und beantragte:

5. Der Gemeinderath spreche gegenüber der Regierung den dringenden Wunsch aus, daß bei der Ansföhrung des Strassenbaues die Breite der Strasse von 5 auf 6 Klafter vergrößert und daß jedenfalls die Trottoirs breiter als 5 Fuß und hoch zu mindestens 6 Fuß breit angelegt werden.

6. Der Gemeinderath erkläre sich bereit, dem Merat unter den in der Erklärung vom 3. Juni 1869 wegen des Beitrages von 30.000 fl. gestellten Bedingungen (daß die Zufahrten zur Strasse auf eine den Interessen der Stadtkommune Nitz umfassende entsprechende Weise ausgebaut werden) auch das städt. Bauamt Nr. 2 an der oberen Donaulände, welches nach dem Zinsentragnisse von 1600 fl. einen Merat von mindestens 20000 Gulden repräsentiert, unentgeltlich abzutreten, wenn die Ansföhrung der Zufahrtsbauten nach dem vom Gemeinderathe empfohlenen Projekte erfolgt.

Die Anträge der I. Session sub 1 und 2 wurden einstimmig angenommen.

Wir können diese Beschlüsse nur billigen.

Ueber den Antrag sub 3 entspann sich eine lebhafteste Debatte.

Wir beschließen uns, hieraus nur das Entschiedenste hervorzuheben:

Dr. Mifler betonte die Wichtigkeit des eben erwähnten Antrages und stellte vor Allem an den Herrn Berichterstatter die Frage, auf welche technische Autoritäten gestützt die I. Session denselben einbringe.

Der Herr Berichterstatter Dr. Bahr bemerkte ihm hierauf, in der I. Session seien selbst einige Sachverständige und es sei ausserdem zu den Beratungen derselben der städtische Bauamts-Ingenieur Herr Anton Waldbogel beigezogen worden.

So viel nur wir zu beurtheilen vermögen, befindet sich in der mehrgenannten I. Session unseres Gemeinderathes, welcher aus den Herren: Dr. Bahr, Breuter, Jassiel, Hartmann, Josmann, M. Mandl, Mayr und Mitz besteht, nur ein einziger eigentlicher Bauverständiger; es ist dies der k. k. Ingenieur Breuter.

Den städtischen Bauamts-Ingenieur Herrn M. Waldbogel können wir in diesem Falle nicht zu den unbestrittenen Bauberständigen rechnen, da er Gemeinde-Bauamter ist und das Projekt eben nur so ausgearbeitet hatte, als es die I. Session für gut fand.

Wir begreifen daher recht gut, daß der Hr. Gemeinderath Dr. Mifler denn doch hierin zu wenig Garantie für die Zweckmäßigkeit des von der I. Session gestellten Antrages sub 3 fand, und sind der Meinung, daß der Erstere den Nagel auf den Kopf getroffen habe, als er beantragte, es sei unter den Bedingern ein Konkurs zur Lösung der Frage über die zweckmäßige Herstellung der Mifler-Zufahrtsbauten zur neuen Donaustrasse auszusprechen, und das beste Projekt, welches die anrainenden Häuser am wenigsten schädliche, mit einem Preise von 500 fl. zu honoriren.

Er zweifle nicht, daß auf diese Weise ein Projekt gefunden werden könne, welches den Interessen der Regierung, der Stadtkommune Nitz und endlich der einzelnen Mitbürger, welche durch die in Frage stehenden Bauten direct betroffen werden, in jeder Weise Rechnung trage.

Nach dem bisherigen Stande der Verhandlungen über den Strassenbau wäre die Vollendung der Strasse ohneß erst mit Ende des Jahres 1872 in Aussicht genommen; es sei also noch genügend Zeit, im Konkurswege sich ein taugliches Projekt zu verschaffen.

Die Gemeinderäthe Josmann und Jassiel vertheidigten jedoch den Sessions-Antrag 3 und erklärten in dem Antrage des Dr. Mifler nur eine Vergrößerung der wichtigsten Straße, welche noch den Nachtheil haben könnte, daß die Regierung ihre Ansuchen über die Nothwendigkeit einer städtischen Strasse ändere. (?)

Im Folge dessen blieb der Dr. Mifler'sche Antrag leider in der Minorität.

Sie sind auch nicht für die Verschleppung der Sache; aber für so außerordentlich dringend halten wir dieselbe keineswegs, daß man außer der I. Session niemand mehr vernehmen und ihren Antrag sub 3, in welchem das Prinzip der zweckmäßigsten Verfassung der Ufer-Anschlußbauten aufgestellt wird, als das beste annehmen gezwungen ist.

Ist das von dieser Session aufgestellte Prinzip in jeder Richtung gut, so braucht dieselbe hauptsächlich die Konfirmierung mit etwa von anderer Seite in Folge des ausgedehnten Konjures einlaufenden Projekten nicht zu scheuen.

Ist aber das nicht der Fall (und über die Vortrefflichkeit des Sessions-Projektes haben wir eben mit Rücksicht auf unsere obige Bemerkung keine Variante) so können wir den Sieg der I. Session nur besagen.

Gemeinderath Eberberger vertheilte bei der Debatte über den Sessions-Antrag sub 3 auf's wärmste die Interessen der durch die in Aussicht stehenden Bauleistungen in arger Weise bedrohten Hauseigentümer.

Er sprach sich für die vollständige Ausbuchtung des Hauptflusses aus und betonte, daß die Guttenauern und Ebiegen in den anstehenden Häusern, wie sie im Antrag 4 vorgeschlagen wird, zur Verschönerung des Platzes in keinem Falle dienen werden, daß durch deren Ausbuchtung die betreffenden Anrainer so sehr geschädigt werden, und daß die betreffenden Verfassungen kaum weniger kosten werden, als die von den Geschädigten anzusprechende Vergütung.

Auch dieser Antrag, dessen Zweckmäßigkeit durch die unten beim Antrag 4 gemachten Bemerkungen nachgewiesen werden wird, blieb zu unserem Bedauern in der Minorität.

Bei der Debatte über den weitans wichtigsten Antrag 4 der I. Session ergriß Gemeinderath Eberberger abermals das Wort.

Er hält es für genügend, wenn der Gemeinderath, da er das Regiments-Projekt ablehnte, lediglich in dem zum Beschluß erhobenen Sessions-Antrage 3 seine Ansicht über das ihm am zweckentsprechendsten anscheinende Prinzip ausspreche, nach welchem die Uferanschlußbauten auszuführen wären; er ist jedoch entschieden für die Erreichung des von der I. Session selbst ausgearbeiteten Projektes und beantragt, dasselbe fallen zu lassen.

Die Gemeinde-Vertretung sei doch vor Allem berufen, das Interesse ihrer Mitbürger zu wahren, und könne daher keineswegs ein Projekt annehmen, durch dessen Ausführung eine Reihe von Hauseigentümern so schwer betroffen und einige davon faktisch in ihrem Erwerbe zu Grunde gerichtet werden würden.

Die Regierung habe ohnedies ihre technischen Organe, durch welche sie ein neues vom ungenutzten Grundstücken auszunutzen sollte.

beiten lassen könnte; es sei daher überflüssig, daß die Gemeinde ihr in dieser Beziehung zuvorkomme; sie bringe ohnedies durch die zum Brückenbau zugedachten 30000 fl. ein großes Opfer.

Gemeinderath Nagel unterstützt die Anträge des wackern Herrn Eberberger, in welchem die durch die Ufer-Zuschußbauten bedrohten Interessenten allein einen bereiten Stirnsprecher und warmen Vertheidiger fanden.

Um der That, wenn man das von der I. Session ausgearbeitete und zur Annahme empfohlene eben ohnedies der Hauptache nach beschriebene Projekt, dessen Situations-Plan im Hofischen Kassenplan zu vergleichen ausliegt, eingehender betrachtet, so können wir den vom Gemeinderath Eberberger entwickelten Ansichten nur vollkommen beipflichten.

Am Hauptflusse würden unmittelbar vor dem Guttenauer- und Pollatschke circa 7—9 Fuß hohe Mauern aufgeführt werden.

Dadurch entstünden gewissermaßen gemauerte Gruben, die hauptsächlich genannt werden müssen und den Einbruch der neuen Platzregulierung, welche in Folge dessen unvollkommen bleibt, in empfindlicher Weise sichern würden.

Wenn die I. Session meint, durch die Ausbuchtung von Mauern unmittelbar vor den genannten Häusern, welche gerade bis zum I. Stockwerke derselben reichen und den Sokalitäten des Erdgeschosses dicht und fest vollkommen berauben, würden diese Häuser nur unbedeutend entwerthet, so befindet sich dieselbe in einem gewaltigen Irrthum.

Jetzt haben die Erdgeschosse der bezeichneten Häuser sehr gelinde und in Folge dessen werthvolle Gewölbe mit einem bedeutenden Zins-Ertrag.

Aber wird wohl in Zukunft, wenn das Projekt der I. Session zur Ausführung gekommen sein wird, Lust haben, solche finstere, dumpfige und unterirdische Gewölbe zu mieten und sein Gewerbe in denselben ausüben? Gewiß Niemand! —

Wie wird es nach einem heftigen Regen oder bei einem starken Stauwasser in den von der I. Session beantragten Gruben aussehen?!

Wird bei dem Mangel an Abzugs-Kanälen das in diesen künstlich angelegten Zisternen sich ansammelnde Wasser vielleicht von Fall zu Fall durch die Gemeinde-Organen ausgepumpt werden, oder soll die Einübung durch die einfachen Gerüche der Kanalarbeiter besorgt werden?!

Wird die permanente Feuchtigkeit, welche die beantragten Dammmauern vor diesen Häusern notwendig zur Folge haben müssen, nicht auch in Beziehung auf die Gesundheit der Einwohner einen sehr nachtheiligen

Wie es mit der Reinlichkeit in diesen Vertiefungen aussehn wird, daran wollen wir vorläufig noch nicht zu denken! —

Vielleicht wollte die I. Section einem gewissen Theile des Publikums, welcher das Wort „Abort“ nicht in seinem Repertoir hat, in den projectirten Anlagen eine sichere Stätte zur Befriedigung ihrer Bedürfnisse schaffen! Statt scheint es so! —

Betrachten wir uns nun die Situation, welche durch die von der I. Section beauftragten Anstaltsbauten an der oberen und unteren Donaulände geschaffen werden soll.

An der Stelle des auf jeden Fall zu demolirenden Zielguthshaus Hauses soll die Anpflanzung in der Höhe von 11 Fuß über das gegenwärtige Straßenniveau erfolgen. Die Stelle unmittelbar am Ringer-Brückenhofe selbst würde aber um 13 Fuß höher liegen, als dieß gegenwärtig der Fall ist.

Die Anpflanzung soll also, um an dem Zielguthshaus selbst einen Maßstab zu geben, dort bis zur untersten Fensterkante des auf dem Pflaster bestehenden befindlichen Glasbalkons reichen.

In der Nähe des feineren demolirten Zielguthshaus Hauses würden dann 2 Rampen von verhältnißmäßig geringer Länge diese gegen jetzt um 11 Fuß erhöhte Brückenauffahrt mit dem gegenwärtigen Straßenniveau an den beiden Donauländen verbinden.

Diese Rampen würden an dem oberen Ende des Hofischen Hauses und am unteren Ende des Hotels zum „goldenen Adler“ anschließen.

Von der Brücke aus gesehen bildet also dieser Pfad Rampenbau einen hohen, ziemlich steil abfallenden Hügel, welcher die Höfen der hinter denselben liegenden Häuser theilweise verbeden, und hiedurch die einzige sichere Aussicht, welche die Stadt Ring an der Donaulände bietet, in größtmöglicher Weise vernichten würde.

Von dem großen Nachtheile, welche die eben bezeichneten Häuser an den Donauländen durch die auch vor denselben, wenigstens in etwas geringerer Höhe auszuführenden Rampen-Gruttermannen, verbunden mit der den Zugang vermittelnden Steigen erleiden müßten, gilt dasselbe, was wir in dieser Beziehung bereits oben bemerkt haben.

Zu dem Saalerhaufe ist eine Aussicht nach dem Plane der I. Section absolut unmöglich; bei dem Hofischen Hause ist, da die Rampen-Gruttermannen vor denselben nur 2 Stufen entfernt aufgestellt werden sollen, dieselbe aber ungemein erschwert.

Um in Einklang mit dem Abgange zu dem Thore des Hofischen Hauses zu gelangen, muß derselbe von der Stelle, wo die Rampe

führten Rampen-Gruttermannen gebildet hätte, abgesehen werden. Ein ein Umläufen des Abganges wäre gar nicht zu denken.

Wenn auch nicht in dem gleichen Maße, so wird doch auch an der unteren Donaulände durch die projectirten Rampen die Aussicht zu den hinter denselben liegenden Häusern sehr unbehaglich sein, ein Umläufen, der namentlich für das Hotel zum „goldenen Adler“ sehr empfindlich werden muß.

An die Möglichkeit eines Hofischen und den enormen Schaden, welches dasselbe in Folge der projectirten Rampenbauten an den betreffenden Häusern an der oberen Donaulände anrichten würde, scheint die I. Section wohl ebenfalls nicht gedacht zu haben.

Daß durch diese nur kurz angeordneten Umläufe des fraglichen Bauprojektes dieser Section auch die bezeichneten Häuser an der oberen Donaulände sehr hart geschädigt werden, sieht wohl jeder Unbefangene ein! —

Von einer Vergütung des durch die in Aussicht stehenden Umläufsbauten zur neuen Brücke den einzelnen Hauseigentümern zugehenden Schadens war aber keine Rede.

Die I. Section ging in dieser Beziehung in Rücksicht auf die Preise gegen diejenigen ihrer Mitbürger vor, deren Interesse System Projekte geopfert werden sollen! —

Man fand es nicht der Mühe werth, dieselben über dieses Projekt auch nur vorher einzunehmen und sie zu fragen, ob und welche Bedenken dagegen, und welche Entschädigungs-Ansprüche etwa von denselben erhoben werden würden.

Das hätte vielleicht unbehaglich werden können; man ging also darüber hinaus und begnügte sich mit der einfachen Bemerkung: das Bauprojekt bringe denselben nur unbedeutenden Schaden, welchen man nicht einmal zu vergüten brauche.

Nur zweifeln sehr, ob die I. Section dieselben Anträge gestellt hätte, wenn zufälliger Weise die Realitäten der Mitbürger derselben beurtetheilten wären, daß sie in näherer Beziehung zu diesen von ihr vorgeschlagenen samson Rampenbauten hätten kommen müssen! —

Wir haben die gewiß nicht unrichtige Ansicht, die Stadtgemeinde einzuweisen, um eine entsprechende neue Brücke zu bekommen, allerdings Opfer, vielleicht sogar große Opfer bringen; es können aber zu diesen Opfern nicht die einzelnen Bürger vernünftigt werden!!! —

Das will jedoch die I. Section!

Die Gemeinde soll nach ihren Anträgen den Bauplatz reguuliren, sie soll sich eine neue Donaubrücke zu verschaffen suchen, die Kosten hierfür

die Anlage der Trottoirs auf demselben mit nur 4 Fuß 9 Zoll Breite dem ersten Besuche in keiner Weise entspricht.

Obstun diese Breiten-Dimensionen von Seite der Regierung wirklich nicht verbessert werden wollen, so sehen wir in der neuen Brücke von vornherein ein Stimmwerf, das über kurz und lang mit neuen Kosten wird verbessert werden müssen.

Die neue Brücke, welche eine Zierde für die Stadt Sins werden soll und werden könnte, wird dann einem langgestreckten Stege nicht unähnlich sein. Soll denn der Sins der öffentlichen Bauten in Sins auch wieder das Brückenobjekt treffen! —

Das wäre ein eigenes Verhängnis!!!

Wir geben uns der Hoffnung hin, die Regierung werde die angelegten Bedenken nicht unbeachtet lassen.

Eine Bemerkung können wir hier nicht unterdrücken. Die neue Brücke soll nach dem jetzigen, von dem technischen Departement der k. k. Bauhalderei in Sins und der I. Section unseres Gemeinderathes ausgearbeiteten Projekte um 5 Schuh 7 Zoll über ihren gegenwärtigen höchsten Punkt erhöht werden.

Die Aufstellung beim Sinker Brückentopfe würde, wie oben erwähnt wurde, 13 Fuß über das gegenwärtige dortige Straßen-Niveau betragen und würde die Zufahrt von der Sinker Seite auf die Brücke fast in gerader Linie in Folge dessen hergestellt werden.

Das Motiv für diese bedeutende Brücken-Erhöhung ist lediglich die Rücksicht auf die Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Man hat sich aber aus den Aussagen der Sachverständigen vor der Schlussverhandlung aus Anlaß des Brückeneinfurzes ergeben, daß selbst bei bedeutendem Wasserstande nicht die gegenwärtige Höhe der Brücke, wohl aber die Nähe der gegenwärtigen Sohle für die Dampfschiffe unbequem seien.

Es würde also nach unserer Ansicht für den Verkehr unter derselben vollkommen genügen, wenn die neue Brücke nur um circa 3 Schuh über den gegenwärtigen höchsten Punkt derselben erhöht würde*) und wenn dagegen mit Rücksicht auf den bedeutenden Verkehr auf derselben, der uns als die Hauptachse erscheint, die projektierte Breite derselben vergrößert würde.

Die Kosten dürften sich dann so ziemlich gleich bleiben und es wäre auf diese Weise wenigstens den verschiedenen bei der Brückenfrage in Betracht kommenden Interessen volle Rechnung getragen.

Finanzielle Bedenken gegen eine Verringerung am Brückenprojekte selbst müssen übrigens vor den Überlegungen des Bedürfnisses in den Sintergrund treten.

Zum Sections-Antrag 6 machte Gemeinderath Ueberberger wieder einen recht präcisen Vorschlag. Nach seiner Meinung sollte die Gemeinde Sins das städtische Brauthaus an der Donau nur dann zum Opfer bringen, wenn die Regierung die Aussicht zur Brücke nach Antrag sub 3 herstellt.

Die finanziellen Verhältnisse unserer Gemeinde sind unseres Wissens keineswegs glänzend und ist der Verlust des Brauthauses, welches einen Werth von 20.000 fl. repräsentirt, für dieselbe sehr empfindlich.

Es wäre demnach — so kommt es uns wenigstens vor — jedenfalls abzuwarten gewesen, ob die Regierung wirklich von der Gemeinde dieses Opfer verlange und auf der unentgeltlichen Ueberlassung des Brauthauses besthe.

Daß aber die I. Section dies gar nicht für nöthig erachtet und der Regierung dieses werthvolle Object unaufgefordert in den Schoß werfen will, ist uns gelinde gesagt, unbegreiflich! —

Gemeinderath Hofmann beantragte, die Gemeinde möge sich wenigstens das Material und die Bauarea des Brauthauses vorbehalten, was auch zum Abschlusse erhoben wird.

Die rührende Sorgfalt der Räter unserer Stadt für das Gleichbach und die alten Ziegeln des städtischen Brauthauses stehen jedenfalls in einem sonderbaren Gegensatz zu der Rücksichtslosigkeit, mit welcher sie über die tiefsteren Interessen ihrer Mitbürger hinausgegangen sind!!! —

Der Gemeinderath Casserl, Hofmann und der Berichterstatter Dr. Bahr vertheiligten den Sectionsantrag 6 auf jede Weise.

Es erfolgte über denselben die namentliche Abstimmung und wurde dieser Antrag sohin mit 14 gegen 8 Stimmen zum Abschlusse erhoben.

In der Sitzung waren 25 Mitglieder des Gemeinderathes anwesend.

Es stimmten für diesen Sections-Antrag die Gemeinderäthe: Dr. Bahr, Zimmer, Stolz, Greutner, Casserl, Hofbauer, Hofmann.

Gemeinderath Dr. Wöfler enthielt sich der Abstimmung.
Gemeinderath Schöb konnte seine Stimme namentlich nicht abgeben,
da er vom Herrn Vorstehenden nicht aufgerufen wurde.

Der Vorstehende, Rize-Bürgermeister Caringer, kam in Folge der
sich ergebenden Majorität für den Sektionsantrag nicht in die Lage, seine
Stimme abzugeben.

Dieser letzterwähnte Beschluß ist aber offenbar un-
giltig.

Nach Article 2 des S. 49 des Gemeindegesetzes für die Stadt Sins
ist nämlich zur gültigen Beschlußfassung über eine Veränderung eines zum
Gemeindevermögen gehörigen Objektes erforderlich, daß 2. Dritttheile
des Gemeinderathes anwesend sind, hiedon überdieß die ab-
solute Mehrheit sämtlicher Gemeinderaths-Mitglieder
zustimme.

Die absolute Mehrheit der sämtlichen Gemeinderaths-Mitglieder
erfordert mindestens 16 Stimmen.

Es wurden jedoch nur 14 Stimmen für den Antrag 6 namentlich ab-
gegeben.

Gemeinderath Fohrenegg stellte daher zum Schluß der Sitzung auch
den ganz korrekten Antrag, der Gemeinderath spreche sich darüber aus, wie
die Article 2 des S. 49 des Sinsger Gemeindegesetzes zu verstehen sei, wo-
bei er bemerkt, er behalte sich vor, eventuellen Falles in der nächsten
Sitzung die Gültigkeit der über den Sektionsantrag 6 erfolgten Abstim-
mung in der Stränderfrage anzufechten. *)

Wir schließen hienit unsere Bemerkungen über diese beschwörliche
Gemeinderaths-Sitzung.

Wir machen hierbei in obgethrter Weise von dem Rechte der
freien Meinungsäußerung Gebrauch und glauben hiedurch nur der
Sache, die für Sins von so einschneidender Wichtigkeit ist, einen Dienst
erweisen zu haben!!! —



1869
Glossen

zur

Sitzung des Gemeinderathes

der

Landeshauptstadt Linz

vom 11. Dezember 1869

betreffend die

Anschlußbauten zur neuen Donaubrücke.

OÖLM LINZ



+XOM3058505

M. U. S. H. O. M.

Francisco-Carolinum

LINZ a. d. DONAU

Linz, im Dezember 1869.

Verleger: M. Hoch und Genossen. — Druck von S. Wimmer.

435.

Die Tagesordnung der Sitzung des Gemeinderathes der Landeshauptstadt Linz vom 11. December l. J. enthielt zwei für die zukünftige Entwicklung unserer Stadt hochwichtige Gegenstände. Es waren dieselben:

1. Die Frage wegen Errichtung einer technischen Hochschule in Linz und
2. Die Verathung und Beschlußfassung über die Anschlußbauten zur neuen Donaubrücke.

Mit Rücksicht auf die eminente Bedeutung dieser Fragen glaubte man demnach allgemein auch mit Grund erwarten zu dürfen, es werde denselben von Seite unserer Gemeinde-Vertretung die gehörige Aufmerksamkeit geschenkt und zugleich Alles aufgeboten werden, um sich über die Sache gründlich zu informiren und in jeder Richtung umfassend vorzubereiten an die Verathung und Beschlußfassung treten zu können.

Wir waren daher um so mehr erstaunt und auf das Unangenehmste berührt, als wir gerade ein gegentheiliges Vorgehen bemerken mußten.

Nicht in der gewöhnlichen an jedem Mittwoch stattfindenden Gemeinderathssitzung sollten die oben bezeichneten, tief greifenden Angelegenheiten zur Sprache kommen.

Es wurde vielmehr zu diesem Behufe mit größter Schnelligkeit eine außerordentliche Sitzung und zwar ganz gegen die bisherige Gepflogenheit an einem Samstag Abends anberaumt.

Die Verständigung von der fraglichen Sitzung kam den Gemeinderäthen am Vortage d. i. Freitage den 10. December zu.

Die Tagesordnung der Sitzung wurde denselben aber erst am Sitzungstage selbst bekannt gegeben.

Was drängte wohl unsere Gemeinde-Vertretung in dieser Angelegenheit zu solcher Eile? —

Wir können keinen stichhaltigen Grund hiefür finden! —

In der folgenden Darstellung soll nun lediglich auf einen Gegenstand dieser Gemeinderathssitzung, nämlich auf die Frage bezüglich der erforderlichen Anschlußbauten zur neuen Donaubrücke Bedacht genommen werden.

Diese Frage ist ebenso weittragend in ihren Folgen für die gesammte Bevölkerung von Linz, als für die einzelnen durch die künftigen Bau-

führungen speziell betroffenen Mitbürger. Aber gerade in diesen Beziehungen scheint uns nach den vorliegenden Resultaten von Seite des Linzer Gemeinderathes die volle Bedeutung der Sache nicht erfasst worden zu sein.

Es hat immer seine eigenthümlichen Schwierigkeiten, ein richtiges Urtheil über ein Bauprojekt und namentlich über ein so umfangreiches, als das in Rede stehende ist, zu fällen.

Hierzu gehört ein gewisses Verständniß für Bauwesen überhaupt, und insbesondere ein tieferes Studium der betreffenden Pläne.

Wollten wir selbst annehmen, der ganze Gemeinderath bestche aus Bauverständigen, so dürfte es doch nicht übersüssig gewesen sein, wenn demselben die Pläne über die in Frage kommenden Projekte wenigstens einige Tage vor der Sitzung, in welcher über dieselben zu berathen war, zur Einsicht vorgelegt worden wären. Dieß ist aber nicht geschehen!

Wir müssen diese Unterlassung aber um so mehr bedauern, als nach unserer unmaßgeblichen Ansicht, nur ein sehr winziger Bruchtheil des Gemeinderathes zu den wirklich Bauverständigen gehört.

Das liegt auch in der Natur der Sache. Niemand kann nach jeder Richtung hin gleich bewandert sein. —

Eben deshalb ist aber nothwendig, daß Männern, welchen die Entscheidung über so großartige Ausführungen der Stadt anheim gegeben ist, auch die Möglichkeit geboten werde, sich über die Zweckmäßigkeit und die Folgen derselben genau zu unterrichten.

Dieß hätte am besten durch Vorbesprechungen unter den Gemeinderäthen selbst geschehen können! —

Nur in Folge eines gegenseitigen fruchtbaren Ideen-Anstausches können sich die Ansichten klären und können gediegene und nach allen Seiten hin befriedigende Resultate erzielt werden.

Solche Vorbesprechungen sind von größter Wichtigkeit für die folgende Berathung und Beschlußfassung und wir können deshalb auch den Mitgliedern unseres Gemeinderathes nicht warm genug an's Herz legen, dieselben vor jeder einigermaßen bedeutenden Angelegenheit zu veranlassen.

Im entgegengegesetzten Falle sind die einzelnen Sektionen, welche in der Sache bis in's Detail informirt sind, gegenüber dem Plenum des Gemeinderathes, welcher ganz unvorbereitet in die Debatte greifen muß, immer im großen Vortheile. Wir wollen hier nur auf zwei Fälle aus jüngster Zeit hinweisen, in welcher dersel Vorbesprechungen vom besten Erfolge begleitet waren.

Wir meinen die Angelegenheit wegen des Verkaufes des städtischen Brünhauses. Die Mitglieder der I. Sektion waren damals der Ansicht,

die Gemeinde möge dieses werthvolle Objekt um einige 90000 fl. an Herrn Josef Niedl käuflich überlassen, ein höherer Kaufschilling könne nicht erzielt werden.

Mehrere Gemeinderathmitglieder, welche diese Ansicht nicht theilen konnten, veranstalteten eine Besprechung unter sich und das Resultat derselben war, daß schließlic das städt. Brünhaus an die Herren Gebrüder Harschek um 150000 fl. verkauft wurde.

Ein Sieg der I. Sektion in Folge einer Ueberrumpfung des Gemeinderathes hätte also der Gemeinde Linz einen Schaden von 60000 fl. gebracht! —

Dieselbe I. Sektion, von welcher unten noch öfters die Rede sein wird, ließ auch einen Plan über die allgemeine Kanalisirung der Neustadt mit einem Gefälle von 8 Zoll, sage fünf Achtel Zoll pr. Klafter ausarbeiten. Nur dem energischen Einwirken einiger tüchtiger Gemeinderäthe ist es zu danken, daß dieses Kanalisirungs-Projekt, welches in jeder Beziehung ungenügend gewesen wäre, rechtzeitig beseitigt wurde und daß wir nun ein besseres, zweckentsprechenderes zu erwarten haben werden.

Um nun wieder zu unserem Gegenstande zurückzukommen, so wäre es unserer Ansicht nach am zweckmäßigsten gewesen, die bezüglich Pläne dem Publikum zugänglich zu machen und sie zu diesem Zwecke einige Zeit vor der Berathung und Beschlußfassung über diese Frage öffentlich auszustellen.

Wurde dieser Vorgang von der Gemeindevorstellung bei den Plänen bezüglich des neuen Volksgarten-Salons beobachtet, warum hat man bei der ungleich wichtigeren Frage der Uferbauten zur Donaubrücke, bei welchen so viele Interessen im Spiele sind, diese Rücksicht nicht genommen?! —

Eine öffentliche Ausstellung der Pläne hätte gewiß seine guten Folgen gehabt.

Die Diskussion wäre eine allgemeine geworden, die verschiedenen Ansichten über das Projekt wären rückhaltlos zu Tage getreten und die mannigfaltigen Stimmen der Kritik hätten für die Väter der Stadt gewiß nicht zu unterschätzende Anhaltspunkte für ihre Beurtheilung und Beschlüsse gewährt.

Statt alledem kamen die fast unmittelbar vor der obigen Sitzung von Seite des städt. Bauamtes mit Aufwendung aller Kräfte vollendeten Pläne erst in dieser Sitzung selbst dem Gemeinderathe zu Gesicht und wurde zu deren Prüfung die Sitzung lediglich auf circa fünfzehn Minuten unterbrochen! —

Ein solcher Zeitraum kann aber wohl in keinem Falle hinreichen, einer Versammlung von mehr als zwanzig Mitgliedern

eine genaue Einsicht in zwei verschiedene Bauprojekte mit allen Detail-Ausführungen zu gewähren!! —

Nach diesen wenigen einleitenden Bemerkungen wollen wir dem Verlaufe der mehrerwähnten Gemeinderathsitzung bezüglich unseres oben bezeichneten Gegenstandes folgen.

Des Zusammenhanges der Sache wegen ist es notwendig, daß wir auf die Verhandlung näher eingehen, wenn auch dieselbe bereits aus den öffentlichen Blättern dem Publikum mehr oder weniger bekannt sein dürfte.

Die k. k. Statthalterei in Linz hat durch ihr technisches Departement ein Projekt über die Uferanschlußbauten zur stabilen Donaubrücke sammt den bezüglichlichen Detailplänen ausarbeiten lassen und hat daselbe dem hiesigen Gemeinderathe zur Einholung seiner Wohnmeinung mitgetheilt.

Dieses Projekt besteht der Hauptsache nach in Folgendem: Die Achse der Brücke soll in die gerade Linie fallen, die vom Ausgange der Schmidthorgasse am oberen Ende des Hauptplatzes über den am unteren Theile desselben gelegenen Stadtrbrunnen, dann über das Wielguth'sche Haus Nr. 1 (217 alt) den rechtsseitigen Theil der jetzigen Donaubrücke durchschneidend bis zu dem Punkte führt, wo die verlängerte Mittellinie der Pragerstraße in Urfahr auf die dortige Donaulände austritt.

Die neue Brücke, welche bedeutend höher als die gegenwärtige hergestellt werden soll, würde mit dem Hauptplatze und den beiden Donauländen durch genauerte Rampenanlagen verbunden werden, und ferner durch eine Hauptrampe, welche oberhalb des Brunnens am unteren Hauptplatze beginnen und mit einer Curvenbreite von 8 Klaftern über das zu demolirende Wielguth'sche Haus führen würde und durch zwei von dieser Hauptrampe vor der Brücke gegen die obere Donaulände hin in der Breite von 6 Klaftern (bei einer Elevation von $\frac{1}{2}$ der Länge) abzweigende Seitenrampen.

Mit der Bad- und Aldergasse sollte die Hauptrampe durch kleinere Nebenrampen mit der Elevation von 1:24 verbunden und sollten ferner zur Kommunikation zwischen den übrigbleibenden Straßentheilen 3 zwei Klafter breite und 6 bis 7 Fuß hohe Durchgänge hergestellt werden.

Eine breitere Durchfahrt neben dem diesseitigen Brücken-Sandpfeiler würde den Verkehr mit den größeren Fuhrwerken vermitteln.

Dieses Projekt würde die Einlösung bezüglich Demolirung des Hauses Nr. 1 am Hauptplatze (alt 217), die Befestigung des unteren Platz-

brunnens, endlich die Demolirung des städt. Mauthhauses Nr. 2 (alt 116) an der oberen Donaulände erfordern.

Die Regierung war mit diesem Bauprojekte wie gewöhnlich entschieden unglücklich.

Daselbe ist für den Verkehr in Folge der beantragten schmalen Dämme sehr ungünstig und sogar hinderlich und würden in Folge der Ausfühung desselben namentlich der Hauptplatz und die beiden Donaulände oberhalb und unterhalb der Brücke in unverantwortlichster Weise verunstaltet werden. —

Wir können daher der I. Section unseres Gemeinderathes nur beipflichten, welche sich zwar mit der in Aussicht genommenen Richtungslinie der neuen Donaubrücke, keineswegs aber mit den von der Regierung projectirten, so eben näher beschriebenen Anschlußbauten einverstanden erklärte, und im Interesse der Stadt Linz sich auf das Entschiedenste gegen die Ausfühung derselben verwahrte.

Die I. Section war aber der Ansicht, sie dürfe sich nicht bloß in der Negative bewegen, sie müßte vielmehr, da sie das Regierungsprojekt ablehnte, nun selbst mit einem Bauprojekte hervortreten, durch welches die an dem ersten gerügten Uebelstände gehoben und in welchem zugleich die allgemeinen Verkehrsbedürfnisse bedacht und das Interesse der Stadt Linz entsprechend gewahrt würden.

Man ging hiebei von der Ansicht aus, daß nur durch eine allgemeine Anschüttung des ganzen unteren Stadtplatzes von der Dreifaltigkeitssäule angefangen, sowie durch eine allgemeine in der Richtung gegen die von der Donaulände langsam verlaufende Erhöhung des Linzer Donauufers die Anschlußbauten zur neuen Brücke in einer allen Interessen gleichmäßig Rücksicht tragender Weise ausgeführt werden können.

Nachdem aber diese Ausführungen mit bedeutenden Kosten verbunden sind, weil das Landeshauptkassengebäude und das alte Zollamtsgebäude, obere Donaulände Nr. 1 (alt 108) und Zollamtsstraße Nr. 6 (alt 219) die Häuser Nr. 3 und 4 an der oberen Donaulände nebst der Fogler'schen Zischhütte, endlich das Gartenauerhaus Nr. 2 und das Pollathaus Nr. 37 am Hauptplatze verschüttet und daher den Eigenthümern derselben bedeutende Entschädigungen geleistet werden müßten, so glaubte die I. Section einen solchen Antrag nicht stellen zu sollen und zwar insbesondere in der Erwägung, daß derselbe von der Regierung nicht acceptirt werden dürfte. (?) —

Es mußte deshalb nach Ansicht dieser Section von ihr ein Mittelweg eingeschlagen und ein Projekt empfohlen werden, bei welchem

die Verhältnisse des Regierungs-Projektes nach Thunlichkeit vermeiden, die Kosten der Herstellung für die Entschädigung der Hausbesitzer möglichst vermindert würde und doch für die Zukunft die Möglichkeit gewahrt werde, allmählig das allein Vollkommene, nämlich die Planirung des Hauptplatzes und die Anschüttung der beiden Donauländer durchzuführen.

Das von der I. Sektion ausgearbeitete und zur Annahme empfohlene Projekt bestünde demnach kurz im Folgenden:

Der Hauptplatz würde unter der Dreifaltigkeitsäule bei dem breiten Trottoir zwischen Hof- und Rathhausgasse angeschüttet werden.

Hiedurch würde ein nahezu gleiches Seitengefälle für die angeschüttenden Platztheile erzielt und in der Richtung der Bad- und Adlergasse eine solche Höhe erreicht werden, daß die Zufahrt zur Brücke eine Steigung von nur 2.28 Zoll erhalten und die Anschüttung in der Bad- und Adlergasse in einem sanften Gefälle verlaufen würde.

Um die Häuser Nr. 37 und 38, dann Nr. 2 und 3 am Hauptplatz im Erdgeschoß nicht verschütten zu müssen, sollten bei denselben zum Abflusse der Anschüttung Futtermauern angebracht werden.

Zwei je 6 Fuß breite Stiegen an denselben würden die Kommunikation aus und zu diesen Häusern vermitteln. Beim Pollakthaus Nr. 37 und Gartenauerhaus Nr. 2 würde demnach ein Raum von 11 Fuß, beziehungsweise 14 Fuß Breite gewonnen, wodurch diese Häuser nicht bedeutend entwerthet würden (???) In der Zukunft könnten dann nach der Anschauung der I. Sektion bei einem etwaigen Neubau (?) das Erdgeschoß dieser Häuser verschüttet und das neue Erdgeschoß mit der projectirten Rampe in gleiches Niveau gebracht werden.

Um an der unteren Donaulände die Erhöhung derselben mit Rücksicht auf den dortigen regen Verkehr einerseits so breit als nur thunlich herzustellen und andererseits die Häuser Nr. 4 und 6 an derselben möglichst zu schonen (?) soll die Anschüttung der Art erfolgen, daß sich an der schmalsten Stelle noch eine 11½ Klafter breite Fahrbahn ergibt und daß dieselbe gegen die Straße durch Erhöhung und Erweiterung der jetzigen Futtermauer längs des Treppelweges, an der Landseite aber durch eine gegen die Häuser Nr. 4 und 6 aufzuführende, von denselben an ihrem Ende 5½ Klafter weit absteigende Futtermauer abgeschlossen werde.

Das Gefälle der Fahrbahn würde 3 Zoll erhalten.

Für die Zukunft würde auf diese Weise bei einem etwaigen Neubau (?) die Anschüttung des Platzes und die Gleichstellung des Erdgeschosses mit der Gasse ermöglicht sein.

An der oberen Donaulände müßte zur Schonung des Hochhauses Nr. 3 und des Sailerhauses Nr. 4 die gänzliche Anschüttung nur

auf die Länge des Landeshauptkassengebäudes beschränkt und sollten längs dieser Häuser, sowie der Kogler'schen Fischhütte Futtermauern hergestellt werden, wobei die Steigerung nicht unter 3 Zoll vermindert werden kann.

Die Breite der Fahrbahn sollte mindestens 5½ dagegen der von dem Hochhause Nr. 3 verbleibende Zufahrtsraum blos 2 Klafter (!) betragen. Beim Hause Nr. 1 wird die Breite der Fahrbahn 8 Klafter und beim Hause Nr. 4 8½ Klafter betragen.

Für den Zugang zum Hause Nr. 4 (Sailer), zur Fischhütte und zum Hause Nr. 3 (Hoch) soll abermals durch 6 Fuß breite Stiegen vorgesorgt werden.

Der Raum zwischen diesen Häusern und den Rampenfuttermauern ist auf 2—2½ Klafter beantragt, wodurch nach der Ansicht der Sektion dieselben minder bedeutend beschädigt würden. (???)

Eine vollkommen entsprechende Zufahrt an der oberen Donaulände erscheint nur nach Beseitigung des Sailerhauses Nr. 4 und der Kogler'schen Fischhütte ausführbar und wäre hierauf auch bei Quangriffnahme des Brückenbaues Bedacht zu nehmen.

Unterhalb der Brücke würde der Brücken-Landpfeiler in der Richtung der nordöstlichen Ecke des zu demolirenden städtischen Mauthauses Nr. 2 parallel mit dem Raume des gegenwärtigen Treppelweges und senkrecht auf die Achse der neuen Brücke zu stellen und an dessen Verlängerung ein Theil der Futtermauer von diesem Treppelwege zu versetzen sein, bis er sich mit dem langen Theile der gleichen Futtermauer vereinigt, wodurch eine 4 Klafter breite Fahrbahn unmittelbar am Donauufer geschaffen werden würde.

Die I. Sektion stellte demgemäß durch Herrn Verichtersteratter Dr. Alois Bahr folgende Anträge:

1. Der Gemeinderath erkläre sich mit der beantragten Richtungslinie der neuen Donaubrücke, nach welcher die Brückenachse genau in die gerade Linie von der Mitte der Schmidthorstraße über den Hauptplatz auf die Urfahrgasse in Urfahr führt und die Demolirung des Zielgutthauses (Nr. 1, Hauptplatz) bewerkstelligt wird, vollkommen einverstanden und bezeichnen diese Richtungslinie als die einzige den Verkehrs- und Lokalverhältnissen entsprechende.

2. Der Gemeinderath spreche sich jedoch entschieden gegen die Ausführung des vom technischen Statthalterei-Departement ausgearbeiteten Projektes bezüglich der Herstellung der Anschüttbauten an der Linger Seite aus.

3. Der Gemeinderath erkläre, daß eine vollständige, den öffentlichen Verkehrsbedürfnissen und den Interessen der Stadtgemeinde Linz entsprechende Herstellung der Uferzufahrtsbauten

nur durch eine allgemeine Ansfüttung und Planirung des Hauptplatzes, sowie durch eine allgemeine in der Richtung gegen die beiden Donauländer langsam verlaufende Erhöhung des Donauufers unter Versättung der Erdgeschosse der Häuser Nr. 2 und 3, dann 37 und 38 am Hauptplatze, Nr. 4 und theilweise 3 an der oberen Donauländer möglich ist.

4. Der Gemeinderath beschliesse, der Regierung, falls sie auf das Projekt der allgemeinen Ansfüttung nicht einzugehen findet, die Ausführung des vom Stadtbauamte vorgelagten, beziehungsweise von der I. Sektion befürworteten Projektes zu empfehlen.

Nachdem das städt. Bauamt die von der Regierung beantragte Breite der neuen Brücke mit 5 Klafter bei einer Länge von 130 Klafter und bei dem dort herrschenden und noch im steten Steigen begriffenen Wasserstande für nicht hinreichend und insbesondere die blos mit 4 Schuh 3 Zoll berechnete Breite des Trottoirs als gänzlich ungenügend erklärte, so schloß sich die I. Sektion vollständig diesen Anschauungen an und beantragte:

5. Der Gemeinderath spreche gegenüber der Regierung den dringenden Wunsch aus, daß bei der Ausführung des Brückenhauens die Breite der Brücke von 5 auf 6 Klafter vergrößert und daß jedenfalls die Trottoirs breiter als 5 Fuß und doch zu mindestens 6 Fuß breit angelegt werden.

6. Der Gemeinderath erkläre sich bereit, dem Aera unter den in der Erklärung vom 3. Juni 1869 wegen des Betrages von 30.000 fl. gestellten Bedingungen (daß die Zufahrten zur Brücke auf eine den Interessen der Stadtgemeinde Linz vollkommen entsprechende Weise ausgeführt werden) auch das städt. Mauthaus Nr. 2 an der oberen Donauländer, welches nach dem Zinsertragnisse von 1600 fl. einen Werth von mindestens 20000 Gulden repräsentirt, unentgeltlich abzutreten, wenn die Ausführung der Zufahrtsbauten nach dem vom Gemeinderathe empfohlenen Projekte erfolgt.

Die Anträge der I. Sektion sub 1 und 2 wurden einstimmig angenommen.

Wir können diese Beschlüsse nur billigen.

Ueber den Antrag sub 3 entspann sich eine lebhafteste Debatte.

Wir beschränken uns, hieraus nur das Entscheidende hervorzuhoben.

Dr. Wiser betonte die Wichtigkeit des eben erwähnten Antrages und stellte vor Allem an den Herrn Berichterstatter die Frage, auf welche technische Autoritäten gestützt die I. Sektion denselben einbringe.

Der Herr Berichterstatter Dr. Bahr bemerkte ihm herauf, in der I. Sektion seien selbst einige Sachverständige und es sei außerdem zu den Berathungen derselben der städtische Bauamts-Ingenieur Herr Anton Waldbogel beigezogen worden.

So viel nur wir zu beurtheilen vermögen, befindet sich in der mehrgenannten I. Sektion unseres Gemeinderathes, welcher aus den Herren: Dr. Bahr, Greutter, Haffner, Hartmann, Hofmann, A. Mandl, Mayr und Uitz besteht, nur ein einziger eigentlicher Bauverständiger; es ist dieß der k. k. Ingenieur Greutter.

Den städtischen Bauamts-Ingenieur Herrn A. Waldbogel können wir in diesem Falle nicht zu den unbefangenen Bauverständigen rechnen, da er Gemeinde-Beamter ist und das Projekt eben nur so auszuarbeiten hatte, als es die I. Sektion für gut befand.

Wir begreifen daher recht gut, daß der Hr. Gemeinderath Dr. Wiser denn doch hierin zu wenig Garantie für die Zweckmäßigkeit des von der I. Sektion gestellten Antrages sub 3 fand, und sind der Meinung, daß der Erstere den Nagel auf den Kopf getroffen habe, als er beantragte, es sei unter den Technikern ein Konkurs zur Lösung der Frage über die zweckmäßige Herstellung der Ufer-Zufahrtsbauten zur neuen Donaubrücke auszusprechen, und das beste Projekt, welches die anrainenden Häuser am wenigsten schädige, mit einem Preise von 500 fl. zu honoriren.

Er zweifle nicht, daß auf diese Weise ein Projekt gefunden werden könne, welches den Interessen der Regierung, der Stadtgemeinde Linz und endlich der einzelnen Mitbürger, welche durch die in Frage stehenden Bauten direkt betroffen werden, in jeder Weise Rechnung trage.

Nach dem bisherigen Stande der Verhandlungen über den Brückenhau wäre die Vollendung der Brücke ohnedieß erst mit Ende des Jahres 1872 in Aussicht genommen; es sei also noch genügend Zeit, im Konkurswege sich ein taugliches Projekt zu verschaffen.

Die Gemeinderäthe Hofmann und Haffner vertheidigten jedoch den Sektions-Antrag 3 und erblickten in dem Antrage des Dr. Wiser nur eine Verzögerung der wichtigen Frage, welche noch den Nachtheil haben könnte, daß die Regierung ihre Ansichten über die Nothwendigkeit einer stabilen Brücke ändere. (?)

In Folge dessen blieb der Dr. Wiser'sche Antrag leider in der Minorität.

Wir sind auch nicht für die Verschleppung der Sache; aber für so außerordentlich dringend halten wir dieselbe keineswegs, daß man außer der I. Sektion Niemand mehr vernehmen und ihren Antrag sub 3, in welchem das Prinzip der zweckmäßigsten Herstellung der Ufer-Anschlußbauten aufgestellt wird, als das beste anzunehmen gezwungen ist.

Ist das von dieser Sektion aufgestellte Prinzip in jeder Richtung gut, so braucht dieselbe wahrlich die Konkurrenz mit etwa von anderer Seite in Folge des ausgeschriebenen Konkurses einlaufenden Projekten nicht zu scheuen.

Ist aber das nicht der Fall (und über die Vortrefflichkeit des Sektions-Projektes haben wir eben mit Rücksicht auf unsere obige Bemerkung keine Garantie) so können wir den Sieg der I. Sektion nur beklagen.

Gemeinderath Edenberger verteidigte bei der Debatte über den Sektions-Antrag sub 3 aufs wärmste die Interessen der durch die in Aussicht stehenden Ausführungen in arger Weise bedrohten Hausbesitzer.

Er sprach sich für die vorkommene Anschüttung des Hauptplatzes aus und betonte, daß die Futtermauern und Stiegen in den anrainenden Häusern, wie sie im Antrage 4 vorgeschlagen wird, zur Verschönerung des Platzes in keinem Falle dienen werden, daß durch deren Ausführung die betreffenden Anrainer so sehr geschädigt werden, und daß die betreffenden Herstellungen kaum weniger kosten werden, als die von den Beschädigten anzupassende Vergütung.

Auch dieser Antrag, dessen Zweckmäßigkeit durch die unten beim Antrage 4 gemachten Bemerkungen nachgewiesen werden wird, blieb zu unserem Bedauern in der Minorität.

Bei der Debatte über den weitaus wichtigsten Antrag 4 der I. Sektion ergriff Gemeinderath Edenberger abermals das Wort.

Er hält es für genügend, wenn der Gemeinderath, da er das Re-gierungs-Projekt ablehnte, lediglich in dem zum Beschlusse erhobenen Sektions-Antrage 3 seine Ansicht über das ihm am zweckentsprechendsten anscheinende Prinzip ausspreche, nach welchem die Uferschlußbauten auszuführen wären; er ist jedoch entschieden für die Streichung des von der I. Sektion selbst ausgearbeiteten Projektes und beantragt, dasselbe fallen zu lassen.

Die Gemeinde-Vertretung sei doch vor Allem berufen, das Interesse ihrer Mitbürger zu wahren, und könne daher keineswegs ein Projekt annehmen, durch dessen Ausführung eine Reihe von Hausbesitzern so schwer betroffen und einige davon faktisch in ihrem Erwerbe zu Grunde gerichtet werden würden.

Die Regierung habe ohnedieß ihre technischen Organe, durch welche sie ein neues, dem angenommenen Prinzip entsprechende Projekt ausar-

beiten lassen könne; es sei daher überflüssig, daß die Gemeinde ihr in dieser Beziehung zuvorkomme; sie bringe ohnedieß durch die zum Brückenbaue zugewiesenen 30000 fl. ein großes Opfer.

Gemeinderath Nagel unterstützt die Anträge des wackeren Herrn Edenberger, in welchem die durch die Ufer-Zufuhrsbauten bedrohten Interessenten allseits einen berechneten Fürsprecher und warmen Verteidiger fanden.

In der That, wenn man das von der I. Sektion ausgearbeitete und zur Annahme empfohlene eben ohnedieß der Hauptsache nach beschriebene Projekt, dessen Situations-Plan im Hohen Rastehause zur Besichtigung aufgelegt, eingehender betrachtet, so können wir den vom Gemeinderath Edenberger entwickelten Ansichten nur vollkommen beipflichten.

Am Hauptplatze würden unmittelbar vor dem Gartenauer- und Pollathause circa 7—9 Fuß hohe Mauern aufgeführt werden.

Hiedurch entstünden gewissermaßen genauerte Gruben, die häufig genannt werden müssen und den Eindruck der neuen Platzregulierung, weil sie in Folge dessen unvollkommen bleibt, in empfindlichster Weise stören würden.

Wenn die I. Sektion meint, durch die Ausführung von Mauern unmittelbar vor den genannten Häusern, welche gerade bis zum 1. Stockwerke derselben reichen und den Lokaltäten des Erdgeschosses Licht und Luft vollkommen berauben, würden diese Häuser nur unbedeutend entwerthet, so befindet sich dieselbe in einem gewaltigen Irrthum.

Setzt haben die Erdgeschosse der bezeichneten Häuser sehr geluchte und in Folge dessen werthvolle Gewölbe mit einem bedeutenden Zins-Erträgnisse.

Wer wird wohl in Zukunft, wenn das Projekt der I. Sektion zur Ausführung gekommen sein wird, Lust haben, solche finstere, dumpfige und unterirdische Gewölbe zu mieten und sein Gewerbe in denselben auszuüben? Gewiß Niemand! —

Wie wird es nach einem heftigen Regen oder bei einem starken Thauwetter in den von der I. Sektion beantragten Gruben aussehen?! —

Wird bei dem Mangel an Abzugs-Kanälen das in diesen künstlich angelegten Zisternen sich ansammelnde Wasser vielleicht von Fall zu Fall durch die Gemeinde-Organen ausgepumpt werden, oder soll die Säuberung durch die einfachen Geräthe der Kanalarbeiter besorgt werden?!

Wird die permanente Feuchtigkeit, welche die beantragten Dammmauern vor diesen Häusern nothwendig zur Folge haben müssen, nicht auch in Beziehung auf die Gesundheit der Einwohner einen sehr nachtheiligen Einfluß äußern?!

Wie es mit der Reinlichkeit in diesen Vertiefungen aussieht wird, daran wagen wir vorläufig noch nicht zu denken! —

Vielleicht wollte die I. Sektion einem gewissen Theile des Publikums, welcher das Wort „Abort“ nicht in seinem Lexikon hat, in den projektierten Anlagen eine sichere Stätte zur Befriedigung ihrer Bedürfnisse schaffen! Fast scheint es so! —

Betrachten wir uns nun die Situation, welche durch die von der I. Sektion beantragten Anschlußbauten an der oberen und unteren Donaulände geschaffen werden soll.

An der Stelle des auf jeden Fall zu demolirenden Vielguth'schen Hauses soll die Anschüttung in der Höhe von 11 Fuß über das gegenwärtige Straßenniveau erfolgen. Die Stelle unmittelbar am Singer-Brückenkopf selbst würde aber um 12 Fuß höher liegen, als die gegenwärtig der Fall ist.

Die Anschüttung soll also, um an dem Vielguthshause selbst einen Maßstab zu geben, dort bis zur untersten Fensterlaibung des auf dem Wallon desselben befindlichen Glaspavillons reichen.

In der Nähe des seinerzeit demolirten Vielguth'schen Hauses würden dann 2 Rampen von verhältnißmäßig geringer Länge gegen jetzt um 11 Fuß erhöhte Brückenauffahrt mit dem gegenwärtigen Straßenniveau an den beiden Donauländen verbinden.

Diese Rampen würden an dem oberen Ende des Hoch'schen Hauses und am unteren Ende des Hotels zum „goldenen Adler“ auslaufen.

Von der Brücke aus gesehen bildet also dieser Pfad Rampenbau einen hohen, ziemlich steil abfallenden Hügel, welcher die Facaden der hinter denselben liegenden Häuser theilweise verdecken, und hiedurch die einzige schöne Ansicht, welche die Stadt Linz an der Donaulände bietet, in größtmöglicher Weise verunstalten würde.

Von den großen Nachtheilen, welche die eben bezeichneten Häuser an den Donauländen durch die auch vor derselben, wenigstens in etwas geringerer Höhe auszuführenden Rampen-Entfernung, verbunden mit der den Zugang vermittelnden Stiegen erleiden müßten, gilt daselbe, was wir in dieser Beziehung bereits oben bemerkt haben.

Zu dem Sailerhause ist eine Zufahrt nach dem Plane der I. Sektion absolut unmöglich; bei dem Hoch'schen Hause ist, da die Rampen-Entfernung vor denselben nur 2 Klafter entfernt aufgeführt werden sollen, dieselbe aber ungemein erschwert.

Um in Zukunft mittelst eines Wagens zu dem Thore des Hoch'schen Hauses zu gelangen, muß derselbe von der Stelle, wo die Rampe an der oberen Donaulände ausläuft, nach rückwärts in die durch aufge-

führten Rampen-Entfernung gebildete hohle Gasse geschoben werden. An ein Umkehren des Wagens wäre gar nicht zu denken.

Wenn auch nicht in dem gleichen Maße, so wird doch auch an den unteren Donauländen durch die projektierten Rampen die Zufahrt zu den hinter denselben liegenden Häusern sehr un bequem sein, ein Umstand, der namentlich für das Hotel zum „goldenen Adler“ sehr empfindlich werden muß.

An die Möglichkeit eines Hochwassers und den enormen Schaden, welches dasselbe in Folge der projektierten Rampenbauten an den betreffenden Häusern an der oberen Donaulände anrichten müßte, scheint die I. Sektion wohl ebenfalls nicht gedacht zu haben.

Daß durch diese nur kurz angehenden Uebelstände des fraglichen Bauprojektes dieser Sektion auch die bezeichneten Häuser an der oberen Donaulände sehr hart geschädigt werden, sieht wohl jeder Unbefangene ein! —

Von einer Vergütung des durch die in Aussicht stehenden Ufer-Entfernungsbauten zur neuen Brücke den einzelnen Hausbesitzern zugehenden Schadens war aber keine Rede.

Die I. Sektion ging in dieser Beziehung in rücksichtsloser Weise gegen diejenigen ihrer Mitbürger vor, deren Interessen ihrem Projekte geopfert werden sollten! —

Man fand es nicht der Mühe werth, dieselben über dieses Projekt auch nur vorher einzunehmen und sie zu fragen, ob und welche Bedenken dagegen, und welche Entschädigungs-Ansprüche etwa von denselben erhoben werden würden.

Das hätte vielleicht un bequem werden können; man ging also darüber hinaus und begnügte sich mit der einfachen Bemerkung: das Bauprojekt bringe denselben nur unbedeutenden Schaden, welchen man nicht einmal zu vergüten brauche.

Wir zweifeln sehr, ob die I. Sektion dieselben Anträge gestellt hätte, wenn zufälliger Weise die Realitäten der Mitglieder derselben derart gelegen wären, daß sie in nähere Beziehungen zu diesen von ihr vorgeschlagenen famosen Rampenbauten hätten kommen müssen! —

Wir haben die gewiß nicht unrichtige Ansicht, die Stadtgemeinde Linz müsse, um eine entsprechende neue Brücke zu bekommen, allerdings Opfer, vielleicht sogar große Opfer bringen; es können aber zu diesen Opfern nicht die einzelnen Bürger verurtheilt werden!!! —

Das will jedoch die I. Sektion!

Die Gemeinde soll nach ihren Anträgen den Hauptplatz reguliren, sie soll sich eine neue Donaubrücke zu verschaffen suchen, die Kosten hierfür sollen aber einige Mitbürger tragen. Diese sollen für das allgemeine

die Anlage der Trottoirs auf demselben mit nur 4 Fuß 9 Zoll Breite dem starken Verkehr in keiner Weise entspricht.

Sollten diese Breiten-Dimensionen von Seite der Regierung wirklich nicht vergrößert werden wollen, so sehen wir in der neuen Brücke von vornherein ein Stümpferwerk, das über kurz und lang mit neuen Kosten wird verbessert werden müssen.

Die neue Brücke, welche eine Zierde für die Stadt Linz werden soll und werden könnte, wird dann einem langgestreckten Stege nicht unähnlich sein. Soll denn der Stuch der öffentlichen Bauten in Linz auch wieder das Brückenobjekt treffen! —

Das wäre ein eigenes Verhängniß!!!

Wir geben uns der Hoffnung hin, die Regierung werde die angeregten Bedenken nicht unbeachtet lassen.

Eine Bemerkung können wir hier nicht unterdrücken. Die neue Brücke soll nach dem jetzigen, von dem technischen Departement der k. k. Statthalterei in Linz und der I. Sektion unseres Gemeinderathes gearbeiteten Projekte um 5 Schuh 7 Zoll über ihren gegenwärtigen höchsten Punkt erhöht werden.

Die Anschüttung beim Linzer Brückenkopfe würde, wie oben erwähnt wurde, 13 Fuß über das gegenwärtige dortige Straßen-Niveau betragen und würde die Zufahrt von der Linzer Seite auf die Brücke fast in gerader Linie in Folge dessen hergestellt werden.

Das Motiv für diese bedeutende Brücken-Erhöhung ist lediglich die Rücksicht auf die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Nun hat sich aber aus den Aussagen der Sachverständigen vor der Schlußverhandlung aus Anlaß des Brückeneinsturzes ergeben, daß selbst bei bedeutendem Wasserstande nicht die gegenwärtige Höhe der Brücke, wohl aber die Nähe der gegenwärtigen Sohle für die Dampfschiffe unbedeuten sein.

Es würde also nach unserer Ansicht für den Verkehr unter derselben vollkommen genügen, wenn die neue Brücke nur um circa 3 Schuh über den gegenwärtigen höchsten Punkt derselben erhöht würde*) und wenn dagegen mit Rücksicht auf den bedeutenden Verkehr auf derselben, der uns als die Hauptsache erscheint, die projektirte Breite derselben vergrößert würde.

*) Nach dem ursprünglichen Ministerial-Projekte soll dies obgleich so sein. Die Anschüttung beim Linzer Brückenkopfe würde nach demselben nur 4 Fuß statt der jetzt beantragten 13 Fuß betragen; die neue Brücke würde in Wogenform geführt werden und demgemäß in der Mitte ihren Höhepunkt haben.

Die Kosten dürften sich dann so ziemlich gleich bleiben und es wäre auf diese Weise wenigstens den verschiedenen bei der Brückenfrage in Betracht kommenden Interessen volle Rechnung getragen.

Finanzielle Bedenken gegen eine Verringerung am Brückenprojekte selbst müßten übrigens vor den Forderungen des Bedürfnisses in den Hintergrund treten.

Zum Sektions-Antrag 6 machte Gemeinderath Eidenberger wieder einen recht praktischen Vorschlag. Nach seiner Meinung sollte die Gemeinde Linz das städtische Mauthaus an der Donau nur dann zum Opfer bringen, wenn die Regierung die Auffahrt zur Brücke nach Antrag sub 3 herstellt.

Die finanziellen Verhältnisse unserer Gemeinde sind unseres Wissens keineswegs glänzend und ist der Verlust des Mauthauses, welches einen Werth von 20.000 fl. repräsentirt, für dieselbe sehr empfindlich.

Es wäre demnach — so kommt es uns wenigstens vor — jedenfalls abzuwarten gewesen, ob die Regierung wirklich von der Gemeinde dieses Opfer verlange und auf der unentgeltlichen Ueberlassung des Mauthauses bestehe.

Daß aber die I. Sektion dies gar nicht für nöthig erachtet und der Regierung dieses werthvolle Objekt unaufgefordert in den Schooß werfen will, ist uns geline gesagt, unbegreiflich! —

Gemeinderath Hofmann beantragte, die Gemeinde möge sich wenigstens das Materiale und die Auaarea des Mauthauses vorbehalten, was auch zum Beschlusse erhoben wird.

Die rührende Sorgfalt der Väter unserer Stadt für das Blechdach und die alten Ziegeln des städtischen Mauthauses stehen jedenfalls in einem sonderbaren Gegensatz zu der Rücksichtslosigkeit, mit welcher sie über die tiefverletzten Interessen ihrer Mitbürger hinausgegangen sind!! —

Der Gemeinderath Haffner, Hofmann und der Berichterstatter Dr. Wahr vertheidigten den Sektionsantrag 6 auf jede Weise.

Es erfolgte über denselben die namentliche Abstimmung und wurde dieser Antrag sohin mit 14 gegen 8 Stimmen zum Beschlusse erhoben.

In der Sitzung waren 25 Mitglieder des Gemeinderathes anwesend.

Es stimmten für diesen Sektions-Antrag die Gemeinderäthe: Dr. Wahr, Migner, Solz, Greutter, Haffner, Hofbauer, Hofmann, Sax, Mandl, Moser, Obermüller, Steinböck, Schwabenau, Weinberger.

Dagegen stimmten die Gemeinderäthe Eidenberger, Ertzenberger, Felleggruber, Hohenegg, Mamsch, Nagel, Rutula, Uig.

Gemeinderath Dr. Wiser enthielt sich der Abstimmung.

Gemeinderath Gehß konnte seine Stimme namentlich nicht abgeben, da er vom Herrn Vorsitzenden nicht aufgerufen wurde.

Der Vorsitzende, Vize-Bürgermeister Sazinger, kam in Folge der sich ergebenden Majorität für den Sektionsantrag nicht in die Lage, seine Stimme abzugeben.

Dieser letzterwähnte Beschluß ist aber offenbar ungültig.

Nach Article 2 des §. 49 des Gemeindestatutes für die Stadt Linz ist nämlich zur gültigen Beschlußfassung über eine Veräußerung eines zum Gemeinderath gehörigen Objectes erforderlich, daß 2/3 der Mitglieder des Gemeinderathes anwesend sind, hievon überdieß die absolute Mehrheit sämtlicher Gemeinderaths-Mitglieder zustimme.

Die absolute Mehrheit der sämtlichen Gemeinderaths-Mitglieder erfordert mindestens 16 Stimmen.

Es wurden jedoch nur 14 Stimmen für den Antrag 6 namentlich abgegeben.

Gemeinderath Hohenegg stellte daher zum Schluß der Sitzung auch den ganz korrekten Antrag, der Gemeinderath spreche sich darüber aus, wie die Article 2 des §. 49 des Linzer Gemeindestatutes zu verstehen sei, wobei er bemerkt, er besalte sich vor, eventuellen Falles in der nächsten Sitzung die Gültigkeit der über den Sektionsantrag 6 erfolgten Abstimmung in der Brückenfrage anzufechten.*)

Wir schließen hienit unsere Bemerkungen über diese denkwürdige Gemeinderathssitzung.

Wir machen hierbei in objektiver Weise von dem Rechte der freien Meinungsäußerung Gebrauch und glauben hiedurch nur der Sache, die für Linz von so einschneidender Wichtigkeit ist, einen Dienst erwiesen zu haben!!! —

*) Der Gemeinderath hat auch diesen Beschluß in seiner Sitzung vom 22. Dezember l. J. wieder aufgehoben! —

FRITZ MAYRHOFER · WILLIBALD KATZINGER

GESCHICHTE DER STADT LINZ

BAND II

VON DER AUFKLÄRUNG ZUR GEGENWART

LINZ 1990

VERLAG J. WIMMER

des Krankenhauses im Pavillonsystem (Bau III bis V) und eines Operationshauses zu danken, die im Jahre 1905 fertiggestellt wurden. In engem Konnex mit dem Krankenhausausbau stand der Wunsch nach der Errichtung einer eigenen medizinischen Hochschule in Linz, um den Mangel an Ärzten beheben zu können. Trotz intensivster Bemühungen, vor allem des Landtagsabgeordneten und Linzer Gemeinderats Dr. Beurle, blieb dieser Wunsch unerfüllt. Um die Jahrhundertwende war das Allgemeine Krankenhaus bereits zu einem Schwerpunkt-krankenhaus geworden, in dem rund 70 Prozent der Patienten Nichtlinzer waren.

Erste Erweiterung des Stadtgebietes

Die Wahl des Standortes für das Allgemeine Krankenhaus weist uns bereits auf ein Problem hin, das in der Folgezeit akut werden sollte. Zur Zeit seiner Errichtung lag es nicht im Stadtgebiet von Linz, sondern auf dem Boden der selbständigen Gemeinde Lustenau. Ähnlich verhielt es sich beim Bau der Kaiserin-Elisabeth-Bahn (Westbahn), deren Trasse zwar in einer engen Schleife an die Stadt herangeführt wurde, deren Bahnhof aber doch in der Gemeinde Waldegg lag. Diese beiden Gemeinden riegelten im Süden das Stadtgebiet ab, so daß ein sinnvolles und harmonisches Wachstum nur dann möglich schien, wenn es gelang, die beiden Vororte einzugemeinden. Die Notwendigkeit dazu wird auch aus der unglaublichen Bevölkerungsdichte deutlich, die vorher und nachher nie mehr erreicht wurde. 5107 Menschen lebten auf einem Quadratkilometer.

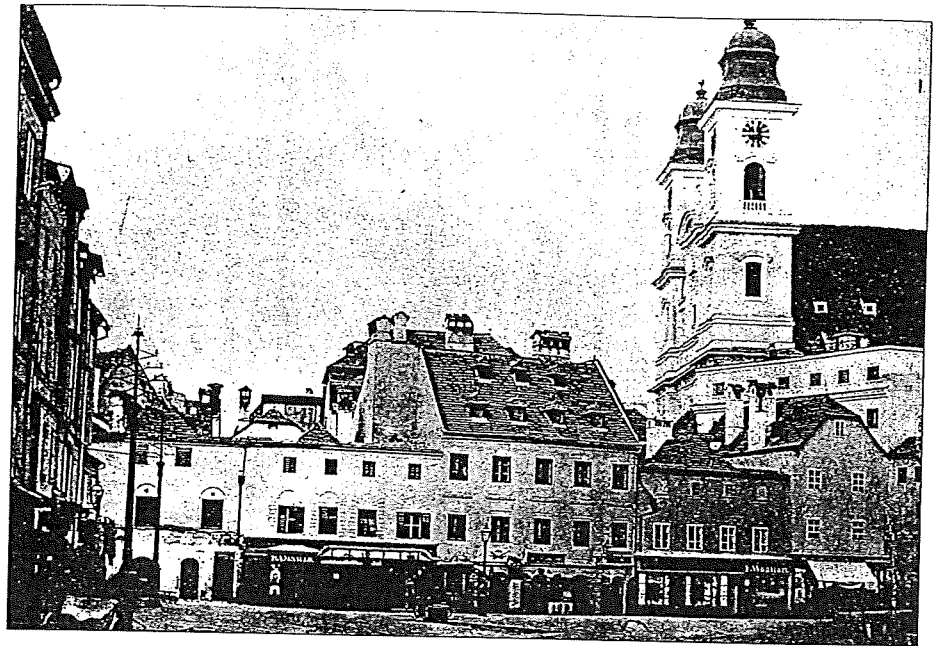
Im Jahre 1859 und 1869 zugunsten der Stadt durchgeführte Verschiebungen der Gemeindegrenzen wenig, die unter anderem im Süden das Bahnhofsareal und den Barbarafriedhof mit einbezogen. Die engen Verflechtungen zwischen Linz und den beiden ehemaligen Vororten Lustenau und Waldegg wurden schon bei der Errichtung des stabilen (Franziseischen) Katasters in den zwanziger Jahren des 19. Jahrhunderts berücksichtigt. Die Stadt wurde damals mit ihrer Umgebung zu den drei Steuergemeinden Linz-Stadt, Linz-Obere Vorstadt mit der Ortschaft Waldegg und Linz-Untere Vorstadt mit der Gemeinde Lustenau zusammengezogen. Mit der Organisierung der Ortsgemeinden seit 1848 gehörten beide Ortschaften auch politisch zum Verband der Landeshauptstadt.

Die Verselbständigung von Lustenau und Waldegg zu eigenen Gemeinden, die faktisch vor 1855 erfolgte und 1861 von der Statthalterei rechtlich abgesegnet wurde, gab den Anlaß zu zahlreichen Konflikten mit Linz. Lösungsversuche scheiterten an der starren Haltung beider Gemeinden und an den Protesten ihrer Ortsvorsteher. Der Stadt Linz kam dann ein Landtagsbeschluß zu Hilfe, der die imperative Zusammenlegung aller jener Gemeinden Oberösterreichs vorsah, die keine Mittel zur Erfüllung ihrer Pflichten besaßen. Dabei ging man davon aus, daß die Lebensfähigkeit einer Gemeinde erst ab einer Höhe von 6000 Gulden an direkten Steuern gegeben war. Versuche der beiden Gemeinden Lustenau und Waldegg, durch eine Zusammenlegung einer Eingemeindung mit Linz zu entgehen, für die sich die Stadt naturgemäß positiv aussprach, blieben erfolglos. Ende 1872 beschloß der Landtag schon im Hinblick auf die stark expandierende Stadt Linz die zwangsweise Eingemeindung, übrigens die erste, die in einer österreichischen Stadt durchgeführt wurde. In Wirksamkeit trat sie mit Gesetz vom 3. März 1873. Damit waren die Grundvoraussetzungen für eine sinnvolle Stadtplanung geschaffen.

Stadtregulierung und Stadtplanung

Für die Expansion der Stadt wurde vor allem ihre verkehrsmäßige Infrastruktur maßgebend. Die Einführung der Dampfschiffahrt auf der Donau und der Bau der Eisenbahn führten zu einem gesteigerten Verkehrsaufkommen zwischen Donau und Bahnhof, dessen Hauptlast die Landstraße zu tragen hatte. Einer durchgehenden ungestörten Verkehrsverbindung stand allerdings das unregulierte Schmidtor hemmend entgegen. Zwar war der Schmidorturm – einst stolzes Wahrzeichen der Stadt für den aus dem Süden ankommenden Reisenden – schon 1828 gegen den Willen des Stadtmagistrats wegen Baufälligkeit abgebrochen worden, aber dadurch wurde keine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse erzielt. Noch vor der Fertigstellung der Kaiserin-Elisabeth-Bahn (1857) verlangte der Gemeinderat eine Regulierung des gesamten Baukranzes zwischen Hauptplatz und Landstraße. Die Bauarbeiten wurden nach Verzögerungen durch den Krieg von 1859 ein Jahr später begonnen. Zu unterschiedlichen Auffassungen mit der Statthalterei kam es wegen der Breite der Schmidorgasse. Einer vom Statthalter Eduard Freiherrn von

97 Die Regulierung des Schmidtores war der erste große städtebauliche Eingriff im Bereich der Altstadt. Das Bild von 1861 zeigt noch den unregulierten Zustand von der Landstraße aus gesehen. Archiv der Stadt Linz, Dokumentation.

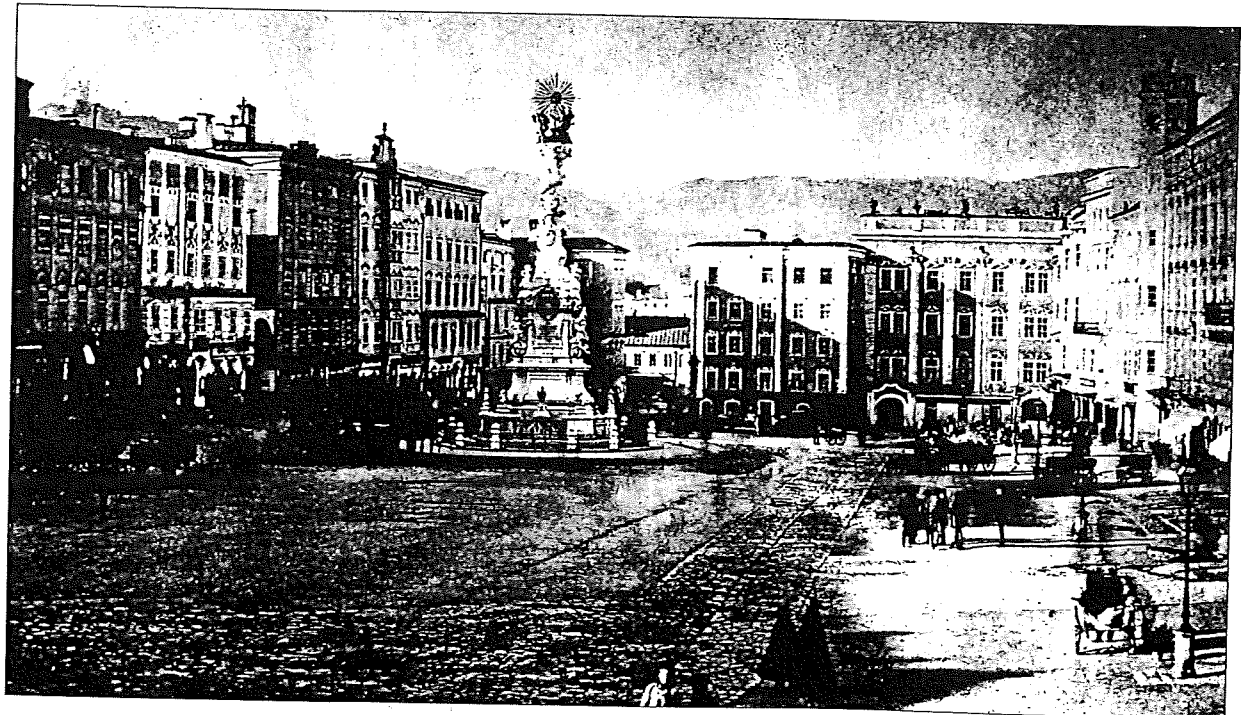


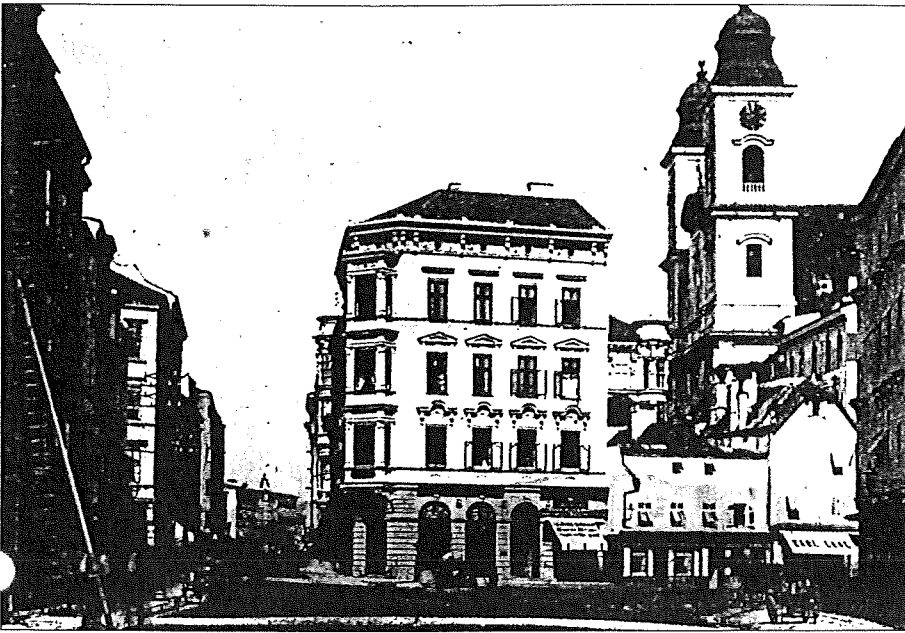
Bach entrierten großzügigen Lösung mit einer Breite von acht Klaftern (15,2 Meter) für die Durchfahrt setzte der vor allem vom Handelsstand dominierte Gemeinderat eine Breite von sechs Klaftern (11,4 Meter) entgegen. Fehlender Weitblick und mangelnde Großzügigkeit der Gemeindeväter, die vor allzu starken Verlusten an Grund und Boden zurückschreckten, führten letztendlich zur heute noch bestehen-

den halbherzigen Lösung, die auch der Platzgestaltung nicht förderlich war. Das Übel wurde kaum zwanzig Jahre später evident, als man bei der Errichtung einer Straßenbahn eine abnorm schmale Spurweite von 900 Millimetern wählen mußte.

War nun im Süden der Platz geöffnet, so verlangte die Errichtung einer neuen Donaubrücke eine Neugestaltung der Nordseite. Die alte

98 Der Hauptplatz gegen Norden um 1860 mit dem Apothekerhaus, dessen Apotheke einst Johann van Beethoven, der Bruder des Komponisten, innehatte, und dem Freibaus Spindler. Archiv der Stadt Linz, Dokumentation.





99 Die Kurzsichtigkeit der damaligen Stadtväter ließ den Schmidtdurchbruch viel zu schmal ausfallen.

Archiv der Stadt Linz, Dokumentation.

Holzbrücke konnte wegen ihrer geringen Durchfahrtshöhe von Dampfschiffen kaum passiert werden. Dadurch war eine durchgehende Verbindung von Passau nach Wien nicht möglich. Diesem Umstand verdankten das Hotel „Zum Roten Krebs“ bei der Landestelle des bayerischen Dampfbootes oberhalb und das Hotel „Zum Erzherzog Karl“ beim Anker-

platz des Wiener Passagierschiffes unterhalb der Brücke ihr florierendes Geschäft. Ein 1843 aufgetauchter Plan zur Erbauung einer Kettenbrücke wurde wieder fallengelassen, Pläne für eine Gitterbrücke waren aber seit längerer Zeit vorhanden. Den letzten Anstoß für die Inangriffnahme des Brückenbaues mußte aber ein größeres Unglück geben: Am 5. Mai 1868

100 Mit dem Bau einer neuen Donaubrücke (1870–72) änderte sich auch die Nordseite des Hauptplatzes. Das Apothekerhaus wurde abgebrochen und das ehemalige Spindlerische Freibaus im östlichen Teil zu einer Zinskaserne umfunktio- niert. Die westliche Hälfte wurde vom Repräsentationsbau der Sparkasse dominiert. Archiv der Stadt Linz, Dokumentation.



rammte ein Schiff die alte Holzbrücke. Sie wurde so schwer beschädigt, daß man an eine Reparatur nicht mehr denken konnte.

Trotz intensiven Drängens der Stadt verzögerte sich der Baubeginn bis zum Jahr 1870. Einerseits war es das fehlende finanzielle Engagement des Staates, andererseits gab es Überlegungen, die neue Brücke für die geplante Dampfisenbahn nach Budweis auch als Eisenbahnbrücke zu verwenden, um die Kosten für den Bau der Steyregger Brücke einzusparen. Die Vergabe der Arbeiten war bereits von politischen Geplänkeln begleitet. Während der Gemeinderat „mit Rücksicht auf die Lokalverhältnisse“ für das Projekt einer deutschen Firma plädierte, trug das Innenministerium der damaligen österreichischen Politik Rechnung und vergab die Arbeiten an ein französisches Firmenkonsortium. Trotz des deutsch-französischen Krieges von 1870/71 konnte die Brücke bis Ende 1872 fertiggestellt werden. Ähnlich wie beim Schmidtor erwies sie sich bald als viel zu schmal. Doch diesmal waren es die Stadtväter gewesen, die bereits vorher, allerdings vergeblich, eine größere Breite gefordert hatten.

Bedingt durch die Anhebung des Fahrbahnniveaus, reichte die neue Brücke nunmehr unmittelbar an die Nordfront der Hauptplatzhäuser heran, sodaß auch hier die unregelmäßige Geschlossenheit der Häuserzeile aufgebrochen und das ursprünglich zur Donau hin abfallende Terrain des Platzes angehoben werden mußte. Dadurch fiel das Vielguthaus, dessen Apotheke einst Johann van Beethoven, der Bruder des Komponisten, besaß, der Spitzhacke zum Opfer. Das östlich daran anschließende barocke Spindlerische Freihaus wurde zu einem Zinshaus umfunktioniert. Das Brückentor selbst war bereits 1847 abgerissen worden. Die Donauschauseite insgesamt erhielt bis zur Einmündung des Hofbergs in die Obere Donaulände ein gründerzeitliches Gepräge. Für den Abbruch der Häuser entschädigte nunmehr der freie Blick auf den Pöstlingberg und zu den Nachbarn im Markt Urfahr, der durch den Neubau der Brücke stärker beeinträchtigt wurde als der Hauptplatz, denn ihre Achse wurde stromabwärts verschoben, um eine direkte Anbindung an die Hauptstraße zu erreichen. Dadurch wurde das alte Zentrum Urfahrs, das sogenannte Platzl, auf das die alte Holzbrücke einmündete, vom Verkehr ausgeschlossen und im Vergleich zu vorher zu einem Schattendasein degradiert.

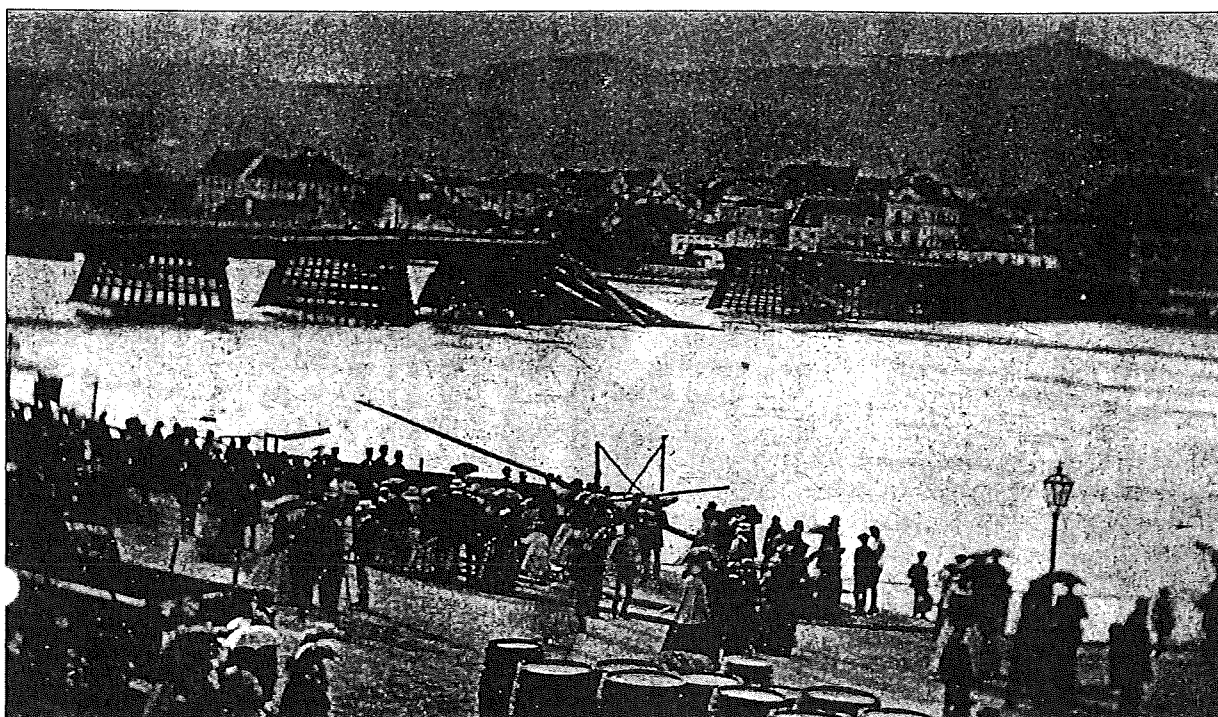
Für die Erweiterung der Stadt Richtung Süden bildete die Trasse der Westbahn bis zur

Jahrhundertwende eine markante Grenze. Östlich des ehemaligen Mauergürtels lagen die Straßenzüge im wesentlichen schon seit 1826 fest. Durch den Abbruch des Schultertürs (1872) sollte über den Pfarrplatz eine engere Anbindung an die östliche Vorstadt erreicht werden. Dies gelang allerdings besser mit der Regulierung der Museumstraße (ursprünglich Kaplanhof- bzw. Welsergasse), an der das Landesgericht (1852) und das Museum (1895) gebaut wurden, und mit der Schaffung der Fadinngerstraße.

Bereits seit 1862 wurde das Gebiet südöstlich der Harrachstraße parzelliert, obwohl es in die selbständige Gemeinde Lustenau hineinreichte. Die Planung des Neustadtviertels war das größte städtebauliche Projekt des 19. Jahrhunderts in Linz. Es folgte einem eintönigen Quadratrasterschema, um den Grund und Boden möglichst rationell, vor allem aber gewinnbringend ausnutzen zu können. Als Zentrum des Viertels war der Hessenplatz gedacht. Die Anbindung der Neustadt an die Landstraße erfolgte über die Johann-Konrad-Vogel-Straße (1870) und die Bürgerstraße (1871). Letztere ist der einzige Straßenzug im gesamten Raster-schema, der eine Krümmung aufweist und von den Linzern deshalb scherzhaft als „Kipfelgasse“ bezeichnet wurde. Weitere Verbindungen stellten die Schiller- und Goethestraße (1874) her. Der wichtige Durchbruch der Mozartstraße zur Landstraße erfolgte erst im Jahre 1914. Architektonisch blieb die Neustadt bis heute überwiegend der Gründerzeit verpflichtet.

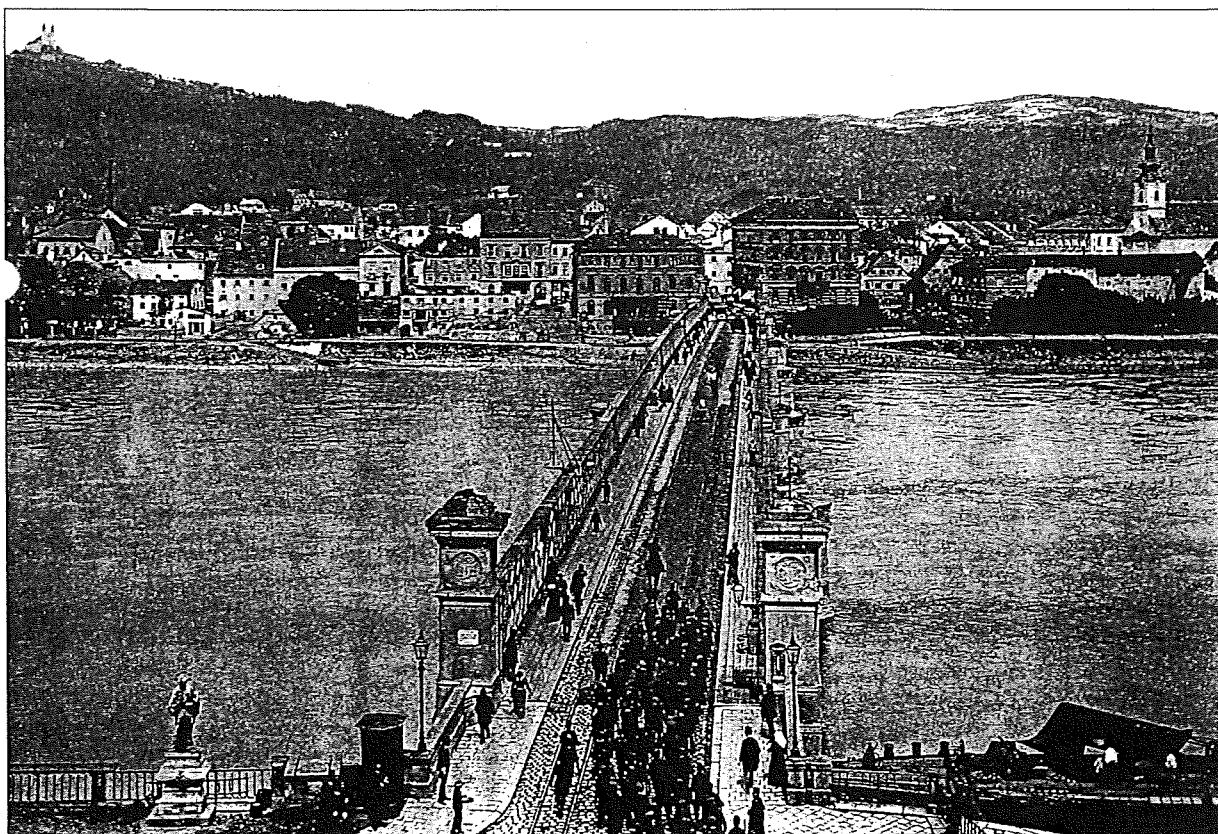
Westlich der Landstraße stellte der Durchbruch der Waltherstraße (etwa 1864) die Verbindung von der Klammsstraße zur Hafnerstraße her. Dies war im Hinblick auf den Bau der neuen Domkirche von Bedeutung, ebenso wie die Anlage der Rudigierstraße anstelle der alten Glockengiessergasse. Die Dominanz der Landstraße wird aber an der Errichtung mehrgeschossiger Gründerzeitbauten deutlich, die nicht zuletzt wegen des teuren Baugrundes erforderlich wurden. Die typischen einstöckigen Vorstadthäuser verschwanden zusehends. Ähnliche Tendenzen zeigten sich auch entlang der Herrenstraße.

In engem Konnex zu Linz verlief im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts das Wachstum von Urfahr. Die nunmehrige Stadt wuchs zwischen Donau und Rudolfstraße heran, die ab 1860 sukzessive verbaut wurde. Der Bahnhof der Mühlkreisbahn (1888) wurde nach der städtebaulichen Auffassung der Zeit möglichst nahe an das Stadtzentrum herangelegt. Wie im



101 Die eingestürzte Holzbrücke über die Donau nach dem Schiffsunglück vom 5. Mai 1868. Am linken unteren Bildrand ist ein Frachtwaggon der Pferdeeisenbahn erkennbar.
Archiv der Stadt Linz, Dokumentation.

102 Mit dem Bau der Donaubrücke erfuhr auch der Urfahrer Brückenkopf eine Umgestaltung. Die Achse der Brücke wurde donauabwärts verschwenkt und eine direkte Verbindung zur Hauptstraße hergestellt.
Archiv der Stadt Linz, Dokumentation.



Süden von Linz bildete ihre Trasse eine vorläufige Barriere, bis zu der etwa um die Jahrhundertwende die geschlossene Verbauung reichte. Jenseits der Geleise auf dem Auberg setzte eine lockere Verbauung ein.

Das rasante Wachstum der Städte entbehrte anfänglich noch jeder legistischen Voraussetzung. Sie wucherten wild in die Landschaft hinein. Das betraf nicht nur die architektonisch-städtebauliche Komponente, die durch keine gesetzlichen Maßnahmen geregelt war, sondern auch die gesamte Infrastruktur, um die sich im Streben nach Profit zunächst niemand kümmerte. Erst seit den siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts ging man vor allem in Deutschland daran, theoretische Ansätze für eine hygienische Verbesserung der Wohnverhältnisse auszuarbeiten. So gesehen, hatte es auch sein Gutes, daß außer den Gemeindegrenzen und dem Sperriegel der Bahn ein weiteres Hindernis dem Wildwuchs entgegenstand: Der Bauverbotsrayon der maximilianischen Befestigung. Durch den Fortschritt in der Artillerietechnik hatte sie ihren Verteidigungswert längst eingebüßt. Lediglich während der österreichischen Okkupation von Bosnien und der Herzegowina (1878) erfüllten die Türme eine quasi militärische Funktion, als sie zur Internierung der türkischen Besatzung aus der Festung Bihać herangezogen wurden. Damals entstand auch die Legende um den sagenumwobenen Hadschi Loja. Endgültig aufgelassen wurde der fortifikatorische Bauverbotsrayon erst im Jahre 1883. Dadurch wurde es der Stadt möglich, nach dem Vorbild für die Wiener Ringstraßenverbauung einen Ideenwettbewerb für die Erstellung eines Generalregulierungsplanes international auszuschreiben (1887). Das zu erfassende Gebiet umschloß eine Linie von Margarethen über den Freinberg und den Froschberg, die Eisenbahn, die Irrenanstalt in Niedernhart und nach Osten fortlaufend über die Poschacher Brauerei zur Inundationsgrenze der Donau und über den Befestigungsturm 25 zum Donauufer. Das Siegerprojekt stammte vom städtischen Ingenieur-Adjunkten und nachmaligen Baudirektor Josef Kempf.

Es zeigte alle typischen Merkmale des Städtebaus der damaligen Zeit: Zahlreiche „Polygonplätze“ waren geplant, von denen als einziger der Bulgariplatz übrigblieb. Eine Ring- und eine Gürtelstraße – von letzterer besteht heute noch ein Teilstück – sollten das östliche Stadtgebiet erschließen und gleichzeitig die Hauptverkehrsachse der Landstraße entlasten. Anlehnungen an die Wiener Lösung lassen sich

also deutlich erkennen. Auf der Grundlage des Generalregulierungsplanes wurden dann bis zum Ersten Weltkrieg eigene Detailpläne für die zur Bebauung anstehenden Gebiete ausgearbeitet. Das Fehlen von Grünflächen bei den Stadtvierteln der Gründerzeit, vor allem in der Neustadt, und die Berichte des Stadtphysikats über die mangelnden und gesundheitsschädlichen Wohnverhältnisse unter den ärmeren Bevölkerungsschichten schlug sich erstmals 1892 im Regulierungsplan für das Gebiet äußere Landstraße, Unionstraße und Gürtelstraße nieder. Hier wurde mit der Einführung fünf Meter breiter Baufluchtlinien begonnen, um die Bebauung durch Straßengrün aufzulockern und gleichzeitig damit die Möglichkeit für spätere Straßenerweiterungen zu haben. Zudem sollte nach jedem dritten Haus ein acht Meter breiter Raum zum Durchstreichen des Luftzugs offen bleiben, „um die in größeren Häusergruppen stets vorhandene schlechte Luft zu verbessern“.

Parallel zu Linz legte Urfahr 1888 eine einheitliche Bauordnung fest und ließ 1894 einen ersten Stadtregulierungsplan ausarbeiten. Beziehungen zur südlichen Nachbarstadt ergaben sich schon durch den geplanten Bau einer zweiten Donaubrücke (kombinierte Eisenbahn- und Straßenbrücke), die eine Anbindung der Mühlkreisbahn an das Netz der Staatsbahn bringen sollte. Der Urfahrer Plan verstand sich als Fortsetzung der Linzer Anlagen. Er erstreckte sich über den Auberg und östlich an die Stadt Urfahr anschließend, bis in den Bereich der Heilhamer Au.

Durch die sprunghafte Erweiterung der Städte mit ihren vielfach düsteren Zinskasernen wurde vor allem in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts die Frage des Stadtgrüns zunehmend problematisiert. Die großen Boulevards in Paris oder die Wiener Ringstraße waren von Alleen, Parkanlagen und Grünzonen gesäumt. Für Linz wurde der Wert des 1829 angelegten Volksgartens als Erholungsgebiet für die nach Süden sich erweiternde Stadt insofern erkannt, als er 1857 von der Gemeinde angekauft und damit der Plan des Landes vereitelt wurde, ein Krankenhaus an dieser Stelle zu errichten. Vorkämpfer für die Erholung der städtischen Bevölkerung im Grünen wurde der 1865 gegründete Verschönerungsverein, dessen Präsidium

103 Der Generalregulierungsplan von 1888 mit der Anlage einer Ring- und einer Gürtelstraße sowie von Polygonplätzen zeigt die typischen städtebaulichen Merkmale der Zeit.

Stadtmuseum Linz.

Foto: Franz Michalek

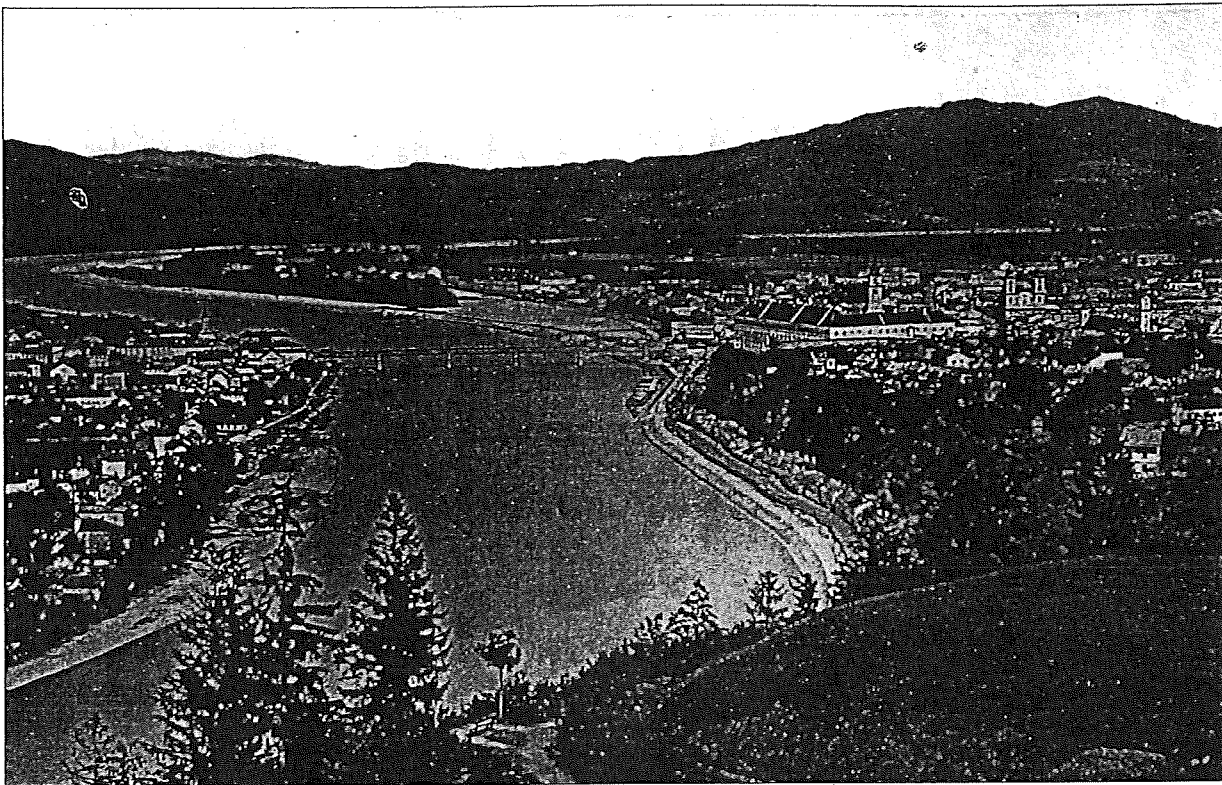
enge personelle Verknüpfungen zum Gemeinderat besaß. Dieser Verein begann seit 1883 mit dem systematischen Ankauf des Jägermayrwaldes auf dem Freinberg. Durch weitere Gebietserwerbungen und Schenkungen des Industriellen Gustav Franck konnte bis zum Ersten Weltkrieg ein geschlossenes Erholungsgebiet im Westen der Stadt geschaffen werden, das bereits durch die Errichtung der Franz-Josephs-Warte auf dem Freinberg (1888) zu einem beliebten Ausflugsziel wurde. Von besonderer Bedeutung für die Stadt war der Ankauf und die Ausgestaltung der wüsten Sandgrube am Bauernberg zu einer Parkanlage durch den Industriellen Ludwig Hatschek in den Jahren 1910 bis 1913, die der Stadt zum Geschenk gemacht wurde. Die Einrichtung eines botanischen Gartens am Beginn der Dinghoferstraße (1869) und die Anlage erster öffentlicher Kinderspielflächen an der Stelle des heutigen Landesmuseums und beim Prunerstift unterstreichen gleichfalls die Bemühungen um Erholungsplätze.

Ein weitreichendes Projekt, das die Verkehrsverhältnisse entscheidend beeinflussen sollte und vor allem mit der gesteigerten Schiff-

fahrt in engem Zusammenhang stand, war die Regulierung der Donau. Der durch ein Hochwasser im Jahre 1572 entstandene Fabriksarm, benannt nach der 1672 gegründeten Wollzeugfabrik, hatte eine Tiefe, die ein Durchfahren mit Dampfern samt beladenen Schleppschiffen erlaubte. Er trennte die sogenannte Straßerinsel – auch als Spittelau, Soldatenau und St.-Georgs-Insel bezeichnet – vom Festland ab. Diese Insel war im 19. Jahrhundert beliebter Schauplatz volkstümlicher Feste, eine Art von „Linzer Prater“. Durch den Bau der neuen Donaubrücke (1870–1872) änderten sich die Strömungsverhältnisse des Flusses, so daß der Fabriksarm zunehmend versandete. Wiederholte Baggerungen brachten keine Abhilfe. Die Stadt war daher in den achtziger Jahren gezwungen, die Möglichkeit der Erhaltung der Donaulände untersuchen zu lassen. Die eingereichten Projekte zielten einerseits auf die Beibehaltung des Fabriksarmes durch die bauliche Ausgestaltung der Stromufer ab. Dazu zwangen auch die in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts immer wieder auftretenden verheerenden Hochwässer, die große Teile der Stadt in Mitleidenschaft zogen. Andererseits stand die Anlage eines

104 Der Industrielle Ludwig Hatschek ermöglichte die Ausgestaltung der Sandgrube am Bauernberg zu einer Parkanlage. Stadtmuseum Linz, Lichtbildreferat.





105 Blick auf Linz vom Freinberg aus mit dem im Zuge der Donauregulierung bereits zugeschütteten Fabriksarm. Die Lage der einstigen Straßerinsel ist noch deutlich erkennbar. Stadtmuseum Linz, Lichtbildreferat.

Hafenbeckens sowie die Errichtung eines Hauptbahnhofes auf jenem Grund zur Diskussion, der durch eine Einengung des Hauptgerinnes und des Fabriksarmes gewonnen werden konnte. Das Bestreben, die Bahn möglichst nahe an das Stadtzentrum heranzuführen, hätte die Linzer Stadtentwicklung beeinflusst.

Ausschlaggebend für den weiteren Fortgang wurde die Anregung der Staatsbahndirektion (1882), einen Güterumschlag zwischen Wasser und Schiene einzurichten. Der Fabriksarm wurde in den Jahren 1889 bis 1892 zugeschüttet und auf dem neu entstandenen Donaukai bis zum Ersten Weltkrieg drei Lagerhäuser errichtet. Die Verbindungsbahn von der Westbahn zum Güterumschlagplatz war 1894 fertiggestellt. Sie erhielt 1908 Gleisäste zur Schiffswerft und zu dem zwischen 1897 und 1900 aus dem unteren Teil des Fabriksarmes errichteten Winterhafen.

Verkehr

Die Eisenbahn als neues Verkehrsmittel prägte nicht nur die Stadtplanung, sondern auch die Gesamtentwicklung der Stadt in der

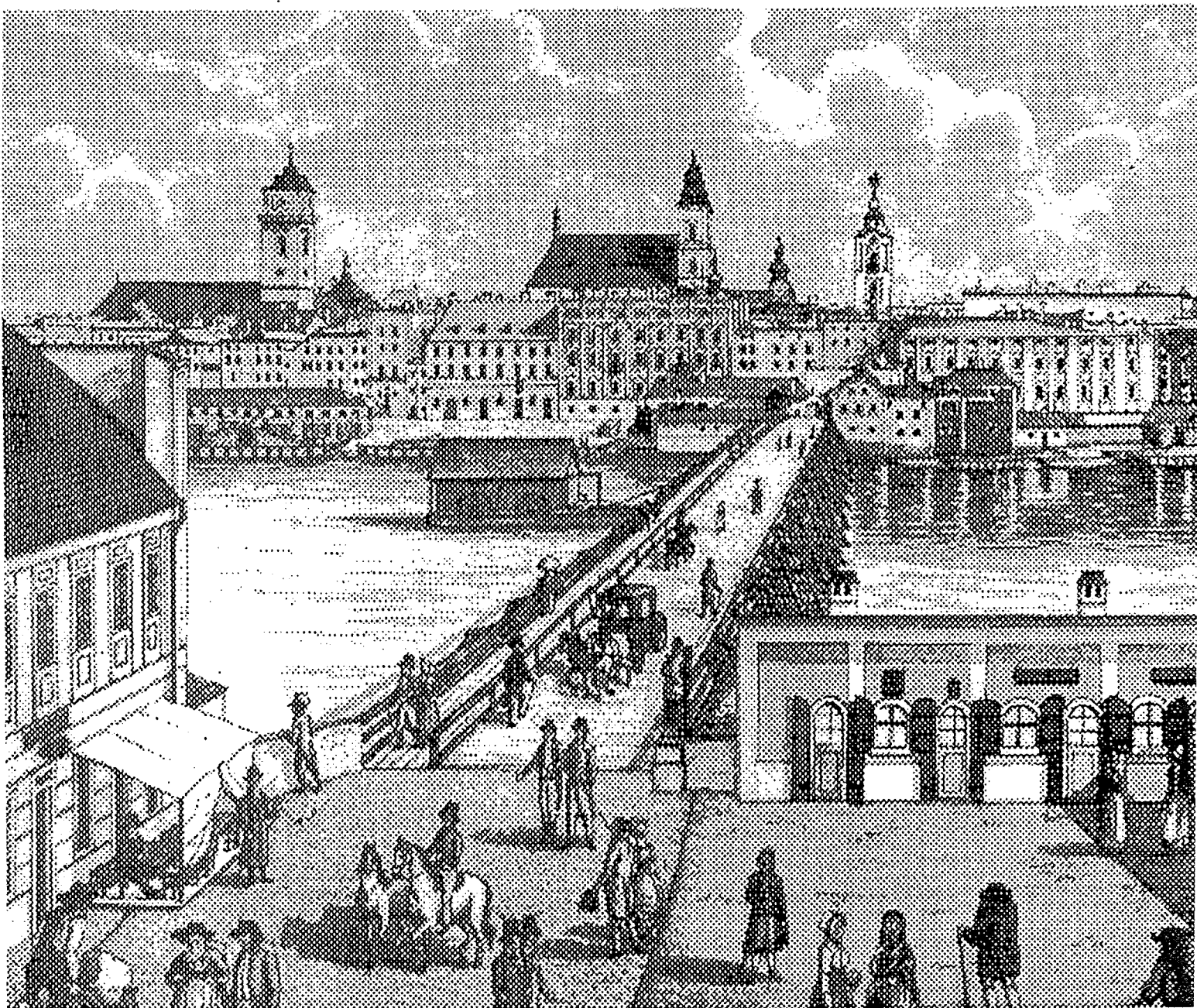
2. Hälfte des 19. Jahrhunderts entscheidend. Als rasches Transportmittel trug sie nicht unwesentlich zur steigenden Industrialisierung und damit verbunden zum raschen Wachstum der Städte bei. Als erste Schienenbahn des Kontinents, die überwiegend dem Salztransport diene, war die Pferdeeisenbahn Gmunden–Linz–Budweis von der Antriebskraft her schon bei ihrer Eröffnung überholt, wiewohl ihr Erbauer Franz Anton Ritter von Gerstner einen Lokomotivbetrieb ins Auge gefaßt hatte. Von weiteren Aktivitäten auf dem Eisenbahnssektor blieb Oberösterreich und somit auch Linz vorerst unberührt. Die im ausgehenden Vormärz durchgeführte Verstaatlichung der Eisenbahnen mußte wegen der schwierigen Finanzlage des Staates während der Zeit des Neoabsolutismus wieder rückgängig gemacht werden (1855). Geringen Erträgen standen eine kostspielige Verwaltung und beträchtliche Zuschüsse entgegen. Die 1851 in einem Staatsvertrag mit Bayern von Österreich eingegangene Verpflichtung, in Salzburg und Passau Anschlüsse an das bayerische Eisenbahnnetz herzustellen, konnten aus diesem Grund vorerst nicht weiterverfolgt werden.

I 13 276



500 Jahre Linzer Brücke

Ausstellung vom 4. März bis 6. April 1997



Hartenstein, Das Urfahrer Platzl, 1820

OÖLB LINZ



+XO11688108

I 13276



97:1849

500 Jahre Linzer Brücke

Im Jahre 1990 hat die Stadt Linz in einer Reihe von Festlichkeiten der Tatsache gedacht, daß die Stadt 500 Jahre zuvor zum erstenmal als Hauptstadt des Landes genannt worden ist. Doch es gibt Stimmen unter den Stadthistorikern¹, die überzeugt davon sind, daß sich der Bau der ersten Donaubrücke wesentlich nachhaltiger auf die Stadtentwicklung von Linz ausgewirkt hat, als die „Erhebung“ zur Landeshauptstadt. Daraus folgt auch, daß der relativ junge und dynamische König Maximilian I. mehr für Linz getan hat, als der greise Kaiser Friedrich III., der hier zeitweilig seine Residenz genommen und auch sein Leben beschlossen hat.² Zur Zeit als König Maximilian den Linzer Bürgern erlaubte, eine Brücke

über den Strom zu bauen, gab es an der österreichischen Donau bereits zwei weitere, die eine in Wien (seit 1439) und die andere in Krems seit 1463. Brücken erleichtern selbstverständlich den Handel und können die Wirtschaft beleben, sie erfüllen aber auch - vielleicht sogar in erster Linie - eine militärische Funktion. Sie sind nämlich für schnelle Truppenbewegungen unerlässlich. Beim Rückzug versucht bis heute jede Armee, die Brücken hinter sich abzubrechen, um die Verfolger zu stoppen.

Unter den vielen Überlegungen König Maximilians, wie und wo er seinen Machtbereich erweitern könnte, spielte die Erwerbung Böhmens eine nicht unerhebliche Rolle. Sie war auf friedlichem Weg kaum zu erreichen. Wenn man nun in Rechnung stellt, daß im Jahre 1511 auch zwischen Enns und Mauthausen eine Donaubrücke gebaut worden ist, dann werden die Absichten des Königs noch deutlicher. In beiden Fällen ging es um den Weg nach Norden, der natürlich auch als Heerstraße Verwendung fand.

Neben diesen weitreichenden politischen Plänen gab es auch lokale Gründe, die eine engere Verbindung zwischen Urfahr und Linz ratsam erscheinen ließen. Die kleine Siedlung am jenseitigen Ufer hatte sich zu einem Konkurrenzort entwickelt, in dem ungeeignet das lukrative Geschäft der Gästebeherbergung einen Aufschwung nahm, welches rechtlich gesehen

nur den Stadtbürgern zustand. Nach Einbruch der Dunkelheit war es nämlich nicht mehr möglich, die Fähre zu benutzen, sodaß alle spät eintreffenden Reisenden aus dem Norden in Urfahr übernachten mußten. Urfahr war verschiedenen Grundherren untertan, die Stadt Linz dem österreichischen Herzog. Auch aus diesem Umstand ergab

sich automatisch eine Konkurrenzsituation.

Dazu kam noch, daß der Betrieb der Fähre eine Domäne der Schiffeleute aus Urfahr gewesen ist, wenngleich das Recht zum Anlanden der Schiffe am rechten Donauufer beim Herzog lag, der dafür auch Einnahmen bezog. Sollte nun eine Brücke errichtet werden, mußte dies unweigerlich zu Einbußen der Leute aus Urfahr führen. Sie bzw. ihre Grundherren versuchten nun mit allen Mitteln, den Brückenbau zu verhindern. Aus diesem Streit geht nun hervor, daß die Bauabsicht bereits einige Jahre vor 1497 bestanden haben muß.

Als alle Einsprüche nichts fruchteten, suchten die Bewohner Beistand im Himmel. Sie gingen daran, eine eigene Kirche zu bauen, die sie den Heiligen Nikolaus und Christophorus weihen ließen. Dies war deswegen ungewöhnlich und vielleicht sogar unerhört, weil die Leute von Urfahr seit Jahrhunderten zur Stadtpfarre Linz zählten und dort auch die Messe zu besuchen hatten.



Unbekannter Zeichner, Linz von Osten, vor 1649

Der hl. Nikolaus war der Schutzpatron der Schiffleute und der Fährmänner. Von Christophorus wissen wir, daß er das Christuskind auf seinen Schultern sicher durch die Fluten eines Stromes ans jenseitige Ufer getragen hat. Er benötigte also keine Brücke! Es hat ganz den Anschein, daß die Wahl dieser Heiligen als Patrone der neuen Kirche ganz bewußt erfolgte, um mit ihrer Hilfe den Brückenbau im letzten Moment doch noch abzuwehren.

Es mag ein Zufall sein, daß auch einer der Grundherren von Urfahr Christoph hieß, nämlich jener Herr von Liechtenstein, der 20 Jahre vorher Krieg gegen die Stadt Linz geführt hatte. Doch nicht nur er, sondern auch der zuständige Bischof von Passau, der den Bau der Kirche gestatten und die Weihe vornehmen mußte, trug den Namen Christoph.

König Maximilian warnt im Text der Urkunde alle potentiellen Gegner davor, die Linzer beim Bau der Brücke zu beeinträchtigen. Diese dürften einen so erheblichen Widerstand geleistet haben, daß sie im August 1497 vor das Gericht des Königs in Wien gerufen wurden, um mit den Stadtbürgern einen Ausgleich herbeizuführen. Als alle Vermittlungsversuche nichts fruchteten, versuchte Maximilian I. vergeblich, den jeweiligen Grundherren ihren Besitz in Urfahr abzukaufen (1506). Auf diesem Wege wären Urfahr und Linz bereits damals zu einer Stadt zusammengewachsen, nicht erst im Jahre 1919.

Der Bau der Brücke selbst kann für diese Zeit durchaus als technische Meisterleistung angesehen werden. Sie ruhte auf 21 Jochen, die wiederum jeweils aus sieben Piloten bestanden. Das heißt, daß mindestens 147 Holzpfähle in die Flußsohle hatten getrieben werden müssen, eine Arbeit, zu der nur Spezialisten (= „Pilotenschlager“) herangezogen werden konnten. Von Joch zu Joch wurden für den Fahr- bzw. Gehweg Bohlen gelegt und die gesamte Länge der Brücke mit einem Geländer abgesichert. Sowohl auf Urfahrer- als auch auf Linzer Seite diente ein Gatter zur Absperrung der Brücke (meist nachts).

Eine Brücke zu betreuen und baulich zu erhalten, war aus mehreren Gründen ein aufwendiges Geschäft. Die Stadt Linz richtete zu diesem Zwecke ein eigenes „Bruckamt“ ein, das von einem bausachverständigen Ratsherrn, dem „Bruckamtsverwalter“, geführt wurde. Die ständig anfallenden Arbeiten führte ein angestellter „Bruckmeister“ mit seinen Gehilfen durch. Ihm unterstanden auch die „Brucksteher“, jene Leute, die von den Passanten das „Bruckgeld“ (= eine Art Maut) kassierten. Ein eigener „Bruckstadel“ mußte gebaut werden, in dem das für Erneuerungs- und Ausbesserungsarbeiten benötigte „Bruckholz“ lagerte. Bei fast jedem der Hochwässer, die vor der Donauregulierung mehrmals pro Jahr auf-

treten konnten, und vor allem beim früher jährlich auftretenden Eistreiben konnten die Joche beschädigt oder gar Piloten ausgerissen werden. In Kriegzeiten oder bei Seuchengefahr wurden einige Joche abgetragen, um dadurch ein Passieren der Brücke unmöglich zu machen.

In der Zeit des Merkantilismus, als man die Wichtigkeit eines ungestörten Verkehrsflusses für das Aufleben der Wirtschaft erkannte, wurde die Brücke verstaatlicht (1747), die Stadt verlor ihren Einfluß, hatte aber nach wie vor eminentes Interesse am klaglosen Funktionieren des Bauwerkes.

Im Jahre 1820 wurde die Brücke zur Gänze erneuert, zur Erleichterung der Schifffahrt die Anzahl der Joche auf 15 reduziert und ein eigener Gehsteig angelegt - ein Indiz dafür, daß der Fuhrwerksverkehr stark zugenommen hatte. Zehn Jahre später (1830) wurden abermals zwei Joche eingespart und die Fahrbahn um einen weiteren Gehweg verbreitert. Wenige Jahre später wurden Schienen der Pferdeeisenbahn auf der Brücke verlegt, was sie nach Meinung eifriger Heimatforscher zur „ersten Eisenbahnbrücke Europas“ erhob. Freilich aber gab es bereits vorher jede Menge (Eisenbahn)Brücken entlang der Pferdeeisenbahnstrecke.

Die Expansion der Stadt und der daraus resultierende Anstieg des Verkehrs ließ bereits in der Mitte des 19. Jahrhunderts die Notwendigkeit eines Brückenneubaues erkennen, doch bedurfte es - wie so oft - eines größeren Unglücks, um dieser Erkenntnis auch Taten folgen zu lassen: am 5. Mai 1868 wurde ein flußabwärts kommendes Dampfschiff bei Hochwasser gegen die Brücke gedrückt, sodaß mehrere Joche und die Fahrbahn zum Einsturz kamen. Die Linzer Brücke war für die Dampfschiffahrt nämlich wegen der zu geringen Höhe zu einem Sperrriegel und unüberwindlichen Hindernis geworden. Die Schiffe mußten vor der Brücke wenden.

In den Jahren 1870 bis 1872 wurde von der französischen Firma Schneider & Co. etwas flußabwärts eine Brücke aus Eisen errichtet, die nur mehr vier aus Granitsteinen gebaute Brückenpfeiler aufwies und außerdem eine lichte Höhe von 8,1 Metern hatte, sodaß auch Dampfschiffe ungehindert passieren konnten. Um dies zu erreichen, mußten ansteigende Zufahrtsrampen errichtet werden, die auf Linzer Seite eine neue Uferbefestigung erforderten. Außerdem wurde an der Nordseite des Hauptplatzes die Häuserfront aufgebrochen, um eine direkte Zufahrt zur Brücke zu schaffen. In diesem Zusammenhang entstanden mehrere Häuser neu, unter anderem wurde die Allgemeine Sparkasse errichtet.

Negative Auswirkungen hatte die Verlegung der Brücke auf den Nachbarort Urfahr, denn sie mündete nicht mehr am „Platzl“, dem Ortszentrum, son-

dern weiter östlich. Es war dies der erste Eingriff in die Struktur des Nachbarortes.

Die neue Brücke war aus Ersparnisgründen von Anfang an zu klein dimensioniert. Die Einwendungen der Linzer Stadtväter, die auf diesen Umstand aufmerksam machten, fanden bei den Zentralbehörden in Wien, die für den Bau und die Finanzierung verantwortlich zeichneten, kein Gehör. Als um die Jahrhundertwende die Motorisierung des Verkehrs einsetzte, war die Brücke bereits veraltet. Die schlechte Wirtschaftslage der Zwischenkriegszeit erlaubte jedoch keine Verbesserung.

Nach dem Anschluß Österreichs an das Deutsche Reich im Nationalsozialismus (1938) zählte die Neuerrichtung einer Donaubrücke zu den ersten und vordringlichsten Bauvorhaben. Mit den Arbeiten wurde, obwohl noch kein Gesamtkonzept für die Stadterneuerung vorlag, sofort begonnen. Die neue Brücke wurde unmittelbar neben der alten errichtet. Sie wurde abermals um 3,5 Meter gehoben, sodaß sie vom Scheitelpunkt relativ steil nach Norden und Süden abfiel und z.B. das alte Hauptplatzniveau erst bei der Dreifaltigkeitssäule wieder erreichte. Die Dimension der Fahrbahnbreite und der Gehsteige war durchaus auf die zukünftige Verkehrsentwicklung abgestimmt. Was man nicht bedachte oder kaum einschätzen konnte, war, daß die Brücke den Verkehr in die Innenstadt lenkt und hier zum Stau führen mußte. Allerdings gab es zur Zeit der Errichtung auch noch kein Gesamtkonzept für den innerstädtischen Verkehrsfluß.

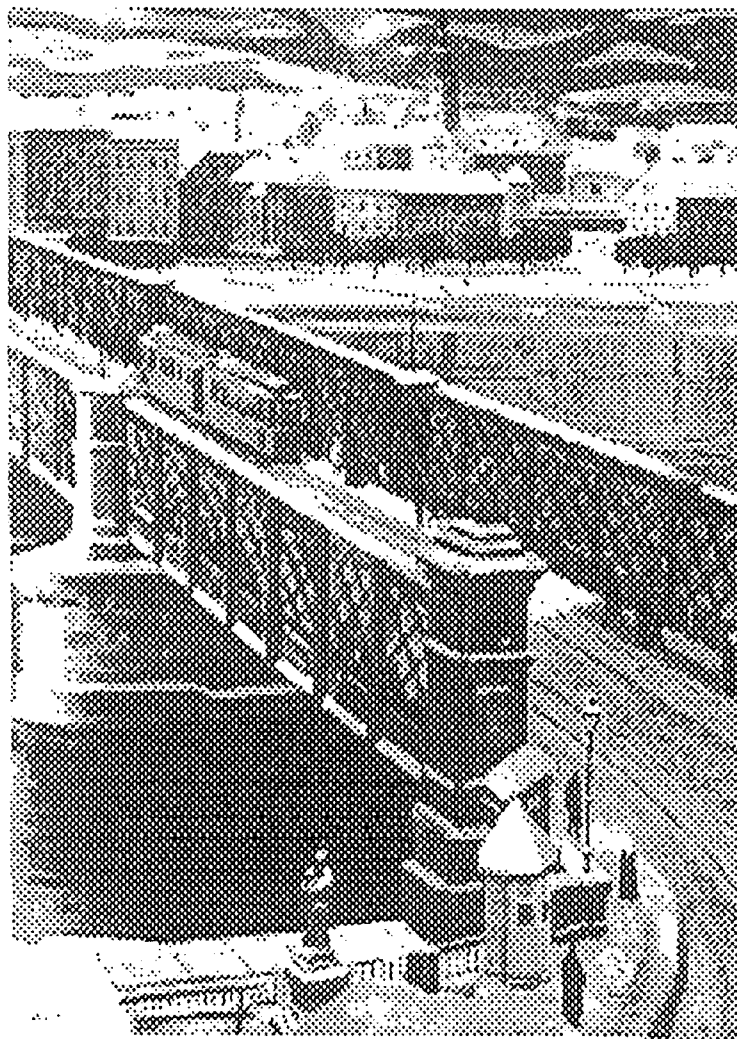
Die neuerliche Erhöhung bedingte eine völlige Neugestaltung der Hauptplatznordseite, die mit den beiden Brückenkopfbauten zum Großteil auch durchgezogen wurde. Allerdings fielen diesen Bauten wesentliche Teile der ursprünglichen Altstadt zum

Opfer. Die Planungen auf der Urfahrer Seite sahen eine völlige Neugestaltung mit Aufmarschplätzen und Festhallen für die Partei der NSDAP vor, die alle nicht einmal begonnen wurden. So blieb lediglich der Zustand nach dem Brückenbau bestehen, der schlimm genug für das alte Urfahr gewesen ist. Die Stadt wurde durch die hohe Zufahrtsrampe in zwei Teile zerschnitten und die älteste und beste Bausubstanz in Alt-Urfahr West zerstört. So blieb es bis zum Bau des Neuen Rathauses und des Ars Electronica Centers.

Statt des Brückenheiligen Nepomuk oder allenfalls eines Nikolaus oder Christophorus sollten vom Bildhauer Graf Plettenberg vier überlebensgroße Reiterstandbilder ge-

schaffen werden, um die wichtigsten Gestalten der Nibelungensage darzustellen: Siegfried und Krimhild, Brunhilde und Gunther. Sie waren aus Gips geformt in Originalgröße auch bereits aufgestellt, sind aber nie aus Stein gemeißelt worden, wie dies vorgesehen war. Wesentlich verkleinerte Modelle haben sich im Stadtmuseum Nordico erhalten.

Trotz neu errichteter Voest-Brücke hat sich die Verkehrssituation in Linz noch nicht befriedigend verbessert. Pläne zur Errichtung einer weiteren Donaubrücke liegen bereits vor. Wann und wo sie verwirklicht werden, ist noch nicht entschieden.



Karl Hauk, Ansicht der alten Linzer Donaubrücke, 1919

Das Privileg vom 3. März 1497

Wir Maximilian von Gottes gnaden romischer kunig, zu allenzeiten merer des reichs, zu Hungern, Dalmacien, Croacien etc. kunig, ertzherzog zu Österreich, hertzog zu Burgundi, zu Brabant, zu Gheldern etc., grave zu Flandern, zu Tirol etc. bekennen für uns und unsern erben öffentlich mit diesem brief und thun kund allermeniglich, daz wir gemainen nutz zu fürdrung und unsern unndertanen und lannde ob der Enns zugut unsern getrewn lieben N. dem burgermaister, richter und rate zu Lynntz gegonnt und in bevolhen haben, wissenntlich mit dem brief, daz sy über die Tunaw daselbs zu Lynntz, wo sy am fuglichisten und pessten bedunkht, ain prugken pawen, die mit polwerkhen und annderm, so dartzu notdurfftig wirdet, versorgen und bewarn, die pewlich und wesennlich halften und von ainem yeden menschen und aller kawffmanschaft und gut, so daruber gefürt, getriben oder getraget wirdet, ain zimlich prugkgellt, davon sy ir ausgeben und darlegen, daz sy auf paw und bewarung der selben prugken tun, widerumb ausheben und die in pewlichen wesen behalften, nemen mugen, dafür wir, noch unsern erben, nymannd freyen wellen.

Wir haben auch denselben von Lynntz zugesagt, in die yetzgenannt prugken in ewig zeit nicht zu nemen noch sunst nymannd annderm inntzuhaben und zuverwesen bevelhen, sundern sy und ir nachkommen dabey berublich und on irrung beleiben, der gebrauchen und geniessen zu lassen und daz sy auch alle die freyhait und recht wie annder prugken in unserm furstenthumb Österreich dartzu haben und gebrauchen sullen, von allermeniglich unverhindert, doch daz sy und in all weeg damit gehorsam und gewertig sein, als sich geburt und sich mit unserm getrewen Wolfganggen Jeger unserm burger zu Ybbs umb die summa gellts, so im darumb auf dem urfar, das bisher zu Lynntz gewesen, verschriben ist, zu-

voraus vertragen und in darumb benugig und unclaghafft machen, auch die viertzig phund phening jerlicher und ewiger gullt, die weylennd unser lieber herr und vatter der romisch kaiser etc. loblicher gedechtnuss ainem caplan der furbas zusampt dem pharrer zu sannd Gannolf in unserm gesloss daselbs zu Lynntz sein und im den gotsdienst meren und volbringen helffen sol, jerlichen zu gewonndlicher zeit lawt des yetz genannten unsers lieben herrn und vatter stiftbrief darumb ausgangen, raichen und geben und mit solhem prugkgellt über ir dargen und cosstung, so teglichen daraufgeh wirdet, nymannds unbillicher weise zu besweren in dhain weis.

Und gebieten davon den edeln unsern lieben getrewen N. allen unsern hawbtlewten, lanndtmarschalhen, graven, freyn herrn, rittern und knechten, verwesern, hubmaistern, phlegern, burggraven, lanndtrichtern, burgermaistern, richtern, reten, burgern, gemainden und allen anndern unsern ambtlewten, unnderthanen und getrewen gegenwurtigen und kunfftigen ernstlichen und wellen, daz sy die genannten unser burger zu Lynntz und ir nachkommen an solhem paw und der gemelten prugken, auch dem obberurten prugkgellt nicht irren noch verhindern, sonnder sy die berublichen volbringen und on irrung innhaben, der gebrauchen, geniessen und genntzlich dabey beleiben lassen und hiewider nicht thun, noch nymannds annderm zutun gestatten, als lieb ainem yeglichen sey unser swere ungnad und straff zuvermeiden. Das ist unser ernstliche Maynung.

Mit urkund des briefs, geben am Freytag vor dem Sontag Letare zu Mittervassten nach Christi geburde viertzehenhundert und im sibendnewntzigisten, unserer reiche des romischen im zwelfften und des hungerischen im sibendnten jarenn.

Commissio domini regis in consilio.

Übersetzung

Wir, Maximilian, von Gottes Gnaden römischer König, zu allen Zeiten ein Vermehrer des Reiches, zu Ungarn, Dalmatien, Kroatien usw. König, Erzhertzog zu Österreich, Herzog zu Burgund, zu Brabant, zu Geldern etc., Graf zu Flandern, zu Tirol usw., bekennen mit dieser Urkunde öffentlich und teilen allen mit, daß wir zur Förderung des allgemeinen Nutzens und zum Vorteil unserer Untertanen und des Landes Ob der Enns, unseren lieben Getreu-

en, dem Bürgermeister, dem Richter und dem Rate zu Linz mit diesem Privileg erlaubt und befohlen haben, daß sie zu Linz eine Brücke über die Donau bauen, wo es ihnen am besten scheint, die sie mit Bollwerken und anderem, was dazu nötig ist, versehen und bewahren, und die sie baulich instandhalten sollen.

Sie sollen von jedem Menschen und von allen Waren und Gütern, die darüber gefahren, getrieben

oder getragen werden, ein angemessenes Brückengeld einheben, wovon sie ihre Ausgaben und Investitionen, die sie auf den Bau und die Erhaltung der Brücke verwenden, bedecken und sie langfristig erhalten können. Von diesem Brückengeld wollen wir und unsere Erben niemand befreien.

Wir haben auch denen von Linz zugesagt, daß wir ihnen die jetzt genannte Brücke auf

ewig nicht nehmen werden oder jemanden anderen in Besitz zu nehmen oder zu verwalten befehlen, sondern daß sie und ihre Nachkommen dabei ruhig und ohne Beeinträchtigung bleiben und sie gebrauchen und nützen.

Sie sollen all die Freiheiten und Rechte wie andere Brücken in unserem Fürstentum Österreich dazu haben und sie gebrauchen, ohne Hinderung durch irgend jemanden.

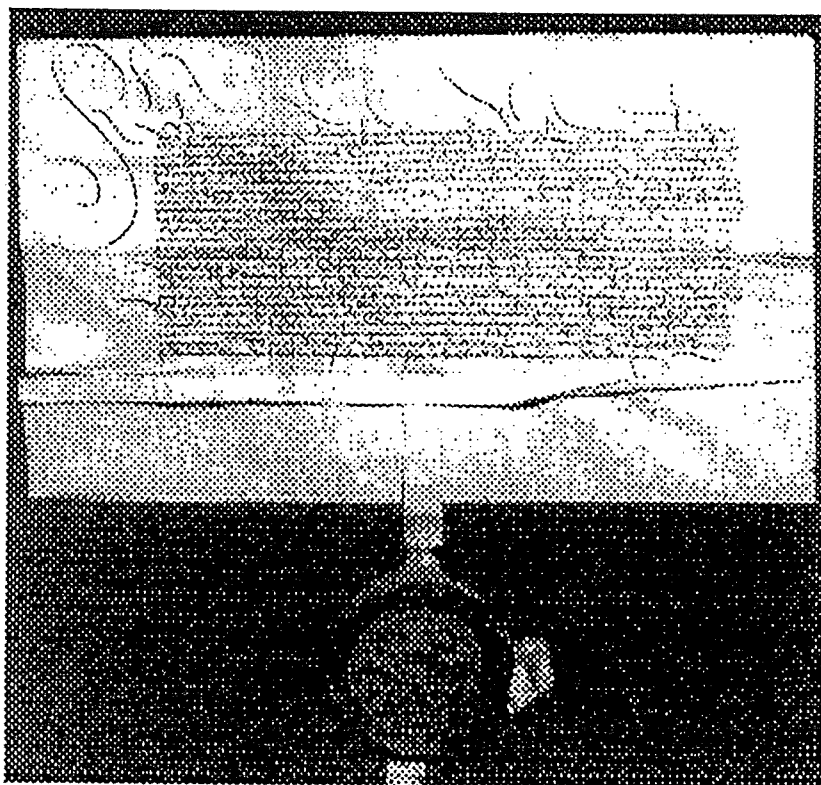
Doch sollen sie uns damit (= mit der Brücke) in jeder Hinsicht gehorsam und dienstbereit sein wie es sich gebührt.

Ferner sollen sie sich zuvor mit unserem Getreuen Wolfgang Jeger, Bürger zu Ybbs, über die Pfandsumme einigen, die ihm auf dem Linzer Urfahr verschrieben ist, und ihn darin zufriedenstellen und klaglos halten.

Auch sollen sie die 40 Pfund Pfennig jährlicher und ewiger Gülte, die einstens unser lieber Herr und Vater, der römische Kaiser etc. seligen Gedächtnisses, für einen Kaplan gestiftet hat, der zu St. Gangolf in unserem Schloß zu Linz sein und in Zukunft zusammen mit dem Pfarrer den Gottesdienst vermehren und ausüben helfen sollte, jährlich zur üblichen Zeit reichen und geben laut des Stiftbriefes unseres oben genannten lieben Herren und Vaters.

Mit solchem Brückengeld sollen sie über ihre Ausgaben hinaus, die täglich erforderlich sind, niemanden belasten.

Wir gebieten den edlen, unseren lieben Getreuen,



Original Pergamenturkunde mit anhängendem Siegel im Archiv der Stadt Linz, Urk.Nr. 14970303.

allen unseren Hauptleuten, Landmarschällen, Grafen, Freien Herren, Rittern und Knechten, Verwaltern, Einnehmern, Pflegern, Burggrafen, Landrichtern, Bürgermeistern, Richtern, Räten, Bürgern, Gemeinden und allen anderen unseren Amtleuten, Untertanen und Getreuen, gegenwärtigen und künftigen, ernstlich und wollen, daß sie die

vorgenannten unsere Bürger zu Linz und ihre Nachkommen an diesem Bau der erwähnten Brücke und in dem vorhin erwähnten Brückengeld nicht beeinträchtigen oder hindern, sondern sie den Bau ruhig vollbringen und ihn ohne Störung innehaben lassen, ihn benützen und nutzen und gänzlich dabei bleiben lassen. Daß sie dagegen nichts unternehmen, noch jemand anderem gestatten, dies zu tun, so gern jeder unsere schwere Ungnade und Strafe vermeiden möchte. Dies ist unsere ernstliche Meinung.

Mit Zeugnis dieser Urkunde, die am Freitag vor dem Sonntag Letare zu Mittfasten, nach Christi Geburt im vierzehnhundertsiebenundneunzigsten, unserer Reiche des römischen im zwölften und des ungarischen im siebten Jahr (= 3. März 1497) ausgestellt wurde.

Entschluß des Königs im Rat



P. Korotkova 19/17

¹ Z.B. vom ehemaligen Nordico-Direktor Dr. Georg Wacha

² Zum Thema vergleiche Fritz Mayrhofer und Willibald Katzinger. Geschichte der Stadt Linz, Bd I: Von den Anfängen zum Barock.- Linz 1990, S. 60-115.

Nordico-Museum der Stadt Linz
Bethlehemstraße 7
4020 Linz
Tel. (0732) 7070, 1901, 1912
Schriftleitung:
Dr. Willibald Katzinger

**Bauwerk in Linz: Linzer Auge,
Nibelungenbrücke, Sender
Freinberg, Donauduker,
Eisenbahnbrücke,
Justizanstalt Linz, Linzer
Stadion**

Bucher Gruppe

BAUWERK IN LINZ

Linzer Auge, Nibelungenbrücke, Sender
Freinberg, Donaudüker, Eisenbahnbrücke,
Justizanstalt Linz, Linzer Stadion,
Dreifaltigkeitssäule, Vöest-Brücke

Ex libris,
S. M. M.

BÜCHER LLC (www.bucherllc.com)

NIBELUNGENBRÜCKE (LINZ)

Die **Nibelungenbrücke in Linz** verbindet die Linzer Stadtteile Innenstadt und Urfahr. Sie verläuft in nord-südlicher Richtung über die Donau und ist 250 Meter lang, 30 Meter breit und liegt auf zwei Betonpfeilern. Von den vier Linzer Donaubrücken ist sie die am westlichsten gelegene. Die 1938 errichtete Brücke befindet sich an einer Stelle, an der bereits um 1501 die erste und lange Zeit einzige Linzer Brücke errichtet wurde.

Ausstattung

Online image: Die Brücke in der Seitenansicht: zwei massive Betonpfeiler tragen die Stahlkonstruktion.

Die Nibelungenbrücke verfügt über sechs Fahrstreifen, je drei in beide Richtungen, zwei Straßenbahngleise in der Mitte sowie Gehwege und Fahrradspuren an beiden Rändern der Brücke.

Geschichte

Bauwerk in Linz.

Frühere Brücken an derselben Stelle

An Stelle der Nibelungenbrücke befand sich bereits ab 1501 eine hölzerne Brücke, die zum einen das Dorf Urfahr mit der Stadt Linz verband, aber zum anderen die viel wichtigere Funktion einer Verbindung zwischen allen südlich der Donau gelegenen Ländereien mit allen nördlich der Donau gelegenen darstellte. Die Erlaubnis zum Bau dieser ersten Donaubrücke (es war nach Wien und Krems die 3. Donaubrücke überhaupt in Österreich) in Linz stammte vom römisch-deutschen König und späteren Kaiser Maximilian I., der dies am 3. März 1497 im sogenannten „Brückenbrief“ gestattete. Ab etwa 1832 führten erstmals auch Gleise über die Brücke, da die Pferdeeisenbahn Budweis--Linz--Gmunden zwischen Budweis und Linz fertig gestellt wurde.

Online image: Hölzerne Brücke zwischen dem Linzer Hauptplatz und dem „Platzl“ in Urfahr um 1830.

1869 wurde an derselben Stelle mit dem Bau einer stählernen Brücke begonnen. Auf der Urfahrer Seite mündete die Brücke nun jedoch nicht mehr ins „Platzl“ sondern in den Hinsenkampplatz. Als ab 1880, als die erste Pferdetramwaystrecke zwischen dem Linzer Hauptbahnhof und dem Urfahrer Hinsenkampplatz errichtet wurde, der Schienenverkehr immer mehr zunahm, merkte man bald, dass die Brücke zu schmal konzipiert war, um auch genügend Platz für Fußgänger und Kutschenverkehr übrig zu haben. Diskussionen und Pläne über eine neue Brücke konnten aber lange nicht verwirklicht werden.

Wunsch nach einer größeren Brücke

Dem Wunsch nach einer neuen Brücke schloss sich auch der junge Adolf Hitler an, der in der Linzer Vorstadt Leonding aufwuchs und in Linz auch die Schule besuchte. Erhaltene Skizzen zeigen, dass Hitler bereits 1925 konkrete Vorstellungen von einer neuen Brücke hatte. Als er später zum „Führer“ aufstieg und auch die Macht über Österreich ergriff, konnte er daran gehen, seine lang gehegten Pläne für Linz zu verwirklichen. Bereits 1938, im Jahr des Anschlusses Österreichs an Deutschland, wurde mit dem Bau einer neuen Brücke für seine „Patenstadt Linz“ begonnen. Denn ähnlich den Plänen einer Welthauptstadt Germania für Berlin wollte er Linz zu einer Metropole größer und prunkvoller als Wien, München oder Budapest ausbauen. Die bald heraufbeschworenen Kriege brachten solche Pläne jedoch rasch zum Erliegen und so konnten auch in Linz nur erste Schritte der großen Um- und Ausbaupläne verwirklicht werden.

Bau der Nibelungenbrücke

Online image: Die heutige Nibelungenbrücke, vom Dach des Neuen Rathauses in Urfahr gesehen.

Unmittelbar nach dem „Anschluss“ beauftragte Hitler den Ingenieur Karl Schaechterle und den Architekten Friedrich Tamms mit den Planungen einer neuen Linzer Donaubrücke anstelle der alten und übergab die Bauleitung an den Linzer Werner Sarlay. Der Brückenentwurf, eine Vollwandträgerbrücke mit drei Öffnungen und Stützweiten von 75 Metern bei den Randfeldern sowie von 100 Metern bei der Mittelöffnung, wurde noch im Sommer 1938 genehmigt. Noch im September desselben Jahres begann man mit den Bauarbeiten. Die Fertigstellung erfolgte 1940.

Den Namen der Brücke bestimmte Adolf Hitler selbst. Er verweist auf den Mythos des „Nibelungenwegs“, auf dem die germanischen Sagenfiguren Kriemhild und ihre Brüder auf dem Weg zum Hunnenkönig Etzel die Gegend des heutigen Linz gestreift haben sollen. Weitere Bezugnahme auf die Nibelungensage sollten vier sechseinhalb Meter hohe Reiterstandbilder der bedeutendsten Nibelungenfiguren, „Siegfried“, „Kriemhild“, „Gunter“ und „Brunhild“, schaffen. Zwei weitere Statuen, „Hagen“ und „Volker“, sollten die Brückenaufgangsstiege in Urfahr zieren. Aufgrund des Krieges kamen die von Hitler beim Bildhauer Bernhard Graf Plettenberg in Auftrag gegebenen Standbilder allerdings nie zur Ausführung.^[1]

Gleichzeitig mit dem Bau der Nibelungenbrücke wurden einige Gebäude an beiden Donaufern abgerissen, um der breiteren sowie höheren Brücke Platz zu schaffen. Am direkt an die Nibelungenbrücke angrenzenden Linzer Hauptplatz wurden mehrere historistische Gebäude abgerissen um durch die noch heute bestehenden „Brückenkopfgebäude“ ersetzt zu werden. Die beiden baugleichen Gebäude beherbergen zum einen Teile der Kunstuniversität Linz und zum anderen bis Mai 2008 das Finanzamt Linz. Auf der Urfahrer Seite konnten die Brückenkopfgebäude nicht mehr verwirklicht werden. Dies ermöglichte später den Bau des Neuen Rathauses und des Ars Electronica Centers.

Nachkriegszeit

Im Zuge der Übergabe des Mühlviertels an die Sowjets verließen amerikanische Truppen am 31. Juli 1945 Urfahr. Bis zum 8. Juni 1953 gab es deshalb an der neuen sowjetischen Zonengrenze am Urfahrer Brückenkopf ständige Kontrollen des Personen- und Lastenverkehrs. Danach nur noch periodische.^[2] Die Linzer Bevölkerung feierte die Aufhebung der ständigen Kontrollen spontan. Landeshauptmann Heinrich Gleißner tanzte dabei mit *Elmira Koref*, Gattin des Linzer Bürgermeisters Ernst Koref einen Walzer.^[3] Am 11. August 1955 kehrte das Mühlviertel wieder unter oberösterreichische Verwaltung zurück, damit war auch die Teilung der Stadt aufgehoben.^[4]

Einzelnachweise

- 1. Carl Peter Fröhling: Der Bildhauer Bernhard Graf von Plettenberg zu Lenhausen und Hitlers Traum von der Nibelungenbrücke in Linz an der Donau. In: *Heimatstimmen aus den Kreis Olpe*, Jahrgang 1976, Seite 189-195.

- 2. Rudolf Lehr -- *Landeschronik Oberösterreich* Wien: Verlag Christian Brandstätter 2008 S. 378 ISBN 978-3-85498-331-6
- 3. Land OÖ Landesgeschichte, Chronik Jahr 1953, abgerufen am 11. Juli 2009 und OÖN vom 10. Juni 1953, S. 1.
- 4. Landeschronik Oberösterreich S. 384

Weblinks

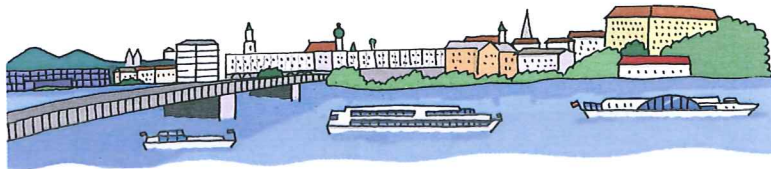
48.307514.284722222222

Koordinaten: 48° 18' 27" N, 14° 17' 5" O

Eine hypertextuelle Version dieses Kapitels befindet sich an: <http://de.wikipedia.org/wiki/Nibelungenbr%C3%BCcke%5F%28Linz%29>

ELISABETH NIMMERFALL / CAROLA HOLLAND:
DER STADTFÜHRER FÜR KINDER | VERLAG
WEBERREUTER, WIEN 2008

Schiff ahoi!



Mehrere Brücken führen in Linz über die Donau. Die älteste ist die **Nibelungenbrücke**. An ihrer Stelle gab es schon vor 500 Jahren ein Holzbrücke. 1870 wurde diese durch eine Eisenbrücke ersetzt. Die Eisenbrücke war aber nur fünfeinhalb Meter breit. Viel zu schmal für Fußgänger und Pferdekutschen, später dann für Motorräder, Autos, Busse und Fahrräder. Deswegen baute man 70 Jahre danach an derselben Stelle eine neue Brücke. Diese ist jetzt 30 Meter breit, 250 Meter lang und liegt auf zwei Flusspfeilern über der Donau. Jetzt, noch

58

einmal 70 Jahre später, ist sie den Linzern schon wieder zu schmal.

59

Seit Jahrhunderten war nicht nur die Donau, sondern auch die Donaubrücke zwischen Linz und Urfahr Lebensader der Linzer Wirtschaft. Kennzeichnend für Generationen, in denen es noch keinen totalen Krieg gab, ist die Tatsache, daß die sogenannte alte Linzer Brücke während des Krieges von 1870 durch Schneider & Creuzot, Paris, errichtet wurde.

Quelle: Archiv d. Ö. Nationalbank

Deutschland. Bewußt griff man auf die alte Schilling-Bezeichnung zurück, auch wenn der Schilling von 1945 – was seine Substanz anbelangte – kaum etwas mit dem von 1925 gemeinsam hatte. Eine Reichsmark wurde nun mit einem Schilling gleichgesetzt und eine Parität mit dem Dollar (1 Dollar = 10 österreichische Schilling) fixiert.

Noch stand der Geldumlauf in keinem Verhältnis zum Warenangebot. Deshalb mußten in der Woche zwischen dem 13. und 20. Dezember 1945 alle Reichsmark-Noten und AMS-Scheine auf »Sperrkonten« eingezahlt werden – bis auf 150 RM bzw. AMS je Person. Lediglich für diese bescheidene Summe erhielt man 150 neue österreichische Schilling. Der Österreicher bekam also sozusagen ein Handgeld bis zur nächsten Lohn- und Gehaltsauszahlung. Die RM-Noten ab 10 RM bzw. AMS-Scheine verloren mit 20. Dezember ihre gesetzliche Zahlungskraft. Für das auf »Sperrkonten« eingezahlte Geld verfügte man eine relativ komplizierte Lösung, weil man nicht einen radikalen Schnitt tun wollte. Von den Guthaben der »Sperrkonten« waren 60 Prozent gesperrt und Abhebungen nur in besonderen Fällen möglich.

Noch hoffte der Staat, die blockierten Konten entsprechend der Wirtschaftsentwicklung einmal teilweise freigeben zu können. Diese Hoffnung erfüllte sich leider nicht.

Li

Die Nibelungenbrücke in Linz – Grenze zwischen der amerikanischen und sowjetischen Zone

Sonderprobleme im Mühlviertel

Im sowjetisch besetzten und vorerst verwaltungsmäßig vom übrigen Oberösterreich getrennten Mühlviertel gab es natürlich eine Reihe von Problemen. So mußten sich die Bezirkshauptmannschaften, die Gehälter auszuzahlen und Rentner, Arme, Hilfloze und Flüchtlinge zu betreuen hatten, Vorschüsse von der Amtskasse in Linz beschaffen.

Stärker als im übrigen Oberösterreich wurde



im Mühlviertel auch das Nebeneinander von zwei Währungen deutlich, da vor allem die hier stark präsente Besatzungsmacht den Sold in Alliierten Militärschilling auszahlte. Das waren 90 AMS im Monat je Soldat, angeblich 9000 je Hauptmann, 12 000 je Oberst und 24 000 je General.

Schon 14 Tage nach dem Waffenstillstand machte etwa der Militärkommandant von Freistadt die Bevölkerung mit den beiden nebeneinander existierenden Währungen bekannt. Mit Befehl Nr. 2 vom 31. Mai 1945 übermittelte er folgende Verfügung des Sowjetkommandos:

»1. Auf österreichischem Gebiet zirkuliert ebenso der österreichische Schilling wie auch der vom Sowjetkommando herausgegebene Schilling. Folgender Kurs wird für die oben angegebenen Geldscheine festgesetzt: 1 Kriegsschilling = 1 Reichsmark = 50 Sowjetkopeken.

2. Alle Bürger, Behörden, Handels- und Industrieunternehmen sind verpflichtet, diese Geldscheine in Zahlung zu nehmen, unter Beibehaltung der Preise, die zum Zeitpunkt des Einmarsches der Roten Armee auf österreichischem Gebiet Geltung hatten. Im Fall einer Verweigerung der Annahme oder Herabsetzung des Kurses bei Verrechnungen sowie für Erhöhung der Preise werden die Schuldigen nach den Gesetzen der Kriegszeit zur Verantwortung gezogen.«

Im Juli 1945 kam der Befehl Nr. 10 des Militärkommandanten von Freistadt heraus, der die Bevölkerung, Betriebe, Behörden und Ämter unter strengster Strafandrohung verpflichtete, sowjetische Valuten, Wertpapiere und deren Kupons sofort abzuliefern; doch verfügten weder Österreicher noch Flüchtlinge über solche.

Die erste Normalisierung im Geldverkehr trat nach der Errichtung der Zivilverwaltung Mühlviertel ein, als die Beamten, Angestellten, Lehrer und Gendarmen ihre Bezüge wieder von Linz über die Zivilverwaltung erhielten.

Linz aktiv?

Quelle nicht zitiert

Archiv ÖON

nahmen zur stärkeren Bindung des Mühlviertels an Oberösterreich getroffen. Vor allem konnte der frühere christlichsoziale Nationalrat Johann Blöchl bewogen werden, die Leitung der aufzustellenden »Zivilverwaltung Mühlviertel« zu übernehmen. Damit wurde eine der interessantesten staatsrechtlichen Konstruktionen der Zweiten Republik geschaffen.

Die ersten Nationalrats- und Landtagswahlen fanden, von den Besatzungstruppen nicht behindert, im Herbst 1945 statt.

Nun wurde Blöchl nicht nur Landtagsabgeordneter, sondern auch Mitglied der ersten gewählten Landesregierung Gleißner und so etwas wie der Stellvertreter des Landeshauptmannes für einen Landesteil. Damit gab Oberösterreich, indem es die Einheit seines Landes wahrte, ein Beispiel für Österreich.

Wieder österreichischer Schilling

1945 war die Wirtschaft völlig zusammengebrochen, das Land mit Flüchtlingen vollgestopft und von fremden Truppen besetzt. Die Reichsmark mußte vorerst gültiges Zahlungsmittel bleiben – niemand aber wußte, wie hoch die in Österreich im Umlauf befindlichen RM-Beträge waren.

Dazu kamen die sogenannten Alliierten Militärschilling-Noten (AMS), auf deren Auflagenhöhe und Ausgabe österreichische Stellen keinen Einfluß hatten. Der Sold der Besatzungssoldaten wurde teilweise in AMS ausbezahlt.

Die österreichischen Kreditinstitute hatten jetzt wertlos gewordene Reichsanleihen, die sie während des Weltkriegs zu zeichnen verpflichtet waren, im Besitz.

Für die sowjetische Besatzungszone Österreichs wurde am 3. Juli 1945 angeordnet, daß die Schalter der Geldinstitute wieder zu öffnen und von den Guthaben 40 Prozent frei verfügbar seien. Von den verbliebenen 60 Prozent konnten pro Person und Monat 150 RM abgehoben werden. Einzahlungen nach dem 3. Juli waren unbeschränkt möglich und verfügbar und sollten bei künftigen Währungsmaßnahmen bevorzugt behandelt werden.

Ebenfalls im Juli 1945, also rund zwei Monate nach Kriegsende, wurde durch das Notenbank-Überleitungsgesetz die Österreichi-

sche Nationalbank neu gegründet. Damit war die erste Voraussetzung für die neue österreichische Währung geschaffen. Ebenfalls noch 1945 erfolgte dann durch das Schillinggesetz vom 30. November 1945 mit Wirkung vom 21. Dezember 1945 die Wiedereinführung der österreichischen Schilling-Währung.

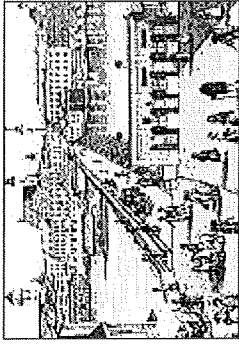
So einig an sich die Alliierten zu dieser Zeit ganz allgemein und auch in der Frage der Besatzungspolitik in Österreich waren, so einig waren sie sich bei der Währungsfrage. Das Ende der Reichsmark-Währung und die Wiedereinführung der Schilling-Währung bedeutete eine eindeutige und auch klar sichtbare Trennung vom Geschehen der letzten sieben Jahre und von

Alliierte Militärschilling-Noten



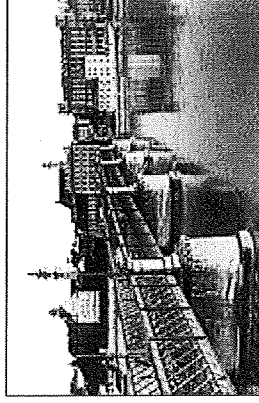
Die "NIBELUNGENBRÜCKE"

Kaiser Maximilian I. erteilte im sogenannten "Brückenbrief" am 3. März 1497 die Erlaubnis zum Bau der ersten Donaubrücke in Linz. Die aus 21 Jochen bestehende Holzbrücke wurde wahrscheinlich 1501 fertiggestellt. Aus einer um 1565 entstandenen Ansicht von Linz ist ersichtlich, dass jene Brücke an derselben Stelle die Donau überquerte wie heute die Nibelungenbrücke.



Die alte Brücke über die Donau im 18. Jahrhundert

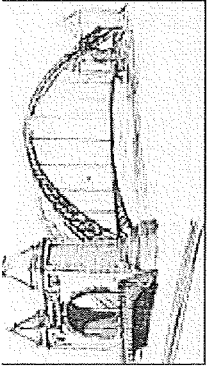
1869 wurde mit dem Bau einer modernen Eisenbrücke begonnen, die drei Jahre später eröffnet wurde. Doch schon bald stellte man fest, dass die Brücke als für den Strassenbahnverkehr zu schmal bemessen worden war und es setzte eine Diskussion über die Errichtung einer neuen Brücke ein.



Die neue Eisenbrücke (1869-ca.1940)

Während seiner Schulzeit in Linz träumte der junge Adolf Hitler von einer Neugestaltung der Stadt. Aus dieser Zeit stammen auch seine ersten zeichnerischen Entwürfe dazu, die Pläne für Theaterbauten, Konzerthäuser, Museen und auch eine neue Donaubrücke umfassen.



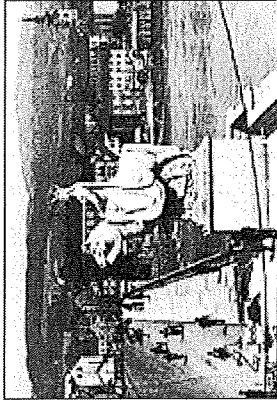


Adolf Hitler: Skizze für eine Brücke in Linz (ca. 1925)

So war es auch kein Zufall, dass, beim Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich im Jahr 1938, Adolf Hitler in diesen ersten Tagen des Einmarsches dem Linzer Bürgermeister eine neue Donaubrücke versprach - die Nibelungenbrücke.

Unmittelbar danach wurde mit den Planungen begonnen und die Bauleitung der Brücke dem Linzer Werner Sarlay übertragen. Die Architekten Karl Schaechterle und Fritz Tamms legten einen Entwurf vor, der von Adolf Hitler im Sommer 1938 genehmigt wurde. Noch im September desselben Jahres begann man mit den Bauarbeiten.

Auf Wunsch des "Führers" schuf der Bildhauer Bernhard Graf Plettenberg sechseinhalb Meter hohe Reiterstandbilder der bedeutendsten Nibelungenfiguren: "Siegfried", "Kriemhild", "Gunter" und "Brunhild". Sie sollten auf den Brückenköpfen aufgestellt werden. Zwei weitere Statuen, "Hagen" und "Völker", sollten die Brückenaufgangsstiege in Urfahr zieren. Adolf Hitler selbst bestimmte den Namen für die Brücke, der auf den Mythos des "Nibelungenwegs" verweist. Kriemhild und ihre Brüder sollen auf ihrem Weg zum Hunnenkönig Etzel das Gebiet des heutigen Linz gestreift haben.



Gipsmodell der "Kriemhild", 1943 aufgestellt

Nibelungenbrücke

Aus LinzWiki

Die **Nibelungenbrücke** ist eine Donaubrücke im Linzer Stadtzentrum. Sie verbindet den Hauptplatz im Altstadtviertel/Rathausviertel mit dem Hirschenkampplatz in Alt-Urfahr.

Inhaltsverzeichnis

- 1 Geschichte
- 2 Verkehr
 - 2.1 Öffentlicher Verkehr
- 3 Einrichtungen
- 4 Bilder

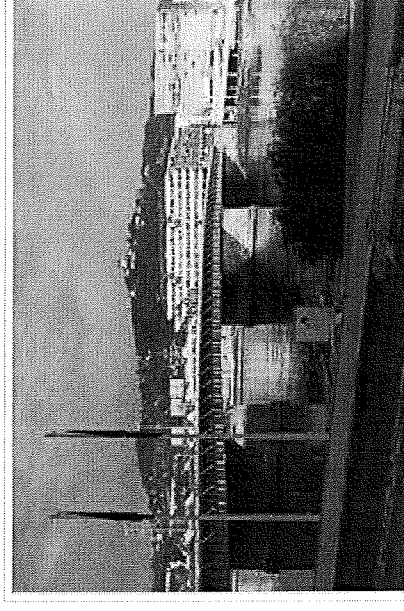
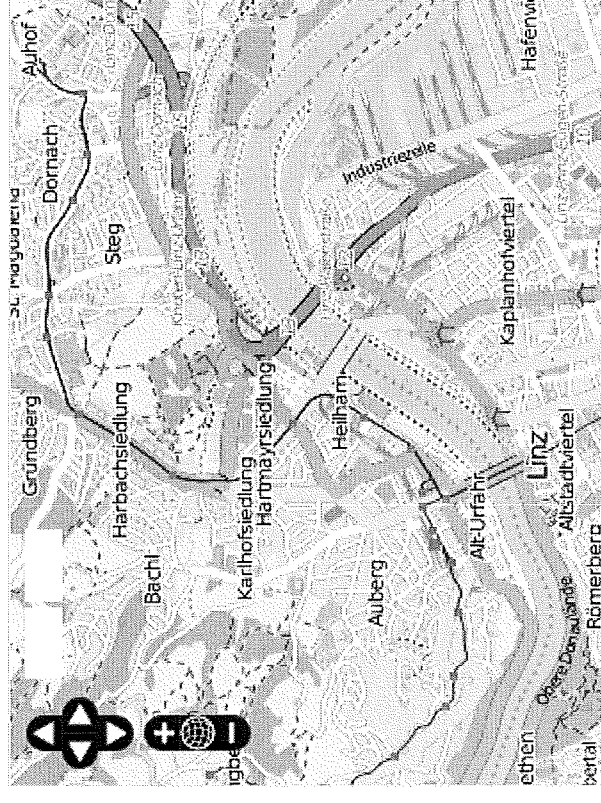
Geschichte

Die erste Brücke an dieser Stelle - und damit die erste Donaubrücke in Linz - wurde bereits zu Beginn des 16. Jahrhunderts (1501) errichtet. Die Brücke in der heutigen Form stammt aus dem Jahr 1938.

Verkehr

Die Brücke ist eine wichtige Verkehrsstrecke. Sie ist die westlichste der Linzer Donaubrücken; die nächste Straßenbrücke befindet sich über 20 Kilometer weiter westlich in Aschach.

Öffentlicher Verkehr



Straßenbahn

Die Brücke dient der Straßenbahn als Donauquerung. Alle Linzer Linien benutzen den Schienenstrang in der Brückenmitte.

Buslinien

Die Brücke wird von keiner der Buslinien der Linz Linien benutzt. Buslinien anderer Betreiber nutzen die Brücke.

Einrichtungen

Direkt an den Brückenköpfen der Nibelungenbrücke liegen folgende Einrichtungen und Bauwerke:

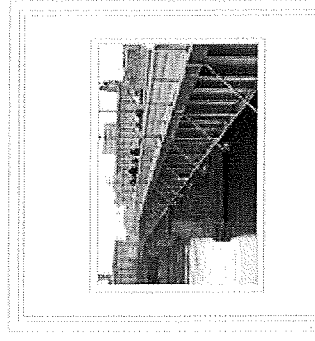
Linz-Innenstadt (Südseite)

- Brückenkopfgebäude
- Hauptplatz

Urfahr (Nordseite)

- Neues Rathaus
- Ars Electronica Center
- Linzer Auge
- Hinsenkampplatz

Bilder



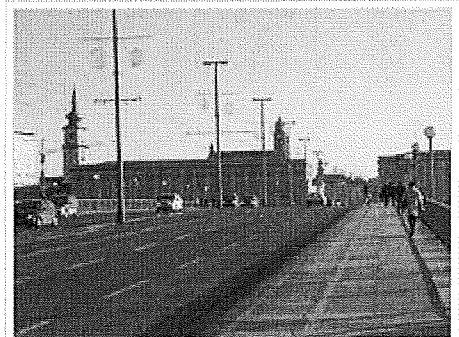
Nibelungenbrücke (Linz)

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Die **Nibelungenbrücke in Linz** verbindet die Linzer Stadtteile Innenstadt und Urfahr. Sie verläuft in nord-südlicher Richtung über die Donau und ist 250 Meter lang, 30 Meter breit und liegt auf zwei Betonpfeilern. Von den vier Linzer Donaubrücken ist sie die am westlichsten gelegene. Die ab 1938 errichtete Brücke befindet sich an einer Stelle, an der bereits um 1501 die erste und lange Zeit einzige Linzer Brücke errichtet wurde.

Inhaltsverzeichnis

- 1 Ausstattung
- 2 Geschichte
 - 2.1 Frühere Brücken an derselben Stelle
 - 2.2 Wunsch nach einer größeren Brücke
 - 2.3 Bau der Nibelungenbrücke
 - 2.4 Nachkriegszeit
- 3 Sonstiges
- 4 Einzelnachweise
- 5 Weblinks



Zwei Straßenbahngleise, beidseitige Gehsteige und Fahrradwege sowie insgesamt sechs Fahrspuren befinden sich auf der 30 Meter breiten Brücke.

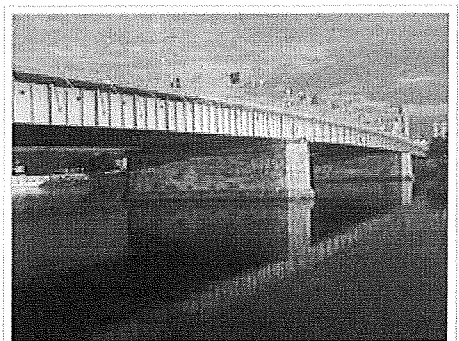
Ausstattung

Die Nibelungenbrücke verfügt über sechs Fahrstreifen, je drei in beide Richtungen, zwei Straßenbahngleise in der Mitte sowie Gehwege und Fahrradspuren an beiden Rändern der Brücke.

Geschichte

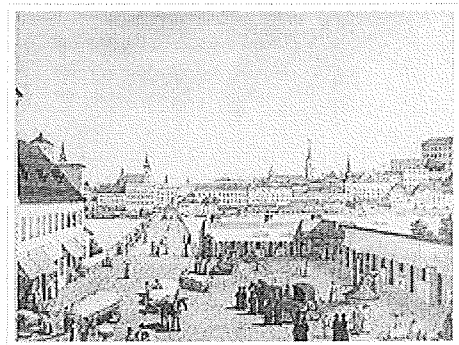
Frühere Brücken an derselben Stelle

An Stelle der Nibelungenbrücke befand sich bereits ab 1501 eine hölzerne Brücke, die zum einen das Dorf Urfahr mit der Stadt Linz verband, aber zum anderen die viel wichtigere Funktion einer Verbindung zwischen allen südlich der Donau gelegenen Ländereien mit allen nördlich der Donau gelegenen darstellte. Die Erlaubnis zum Bau dieser ersten Donaubrücke (es war nach Wien und Krems die 3. Donaubrücke überhaupt in Österreich) in Linz stammte vom römisch-deutschen König und späteren Kaiser Maximilian I., der dies am 3. März 1497 im sogenannten „Brückenbrief“ gestattete. Ab etwa 1832 führten erstmals auch Gleise über die Brücke, da die Pferdeeisenbahn Budweis–Linz–Gmunden zwischen Budweis und Linz fertig gestellt wurde.



Die Brücke in der Seitenansicht: zwei massive Betonpfeiler tragen die Stahlkonstruktion.

1869 wurde an derselben Stelle mit dem Bau einer stählernen Brücke begonnen. Auf der Urfahrner Seite mündete die Brücke nun jedoch nicht mehr ins „Platzl“ sondern in den Hinsenkampplatz. Als ab 1880, als die erste Pferdetramwaystrecke zwischen dem Linzer Hauptbahnhof und dem Urfahrner Hinsenkampplatz errichtet wurde, der Schienenverkehr immer mehr zunahm, merkte man bald, dass die Brücke zu schmal konzipiert war, um auch genügend Platz für Fußgänger und Kutschenverkehr übrig zu haben. Diskussionen und Pläne über eine neue Brücke konnten aber lange nicht verwirklicht werden.



Hölzerne Brücke zwischen dem Linzer Hauptplatz und dem „Platzl“ in Urfahr um 1830.

Wunsch nach einer größeren Brücke

Dem Wunsch nach einer neuen Brücke schloss sich auch der junge Adolf Hitler an, der in der Linzer Vorstadt Leonding aufwuchs und in Linz auch die Schule besuchte. Erhaltene Skizzen zeigen, dass Hitler bereits 1925 konkrete Vorstellungen von einer neuen Brücke hatte. Als er später zum „Führer“ aufstieg und auch die Macht über Österreich ergriff, konnte er daran gehen, seine lang gehegten Pläne für Linz zu verwirklichen. Bereits 1938, im Jahr des Anschlusses Österreichs an Deutschland, wurde mit dem Bau einer neuen Brücke für seine „Patenstadt Linz“ begonnen. Denn ähnlich den Plänen einer Welthauptstadt Germania für Berlin wollte er Linz zu einer Metropole größer und prunkvoller als Wien, München oder Budapest ausbauen. Die bald heraufbeschworenen Kriege brachten solche Pläne jedoch rasch zum Erliegen und so konnten auch in Linz nur erste Schritte der großen Um- und Ausbaupläne verwirklicht werden.

Bau der Nibelungenbrücke

Unmittelbar nach dem „Anschluss“ beauftragte Hitler den Ingenieur Karl Schaechterle und den Architekten Friedrich Tamms mit den Planungen einer neuen Linzer Donaubrücke anstelle der alten und übergab die Bauleitung an den Linzer Werner Sarlay. Der Brückenentwurf, eine Vollwandträgerbrücke mit drei Öffnungen und Stützweiten von 75 Metern bei den Randfeldern sowie von 100 Metern bei der Mittelöffnung, wurde noch im Sommer 1938 genehmigt. Noch im September desselben Jahres begann man mit den Bauarbeiten. Die Fertigstellung erfolgte 1940.



Die heutige Nibelungenbrücke, vom Dach des Neuen Rathauses in Urfahr gesehen.

Den Namen der Brücke bestimmte Adolf Hitler selbst. Er verweist auf den Mythos des „Nibelungenwegs“, auf dem die germanischen Sagenfiguren Kriemhild und ihre Brüder auf dem Weg zum Hunnenkönig Etzel die Gegend des heutigen Linz' gestreift haben sollen. Weitere Bezugnahme auf die Nibelungensage sollten vier sechseinhalb Meter hohe Reiterstandbilder der bedeutendsten Nibelungenfiguren, „Siegfried“, „Kriemhild“, „Gunter“ und „Brunhild“, schaffen. Zwei weitere Statuen, „Hagen“ und „Volker“, sollten die Brückenaufgangsstiege in Urfahr zieren. Aufgrund des Krieges kamen die von Hitler beim Bildhauer Bernhard Graf Plettenberg in Auftrag gegebenen Standbilder allerdings nie zur Ausführung.^[1]

Gleichzeitig mit dem Bau der Nibelungenbrücke wurden einige Gebäude an beiden Donauufnern abgerissen, um der breiteren sowie höheren Brücke Platz zu schaffen. Am direkt an die Nibelungenbrücke angrenzenden Linzer Hauptplatz wurden mehrere historistische Gebäude abgerissen um durch die noch heute bestehenden „Brückenkopfgebäude“ ersetzt zu werden. Die beiden

baugleichen Gebäude beherbergen zum einen Teile der Kunstuniversität Linz und zum anderen bis Mai 2008 das Finanzamt Linz. Auf der Urfahrner Seite konnten die Brückenkopfgebäude nicht mehr verwirklicht werden. Dies ermöglichte später den Bau des Neuen Rathauses und des Ars Electronica Centers.

Nachkriegszeit

Im Zuge der Übergabe des Mühlviertels an die Sowjets verließen amerikanische Truppen am 31. Juli 1945 Urfahr. Bis zum 8. Juni 1953 gab es deshalb an der neuen sowjetischen Zonengrenze am Urfahrner Brückenkopf ständige Kontrollen des Personen- und Lastenverkehrs. Danach nur noch periodische.^[2] Die Linzer Bevölkerung feierte die Aufhebung der ständigen Kontrollen spontan. Landeshauptmann Heinrich Gleißner tanzte dabei mit *Elmira Koref*, Gattin des Linzer Bürgermeisters Ernst Koref einen Walzer.^[3] Am 11. August 1955 kehrte das Mühlviertel wieder unter oberösterreichische Verwaltung zurück, damit war auch die Teilung der Stadt aufgehoben.^[4]

Sonstiges

Am 9. November 1962 brachte die Österreichische Post zu diesem Motiv eine Dauermarke der Briefmarkenserie Österreichische Baudenkmäler im Wert von 2,50 Schilling heraus.

Einzelnachweise

1. Carl Peter Fröhling: *Der Bildhauer Bernhard Graf von Plettenberg zu Lenhausen und Hitlers Traum von der Nibelungenbrücke in Linz an der Donau*. In: *Heimatstimmen aus den Kreis Olpe*, Jahrgang 1976, Seite 189-195.
2. Rudolf Lehr – *Landeschronik Oberösterreich* Wien: Verlag Christian Brandstätter 2008 S. 378 ISBN 978-3-85498-331-6
3. Land OÖ Landesgeschichte, Chronik Jahr 1953 (http://www.ooe.gv.at/cps/rde/xchg/SID-29095A86-B8BBE063/ooe/hs.xsl/13767_DEU_HTML.htm) , abgerufen am 11. Juli 2009 und OÖN vom 10. Juni 1953, S. 1.
4. Landeschronik Oberösterreich S. 384

Weblinks

 **Commons: Nibelungenbrücke** (http://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Nibelungenbr%C3%BCcke,_Linz?uselang=de) – Sammlung von Bildern, Videos und Audiodateien

Von „[http://de.wikipedia.org/wiki/Nibelungenbr%C3%BCcke_\(Linz\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Nibelungenbr%C3%BCcke_(Linz))“

Kategorien: Bauwerk in Linz | Brücke in Oberösterreich | Architektur im Nationalsozialismus | Erbaut in den 1930er Jahren | Verkehr (Linz) | Donaubrücke

- Diese Seite wurde zuletzt am 20. September 2010 um 23:46 Uhr geändert.
- Der Text ist unter der Lizenz „Creative Commons Attribution/Share Alike“ verfügbar; zusätzliche Bedingungen können anwendbar sein. Einzelheiten sind in den Nutzungsbedingungen beschrieben.
Wikipedia® ist eine eingetragene Marke der Wikimedia Foundation Inc.

- Datenschutz
- Über Wikipedia
- Impressum

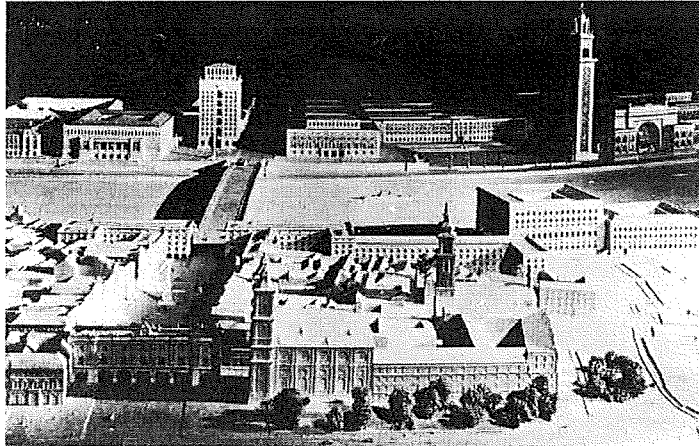
Hitlers Linz - Ein ideologisches Verwaltungs- und Freizeitzentrum an der Donau



Geschrieben von Ingo Sarlay
Monday, 16 January 2006

Um den Ansprüchen einer Führerstadt und Lieblingsstadt Hitlers entsprechen zu können, soll Linz neben den bereits erwähnten Funktionen als Industrie- und Handelsstadt auch Kunststadt, Hochschulstadt, Stätte Ideologischer Erziehung, Fremdenverkehrsstadt und Verwaltungsstadt werden.

Im neuen historistisch gestylten, ideologischen Verwaltungs- und Freizeitzentrum soll die Macht des Staates dem Bürger in all seinen Belangen wie Partei, Militär, Wissenschaft, Freizeit und nationalem Geschichtsbewusstsein demonstriert werden. Anstatt strenger, axialer Beziehungen wünscht Adolf Hitler die einzelnen Gebäudegruppen "dem lebendigen Schwung des Stromes" anzupassen, er selbst legt die Standpunkte für die einzelnen Gebäude fest. Die Fahrt auf der Donau soll in dieser Architekturkulisse zu einem eindrucksvollen Erlebnis werden.

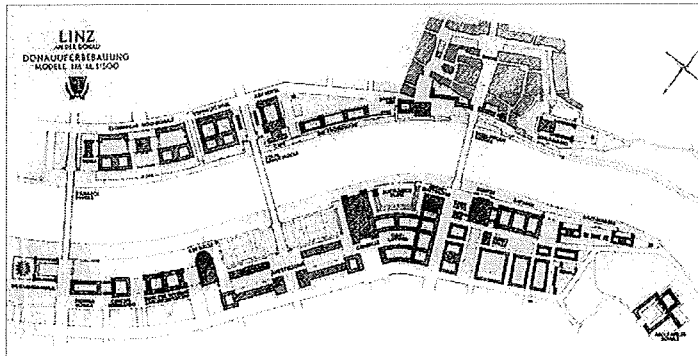


Modell Donaueuferebebauung 1945, Blick von Linz nach Urfahr. Im Vordergrund: Schmidtdurchbruch vom Hauptplatz zur Landstraße mit neuem Durchfahrtstor. Linzer Brückenkopfgebäude an der Nibelungenbrücke und Donauhotel. Urfahrer Brückenkopf mit Kreisleitung und neuem Rathaus (links) und der Gausanlage (rechts)

Im neuen historistisch gestylten, ideologischen Verwaltungs- und Freizeitzentrum soll die Macht des Staates dem Bürger in all seinen Belangen wie Partei, Militär, Wissenschaft, Freizeit und nationalem Geschichtsbewusstsein demonstriert werden. Anstatt strenger, axialer Beziehungen wünscht Adolf Hitler die einzelnen Gebäudegruppen "dem lebendigen Schwung des Stromes" anzupassen, er selbst legt die Standpunkte für die einzelnen Gebäude fest. Die Fahrt auf der Donau soll in dieser Architekturkulisse zu einem eindrucksvollen Erlebnis werden.

Die folgende Beschreibung bezieht sich auf den letzten Stand der Gieslerschen Planung von 1944/45, da diese Fassung letztendlich gebaut werden soll. Die neorenaissance, neobarocke Architekturkulisse Roderich Ficks für das rechte Donaueufer hat Adolf Hitler enttäuscht dazu veranlasst, den Reichsbaurat ab 1943 nur mehr die Gestaltung der Innenstadt zu überlassen und Hermann Giesler die Planung der Monumentalbauten zu übertragen.

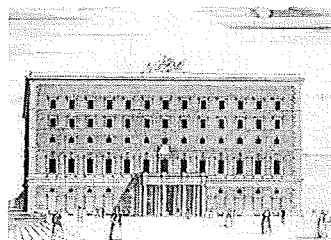
Das etwas über zwei Kilometer lange, monumentale Architekturszenarium beginnt auf der Linzer Seite an den steil zur Donau abfallenden Hängen des Freinberges mit einem als Führerpalast gestalteten Alterssitz für Adolf Hitler, dem die alte Schlosskaserne weichen soll.



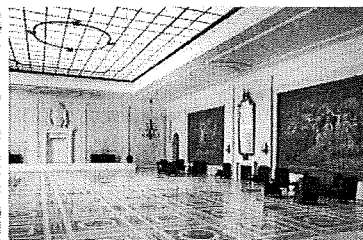
Lageplan der Donaueuferebebauung

Stromabwärts folgen als Brückenkopf der Nibelungenbrücke die von Roderich Fick - auf der Basis eines Estermann-Entwurfes - erbauten Repräsentationsgebäude für das Wasserstraßenamt und das Oberfinanzpräsidium, dessen östlicher Flügelbau für das Finanzamt der Stadt Linz nicht mehr zur Ausführung kommt. Diese Brückenkopfbauten - die einzigen, tatsächlich gebauten monumentalen Repräsentationsgebäude - verdanken ihre Realisierung der Nibelungenbrücke, deren weit in den Bereich des Hauptplatzes hineinragende Rampe die alten Brückenkopfbauten zum Opfer fallen. Auch die tiefer gelegenen Anschlussbauten am Hauptplatz müssen abgetragen und denkmalpflegerisch im Originalstil wiedererrichtet werden. Das Oberfinanzpräsidium ist in Form eines Zwillingsbaues gestaltet, dessen Einzelteile unterirdisch verbunden sind. Seine Erdgeschosse sind durch Arkadengänge aufgeschlossen und enthalten Läden und großzügige Eingangshallen für das in den Obergeschossen liegende Oberfinanzpräsidium.

Die Nibelungenbrücke - Ende 1940 dem Verkehr übergeben - wird von Ingenieur Schächterle und dem Architekten Tammis als Trägerrostbrücke auf zwei Stützen mit einer Breite von 30 Metern entworfen. Die vier - beim Bildhauer Graf Plettenberg für den Brückenschmuck in Auftrag gegebenen - Granitstandbilder mit den monumentalen Figuren von Siegfried, Kriemhild, Gunther und Brunhild aus dem Nibelungenlied kommen nicht mehr zur Ausführung. Anlässlich eines Führerbesuches werden zwei der Standbilder im Maßstab 1:1 von Plettenberg in Gips modelliert und auf der Brücke für einige Monate aufgestellt.



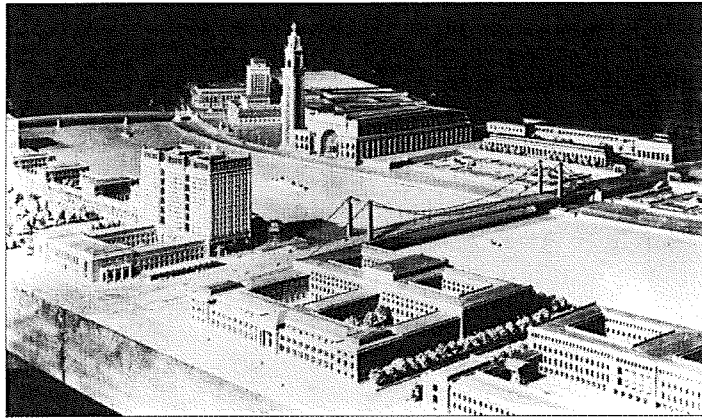
Donauhotel, auch Adolf Hitler Hotel oder Führerhotel genannt: Entwurf der Eingangsfront



Modellaufnahme der Eingangshalle des Adolf Hitler Hotels

Das von Reichsbaurat Fick bereits bis ins Detail durchgearbeitete Führerhotel, ein 160x80 Meter großes und 30 Meter hohes Gebäude, soll mit einem großen, davor liegenden Hotelplatz den östlichen Abschluss des Linzer Brückenkopfes bilden. Es enthält alle Einrichtungen eines 377-Betten-Hotels, mit Empfangshalle, zentralen Gesellschaftsräumen, Konzertkaffee mit Kaffeeterrasse an der Donau und einem Vergnügungsbetrieb mit Kabarett, Tanzdiele, Bierkeller und Weinstuben im Kellergeschoß. Eine 55 Meter breite Treppe führt vom erhöhten Platz zum Ländestreifen mit Schiffsanlegestellen für Personendampfer und Sportboote und bildet den Anschluss an die Promenade entlang der Donau.

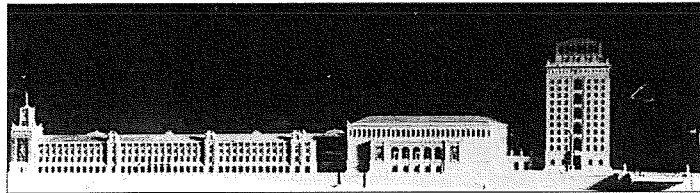
In dem an das Donauhotel anschließenden, zeilenförmigen mit Höfen gegliederten Baukörper des so genannten "Basars", finden die Donaudampfschiffahrtsgesellschaft mit Anlegestation, weiters die Wasserschutzpolizei sowie Büros und ein Einkaufszentrum Platz.



Modell Donauferbebauung, Blick von Südosten, Mittelbrücke als Stahlhängebrücke mit KdF-Hotel und Verwaltungsbau der Hermann-Göring-Werke. Urfahr: Gauanlage - Ausstellungsgelände

Das achtzehn Geschosse hohe KdF(Kraft durch Freude)-Hotel an der neu zu errichtenden Stahlhängebrücke - im Bereich des heutigen Trendhotels - wird von Hermann Giesler für eine Normalbelegung von 800 und für einen Massenbetrieb von 2.000 - 2.500 Gästen ausgelegt und soll mit dem neuen Bahnhof im Süden der Stadt durch eine Unterpflasterbahn verbunden werden. Auch ist daran gedacht, von hier aus die Urlaubsreisen der KdF-Organisation bis zum Schwarzen Meer zu organisieren.

Stromabwärts der Stahlbrücke füllen die mächtigen Baukörper für die Generaldirektion der Hermann Göringwerke und die 450 m lange Front der Technischen Hochschule den Raum bis zur dritten, als Ersatz für die bestehende Eisenbahnbrücke gedachten "Bismarckbrücke", die als Granitbogenkonstruktion ausgeführt werden soll. Die Technische Hochschule, vom Reichsbaurath von Anfang an in Verbindung mit dem Petrinum auf dem Pöstlingberg gedacht, findet hier erst nach 1943 auf Anraten von Hermann Giesler seine endgültige Situierung. Danach erstrecken sich am Linzer Donauufer ein Marinehafen für die Donauflotte, die Schiffswerft und die über mehrere Kilometer reichenden, weiträumigen Hafen- und Industrieanlagen.

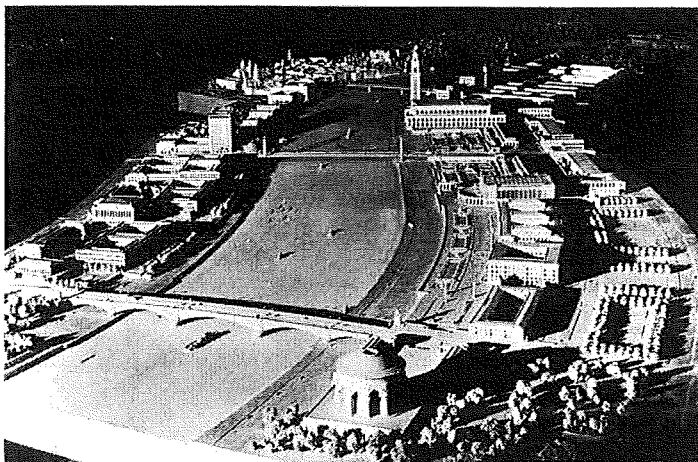


Donauferbebauung. Neues Rathaus, bestehend aus Stadthaus mit "Technischem Rathaus" für die Verwaltung und Hochhaus der Kreisleitung

Auf der gegenüberliegenden Stromseite in Urfahr setzt Hermann Giesler hoch über den Urfahr-Wänden auf dem Spatzenberg einen ersten Akzent mit einem stiftähnlichen, neubarocken Bau für die Nationalpolitische Erziehungsanstalt, die "Adolf Hitler-Schule". Den Übergang zum neuen Rathaus an der Nibelungenbrücke bilden die Gasthäuser der Industrie, die bewusst weit entfernt von den Hermann Göringwerken am anderen Ende der Donauferbebauung angelegt werden, um den Gästen mit dem geplanten Barkassenverkehr auf der Donau den rechten Eindruck der neuen Kulturmetropole zu vermitteln.

Der Rathausneubau an der Nibelungenbrücke mit einer Gesamtlänge von etwa 300 Metern besteht aus einem in Ziegel- und Werksteinen gedachten, repräsentativen Stadthaus, dem lang gestreckten, stromaufwärts liegenden sog. "Technischen Rathaus" für die Stadtverwaltung und einem mittels Arkaden an das Stadthaus angeschlossenen, vierzehngeschossigen Rathhausturm am denkmalgeschmückten Keplerplatz, der die Kreisleitung der NSDAP aufnehmen und ein Uhrenspiel erhalten soll. Die Rundbogenfassade der von Hitler sehr bewunderten Wiener Oper ist Vorbild für seine Stadthauskizzen. Es ist nur für repräsentative Zwecke gedacht und nimmt neben einem Goldenen Saal und dem Ratsherrensaal die Repräsentationsräume des Bürgermeisters und außerdem große Gewölbe zur Ausstellung von Waffen, Kanonen und Fahnen aus den Bauernkriegen auf, weiters einen Ratskeller mit Festsälen, eine Silberkammer, das Standesamt mit Festtrauungssaal und einen nach oben geschlossenen Arkadenhof für die Aufführung von Serenaden.

Den Höhepunkt der Urfahrer Architekturkulisse will Adolf Hitler mit der sich über 450 Meter am Ufer erstreckenden Gauanlage erreichen. Sie besteht aus einem Bau für den Reichsstatthalter an der Brücke, dem riesigen Komplex für die Gauleitung, der sich um mehrere Innenhöfe gliedert, und aus der mächtigen Gaufesthalle für 30.000-35000 Besucher. Diese Anlage umschließt einen großen Aufmarschplatz für 100.000 Personen, den als Wahrzeichen der Stadt und Krönung des gesamten Verwaltungsforums ein Glockenturm mit einer Höhe von 162 Metern - höher als der Stephansdom - überragt. Die Gewölbe des Turmes sind als letzte Ruhestätte für die Eltern Hitlers bestimmt, haben sie doch "großes für die deutsche Nation geleistet". Der riesige Platz steht mit einer breiten von zwei weiteren Nibelungenstandbildern geschmückten Freitreppenanlage unmittelbar mit der Nibelungenbrücke in Verbindung.



Donauferbebauung, Blick vom Osten, Modell Februar 1945, Architekt Hermann Giesler - im Bild rechts von unten nach oben: Bismarckdenkmal - Bismarckbrücke - Mittelmuseum - Pionierschule - Heereskommando - KdF-Halle - Ausstellungsgelände - Mittelbrücke - Gauanlage mit Gaufesthalle und 162 Meter hohen Glockenturm - Nibelungenbrücke - Rathausanlage
Linzer Donauufer von unten nach oben: Bismarckbrücke - Technische Hochschule - Verwaltungsgebäude der Hermann-Göring-Werke - Mittelbrücke - KdF-Hotel - Basar - Brückenkopfgebäude mit Nibelungenbrücke - Altersitz Adolf Hitlers

Bis über den Bereich der Mittelbrücke hinausgehend schließt an die Gaufesthalle ein großes Ausstellungsgelände an. Ausstellungshallen, Pavillons, Architekturgärten und eine Prateranlage sind hier vorgesehen. Östlich wird es von der KdF-Halle, gedacht für diverse Sport- und Unterhaltungsveranstaltungen, begrenzt.

Bis zur Bismarckbrücke wird die Architekturkulisse durch das Repräsentationsgebäude der Bank für den Internationalen Zahlungsverkehr und die Bauten des Münchner Architekten Professor Oswald Bieber für das Wehrkreiskommando und eine Pionierschule gebildet.

An die Geburtsstunde des Deutschen Reiches soll als Abschluss der Monumentalfront ein Bismarckdenkmal erinnern. Der dem Pantheon in Rom nachgebildete, mächtige Kuppelbau war ursprünglich vom Architekten Professor Wilhelm Kreis für ein Denkmal in Bingen entworfen worden, für Linz wird der Kuppeldurchmesser auf 50 Meter vergrößert.

Die Gesamtwirkung dieses monumentalen Verwaltungszentrums soll mit mehreren, auf den nahe liegenden Hügelketten errichteten "Prachtbauten" noch gesteigert werden. Albert Speer wird beauftragt, nahe der Franz Josephs Aussichtswarte den Entwurf für ein Freiheitsstadion mit einem Anschlussdenkmal beizusteuern; ein Wettbewerb bringt in diesem Bereich auch Entwürfe für eine Kreisschulenburg. Auf dem Pöstlingberg sollen die Monumentalanlage für die Technische Hochschule, eine Bildhauerschule und direkt neben der Pöstlingbergkirche nach Skizzen Adolf Hitlers ein Planetarium und ein Observatorium errichtet werden.

Die vorliegende Arbeit ist der zweite Teil eines Auszugs aus zwei bisher nicht veröffentlichten wissenschaftlichen Arbeiten des Verfassers zum Thema "Hitlers Linz - Die Stadtplanung von Linz an der Donau 1938-45", Teil 1 (1985): Kulturelle und wirtschaftliche Konzeptionen, Planungsstellen und Wirtschaftspläne / Teil 2 (1987): Städtebauliche Detailplanung und Architektur." In Folge wird ein weiterer Teil ("Das europäische Kunst- und Kulturzentrum im Süden der Stadt" auf www.linz09.info veröffentlicht). linz09.info bedankt sich bei Herrn Dr. Sarlay für die Möglichkeit diese Texte hier zu veröffentlichen.

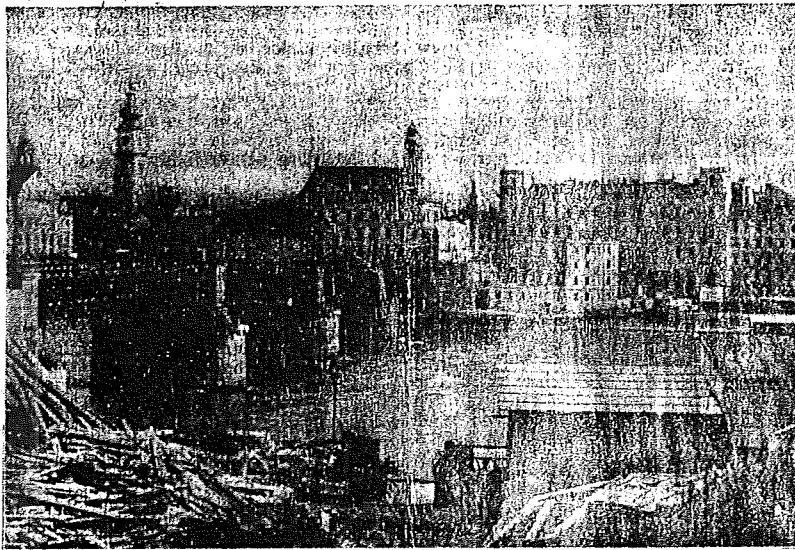
Zum Autor: Ingo Sarlay, Univ.Doz.Dr.techn.Dipl.Ing., geboren 1941 in Linz, 1962-70 Studium an der Technischen Universität Graz, 1971-74 Architekt in Architekturbüros in Linz und Wien, ab Ende 1973 tätig als Universitätsassistent am Institut für Baukunst / TU- Graz, 1986 Dissertation, 1988 Lehrbefugnis als Universitätsdozent für Architektur des 19.-20. Jahrhunderts, 1989-93 Assistenzprofessor, Lehraufträge an der Technischen Universität Graz für Architekturtheorie, Architekturästhetik und Umweltästhetik.

Exkludiert: Dr. Ingo Sarlay (c) beim Autor

Pressespiegel

Vor der Wende im Linzer Brückenbild

Vergehen und neues Werden am alten Donauström



Die tückereiche Front des Linzer Brückenkopfes

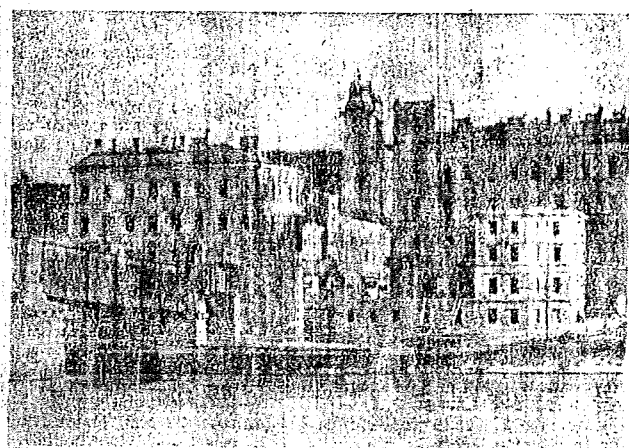
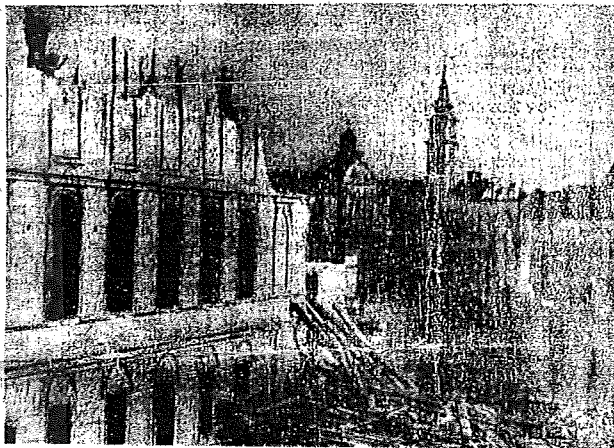
Die Geschichte der Linzer Brücke ist alt. Ursprünglich gab es nur eine Ueberfuhr, die schon 1288 in den Geschichtsquellen der Stadt aufscheint. Daraus geht ja auch der Name unseres nachbarlichen Urfaß hervor. Die Entwicklung des aufblühenden Gemeinwesens machte jedoch den Wunsch nach einer

Die Linzer werden nunmehr ihre vierte und größte Brücke erhalten, die nach den bisherigen Mitteilungen von zuständiger Seite ein imposantes Denkmal nationalsozialistischer Aufbauarbeit in der Ostmark werden wird.

Schon sind die ersten Vorboten des

Flaschenzügen an Ort und Stelle gebracht. Die Ausmaße des neuen Brückenbaues werden erstmals auch im Bild der Brückentöpfe von Linz und Urfaß gewaltige Veränderungen herbeiführen. Bisher war ja die nächste Umgebung und das Donaublick von Urfaß und Linz durch Jahrhunderte so ziemlich unberührt und unverändert geblieben. Jetzt aber erweist es sich als notwendig, neuen Raum zu schaffen, um dem Riesenbau der Zukunftsbrücke Platz zu geben. Auf beiden Seiten, in Urfaß wie in Linz, sind die Abbrucharbeiten schon im Gange. Dort ist es zunächst ein altes Urfaß-Gebäude, in dem sich einmal Hüttner's beliebte Tanzsäle befanden, die ein Treffpunkt der Linzer Geselligkeit waren, worauf das Café Schabetsberger an ihre Stelle trat, das im weiteren Verlauf einem Bantunternehmen Platz machte. Am Linzer Brückentopf ist vorerst jene „Terrasse“ zu Fall gebracht worden, die allen Protesten zum Trotz in der Zeit der Systemherrschaft mit einem großen Kostenaufwand ausgerechnet an einem Platz errichtet wurde, wo sie dem unermesslichen Brückenbau von vornherein im Wege stand und außerdem den Ausblick vom Adolfs-Hiller-Platz auf die schöne Umgebung geradezu verammelte.

So rückt der Zeitpunkt immer näher heran, an dem das uns vertraute alte Brückenbild verschwunden sein und einem neuen Gestaltungswillen Raum geben wird. Wieder fällt damit ein Stück kleinstädtischer Linzer Vergangenheit, um den Voten einer schöneren, größeren Zukunft Platz zu machen.

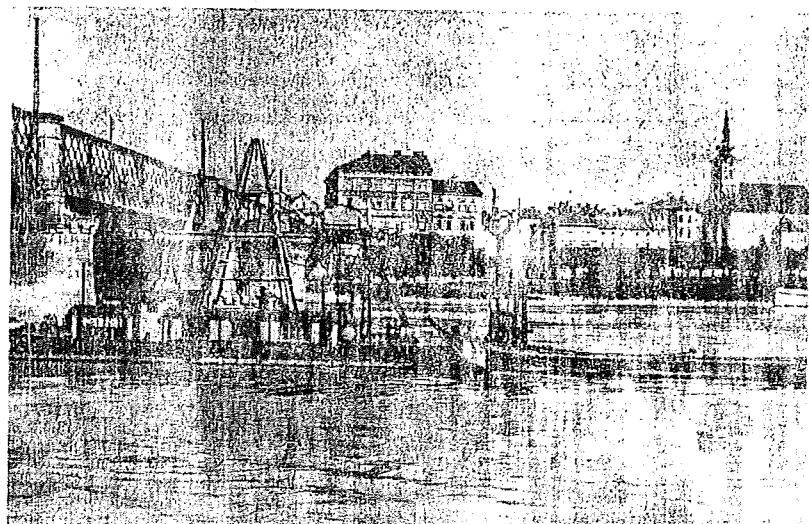


Die Abbrucharbeiten auf der Urfaß-Seite und am Linzer Brückentopf sind in vollem Gange. Dort fällt zunächst ein altes, später renoviertes Urfaß-Gebäude; in Linz mußte die berühmte „Terrasse“ der Systemzeit weichen

Brücke immer dringender und so bewilligte Kaiser Maximilian im März 1497 den Bürgern von Linz, daß sie die alte Ueberfuhr durch eine Brücke ersetzen können. Das geschah denn auch und bald darauf überquerte die erste Linzer Brücke, die eigentlich nur ein großer Steg war, den Strom in der Höhe des oberen Wassertores, also oberhalb des heutigen Hotels Krebs. Später tritt an ihre Stelle die zweite, auf 21 Joche erbaute Holzbrücke, die schon ungefähr den heutigen Raum einnahm und in Urfaß direkt auf den Marktplatz einmündete. Im Jahre 1820 setzte ihr das Hochwasser besonders arg zu, so daß sie einer gründlichen Erneuerung bedurfte. Wenige Jahre später wurde sie dann vom Eisstoß schwer heimgejucht. So dachte man abermals an einen Neubau, wobei besonders bemerkenswert ist, daß damals u. a. auch der Entwurf einer Kettenbrücke in Erwägung gezogen wurde. Dazu kam, daß sich das Verkehrsleben immer mehr entwickelte und daß die Bedeutung des Linzer Brückenkopfes von Jahr zu Jahr wuchs. Den entscheidenden Anstoß zum Neubau brachte das Jahr 1868, in dem die alte Holzbrücke durch ein Schleppschiff schwer beschädigt wurde. Nach weiterem Planen und Erwägen schritt man nun an den Bau der ersten Eisenbrücke, die im Jahre 1872 feierlich eröffnet wurde und die heute noch steht. Schon längst war auch sie ein Sörgentind, denn sie genügte dem Verkehr bei weitem nicht mehr. Der Umbruch der Märztag brachte auch da eine rasche Entscheidung.

nahen Endes der alten und des Aufbaues der neuen Brücke zu sehen. Zu Lande und zu Wasser senken sich lange Bohrstangen in den Grund und fördern Erdproben zutage. An unserer alten Brücke klettern Gerüste empor und große Steinblöcke werden mit

Das Bild der Gegenwart aber soll deshalb nicht vergessen sein. Wir hatten es in Gestalt mehrerer eindrucksvoller Aufnahmen fest, die für jeden, der seine Stadt liebt, ein wertvolles Erinnerungsblatt bilden mögen.



Brückenbild von Urfaß, im Vordergrund ein Bohrschiff bei der Arbeit

Aufnahmen: Weidinger und Schwarz

S.9

SA, 17. SEPT 1938

TAGESPOST, Nr. 217

Tages-Post, Nr. 272, Linz a. d. Donau, S. 3
 SA, 16. Nov. 1940

Die zweite Donaubrücke in Linz

Eine demnützige Erläuterung

Der 14. November 1900 war ein bedeutungsvoller Tag für das Wirtschaftsleben der Stadt Linz. Nach langen Kämpfen, in deren Verlauf viel Wasser die Donau hinabfloß, konnte damals die zweite Donaubrücke in Linz eröffnet werden. Die „Neue Brücke“ wurde sie im Volksmunde genannt, die Eisenbahnbrücke hieß sie im amtlichen Verkehr. Ihre Eröffnung verband sie zwei energiegelassen Kriechstrassen, der Stadtgemeinde Linz und der privaten Mühlkreislagen-Gesellschaft.

Schon vom Jahre 1890 an kann man in den Gemeinderats-Berichten nachlesen, daß die alte, im Jahre 1872 eröffnete Straßenbrücke für den stets angewachsenen Verkehr nicht mehr hinreichte. Probezahlungen über die Manuproduktion der Brücke ergaben beispielsweise am 2. November 1893 von 7 bis 12 Uhr vormittags 10.450 Fußgänger, 280 Schwerverwerke, 60 leichte Fuhrwerke, 720 Handwagen; Straßenbahnwagen verkehrten im Tage durchschnittlich 298. Die Gemeinde Linz hatte aus diesem Grunde sofort erklärt, daß die festgelegte Breite der neuen Brücke ungenügend sei, die Vertreter des Staates wollten es aber damals so haben.

Eine ganz besondere Notwendigkeit war die zweite Brücke für die Mühlkreislagen. Diese hing sozusagen in der Luft, denn oben in Linz schloß und hier an der Donau in Linz endete sie ohne Anschluß an das bestehende Eisenbahnnetz. Da tauchte plötzlich ein anderer Vorschlag auf. Die Mühlkreislagen sollte am linken Donauufer ab Linz bis Steyregg fortgeführt werden und dort in die Staatsbahn einmünden. Der Gemeindevorstand von Linz erwärmte sich für diesen Plan, denn er war gegen eine zweite Linzener Brücke, die, wie er befürchtete, den Verkehr zu dieser Zeit auch die Regierung noch ablehnend verhielt, setzten nun Gemeinde Linz und die Vertreter des Mühlkreises zu neuer Vertretung ein, voran die beiden energiegelassen Bürgermeister Wimbölz von Linz und Pöschl von Rohrbach. Der Landtag und die Handelskammer wurden in Bewegung gesetzt, die Versammlungen wurden abgehalten, den Ministern in Wien wurde in Vorparaden die Notwendigkeit der zweiten Brücke klar gemacht, bis es endlich so weit war, daß die notwendigen Beiträge sichergestellt wurden. Die Gemeinde Linz griff tief in ihren Säcken, auch die Mühlkreislagen tat ein übriges, den Rest stellte der Staat bei, der in Linz eine Eisenbahnbauleitung errichtete, die den Brückenbau und den Bau der Eisenbahn-Zustelllinien zu leisten hatte.

Der Bau der Brücke war der Wiener Bauunternehmung Gartner übertragen worden. Im Juni 1897 wurde mit den Arbeiten begonnen. Die Weiterbauten waren im November 1898 fertiggestellt, dann ging es nicht mehr weiter. Die große Politik spielte herein, im Reichsrat in Wien gab es die großen Kämpfe gegen die neuen Sprachverordnungen, die der politische Ministerpräsident Bodani erlassen hatte, der Reichsrat war aufgelöst und konnte daher die weiterhin noch notwendigen Staatsbeiträge nicht bewilligen. Am Linzener Gemeinderat wies der Bürgermeister Dr. Kampf darauf hin, daß es sich jetzt um ein Freiheitsmittel handele, das die Regierung gegen die Deutschen wegen ihrer politischen Haltung anwende. Ohne Geld konnte aber bei der Brücke nicht weitergearbeitet werden, der Wiener Landtag nun einsam und verlassen in den Wäldern der Donau. Doch auch das ging vorüber. Der Bau wurde fertiggestellt und ein Brückenteil war schon aufmontiert, als ein neues Unheil hereinbrach: Das Hochwasser von 1899. Der fertige Brückenteil versank in den hochstehenden Wäldern. Als sich diese verlaufen hatten, wurde die Arbeit ohne weitere Hindernisse fortgesetzt, so daß die Eröffnung der neuen Brücke stattfinden konnte.

Schon am Vortage des Eröffnungstages fuhr der erste Zug als Kommissionszug mit den amtlichen Persönlichkeiten von Linz nach Linz, wo der Staatsbahn-Direktor Dr. Messertinger von

dem Linzener Bürgermeister Berthmer herzlich begrüßt wurde, denn der frühere Groß der Linz fahrer war inzwischen verstorben.

Die neue Brücke war für den Eisenbahnverkehr, den Fuhrwerkverkehr und den Fußgängerverkehr bestimmt. Dabei ergab sich die Notwendigkeit besonderer Vorkehrungen, damit nicht auf der Brücke ein Eisenbahnzug und ein Fußgängerzug gleichzeitig eintrifften konnten. Ein dort aufgestellter Wächter hatte diesen Verkehr zu regeln. Vom Eröffnungstage an verkehrte täglich nur ein Güterzug, auch der Fußgängerverkehr war noch spärlich, weil das Gebiet am linken Ufer den vierzig Jahren, die seit Eröffnung dieser Brücke vergangen sind, ist der Linzener Verkehr in allen Richtungen mächtig angewachsen. Das spürt auch nun diese „neue Brücke“, genannt, die aber nun zur alten wird, weil ihre ältere Kollegin, die Reichsbrücke nun verfallend ist und an deren Stelle die ihrer Vollendung entgegengehende Nibelungenbrücke tritt. Die Substantiv aber hat ihren Geburtstag ausgemessen, sich nicht verfallen, denn wie eine amtliche Veranstaltung loben bekannt gibt, wird am 15. November mit der Erneuerung des Fuhrweges begonnen. Die Brücke zieht also zu ihrem Geburtstag ein besseres Kleid an, damit sie zu ihrer großen Schwester Stromautwärts besser paßt.

Josef Sames

Geschichtliches von der Linzer Brücke

Die erste, eine Holzbrücke, verband fast vier Jahrhunderte Linz und Urfahr

Einer Sage nach soll die erste Linzer Brücke in den Jahren 1497 oder 1502 oberhalb der jetzigen, ungefähr in der Höhe des Jotels „Krebs“, bestanden haben. Eine Ueberfuhr über den Strom bestand aber gewiß schon in früherer Zeit. Im Jahre 1288 wird ein Linzer Bürger Wernhart an dem Urfahr genannt. Er war Besitzer eines Einkehrhauses, das von seiner Lage an der Linzer Ueberfuhr, „Urfahr“, den Namen führte. Weitere Nachrichten sind nicht vorhanden, wir wissen nur, daß die Ueberfuhr an die am linken Ufer befindlichen Reute, also Urfahr, gegen einen Ankeremungszins von einem Pfennig als Zillenrecht vergeben war. Die Linzer „Kreiden“ schon unter Kaiser Friedrich III. (1440–1493) die feste Verbindung mit dem linken Ufer an Kaiser Friedrich III., der große Förderer von Linz, hatte die Stadtrichter dem Urfahr und durch das Stadtrichteramt der Linzer gehoben und schließlich gerade die Gerichtsbarkeit ausübten. Einige besaßen das Zillenrecht ausüben. Einige besaßen das Ueberfuhrrecht für Hof und Wagen, andere nur für Fußgänger. Die Urfahrer Bürger wehrten sich energisch gegen die Schmälerung ihrer Rechte. Sie streikten einen Prozeß gegen die Linzer an, der bis zum Kaiser ging und nach vielen Verhandlungen und jahrzehntelanger Dauer zugunsten der Linzer entschieden wurde, weil das Ueberfuhrrecht der Urfahrer nicht verbrieft war, die Linzer sich aber auf ihre Privilegien berufen konnten.

Am 3. März 1497 erteilte Kaiser Maximilian (1493–1519) den Bürgern von Linz, daß sie dort, wo es sie am besten dünkte, eine Brücke über die Donau bauen und einen Brückenloß von Menschen und Wagen einheben dürfen. Sie mußten sich aber vorher mit Wolfgang Jeger, der das Recht der Ueberfuhr hatte, abstimmen. Kaiser Maximilian ordnete an, daß von nun an die Ueberfuhr an der Brücke nicht mehr benutzt werden dürfe, weil sich die Ueberfuhr Anwohnern mit der Stadt „vertragen“ haben, das waren jene Urfahrer, die das Zillenrecht ausübten. Einige besaßen das Ueberfuhrrecht für Hof und Wagen, andere nur für Fußgänger. Die Urfahrer Bürger wehrten sich energisch gegen die Schmälerung ihrer Rechte. Sie streikten einen Prozeß gegen die Linzer an, der bis zum Kaiser ging und nach vielen Verhandlungen und jahrzehntelanger Dauer zugunsten der Linzer entschieden wurde, weil das Ueberfuhrrecht der Urfahrer nicht verbrieft war, die Linzer sich aber auf ihre Privilegien berufen konnten.

Die Brücke wurde jedenfalls bald nach dem Jahre 1497, also dem Datum des erteilten Privilegiums, begonnen und ausgeführt. Schon im Jahre 1497 ernannte der Kaiser den Linzer Bürger Hans Maurer zum Zolleinnehmer bei der neuen Brücke. Sie stellte den kürzesten Handelsweg nach Wien durch den Jostelgraben her, wodurch der Linzer Handel die Freistädter überflügelte. Die Bewohner von Urfahr hatten im Laufe der Jahre ihren Widerstand gegen den Brückenbau aufgegeben. Urfahr hob sich selbst durch die Brücke in ungünstiger Weise. Es wehrte sich nur gegen die Brückenmaut, welche für jede Person und jedesmaligen Uebergang einen Pfennig betrug. Die Streitigkeiten mit der Stadt Linz wegen des Brückenolls traten wiederholt in Erscheinung. Im Jahre 1566 erhielten die Stände den freien Verkehr für die Bauteute, die aus Urfahr beim Landhausbau beschäftigt waren, 1571 und 1590 prozessierten die Stände wieder wegen des freien Brückenweges für sich und ihre Untertanen ohne Erfolg. Erst am 8. Juni 1628 erreichte die Starbamberger und Weissenwölfer für ihre Untertanen in Urfahr die Befreiung vom Brückenpfennig, aber auch nur für Fußgänger. Dafür hatten die Urfahrer den Brückenloß an ihrem Ufer in gutem Stand zu erhalten. 1719 waren die Balfahrer vom Mühlviertel

und Urfahr nach Linz. 1747 die Balfahrer auf den Pfälzberg zu gewissen Festzeiten befreit.

Fünf Joche auf der Urfahrer Seite gehörten zu Urfahr, dem festesten war, wenigstens in der ältesten Zeit, das Brückengatter, welches die Urfahrer zur Nachtzeit ebenfalls streng sperren wie die Linzer ihr Brückengatter, auf dem rechten Ufer. Die Urfahrer, natürlich auch die Linzer, mußten aber für laienliche Boien aus Böhmen die Brücke auch zur Nachtzeit öffnen. Die Brücke bestand damals aus 21 Holzjochen, die war wegen ihrer guten Bauart auch im Auslande bekannt. Schon 1548 erbat sich Joachim Markgraf von Brandenburg ein Modell der Brücke. Sie ist aber durch Hochwasser und Einsturz. Ist wurde dadurch auch die Brücke ganz weggerissen. Der Stadtverordnetenrat hat einen eigenen Brückenmeister bestellt, das Holz für die Erneuerung der Brücke wurde an den Linzer Domänenbesitzer in den eigenen Brückenschiffen aufbewahrt. In der Gegend des ehemaligen Urfahrer Klosters sind 1740 bis 1760 nicht weniger als 22 Brückenbeschädigungen aufgezeichnet. 1786 wurde die Brücke durch Hochwasser vollständig weg-

gerissen. Die Wiederherstellung dauerte aber in so fernem Maße nur drei Monate, denn der Linzer Brückenmeister und seine Leute waren mit Borräten von Holz stets versehen und hatten eine große Leubung im Brückenbau. Das Brückenmaut war aber infolge der Reparaturen stets paßlos und die Urfahrer erklärten auch den Widerwillen der Linzer, den Brückenloß zu erheben oder zu erniedrigen. Im 18. Jahrhundert hatten die Urfahrer Schiffsmeister nicht mehr ausschließlich das Ueberfuhrrecht bei Brückenunterbrechungen, sondern dieses Recht wurde im Ausschreibungswege vergeben. Zunächst beorgten diese Urfahrer Schiffsmeister, seit dem Jahre 1760 Kaiser Rottenauer und Michael Franzberger, gegen zehn Gulden Jahrespaht.

Schon im 17. Jahrhundert hatte die Stadt die Verleihung der Linzer Brücke angetrieben. Sie erfolgte auch 1749 zum Teil. 1775 endgültig. Die Uebernahme in die Staatsverwaltung hatte die Aufhebung des Brückenloßes für Fußgänger zur Folge, nur Wagen zahlten bis zur Aufhebung der Reg- und Straßenmaut die Brückenmaut, weil die Reichsstraße über die Brücke führt.

Hochwasser zerstört die alte Holzbrücke

Im Laufe der Jahrzehnte hatte sich auch der Brückenbau vervollkommen und die Zahl der Wasserjochs hatte sich verringert. Am dritten Joch von der Linzer Seite her hing bis zum Jahre 1826 eine Schiffmühle, die zum Betriebe des Linzer Stadtbauhauses gehörte. Auch das ist ein Zeichen der guten Bauart der alten Holzbrücke. Die letzte vollständige Zerstörung der Brücke ereignete sich im Jahre 1830. Der Winter 1829/1830 war von außerordentlicher Strenge. Vom Oktober bis gegen Ende Februar lag die Schneedecke, die Räte hatte am Schmelz-Sage über 22 Grad erreicht. Die Donau war so fest gefroren, daß man mit Schlitten und Wagen darüber fuhr. Die Eisenwagen stauten sich in der nicht regulierten Donau damals verhältnismäßig leicht bei Raibach und der Gisthof verlangerte sich über Linz Stromaufwärts. Am 25. Februar trat plötzlich Tauwetter ein, der Gisthof setzte sich in Bewegung und nahm die ganze Brücke bis auf drei Joche mit. Das gab den ersten Anlaß, die Erneuerung einer anderen als der Holzbrücke in Erwägung zu ziehen. Unter den verschiedenen Projekten hatte das einer Kettenbrücke am meisten Aussicht, es stand gegen Ende der vierziger Jahre des vorigen Jahrhunderts nahe der Verwirklichung.

Eine neue Art der Benützung der Brücke brachte die am 1. August 1832 eröffnete Linz-Budweiser Bahn. Sie hatte ein Verbindungsstück vom Urfahrer Bahnhof, welcher nördlich des jetzigen Bezirksgerichtsgebäudes lag und dem Bahnhof der Gmundner Bahn auf den heute noch Südbahnhof genannten Grundstücken. Die Eisenbahn diente über die Brücke daher nicht dem Personenverkehr, sondern ist nur zur Ueberfuhr von Gütern zum Zollamt oder auf den anderen Bahnhof verwendet worden. Man hatte auf die Brücke einfach zwei Klaffen lange und 1½ Zoll breite, starke schmiedeeiserne Schienen genagelt, auf denen die kleinen Lastwagen, manchmal zwei bis drei nur von einem Pferde gezogen, befördert wurden. Ein großes Unheil drohte der Linzer Brücke und damit der Stadt Linz und Urfahr im Jahre 1866. Nach der Schlacht bei Königgrätz befürchtete man den Uebergang preussischer Truppen über die Donau und beschloß, die Linzer Brücke im Bedarfsfall abzubrennen. Es wurden die mittleren

Holzjochs mit Schienen aus Eichen und anderen brennbaren Stoffen umwickelt. Binden aus mit Eichen getränkten Stoffen auf die Brücke genagelt, um die Brücke schnell zerstören zu können. Bei ungünstigem Winde hätte die ganze Stadt in Gefahr kommen können, es half alles Protestieren der städtischen Behörden, die eine andere Art der Zerstörung der Brücke vorgeschlagen hatte, nichts. Die Brücke wurde aber der Stadt Linz erspart. Es bildete dieses Ereignis einen Hauptgrund zur Bildung der freiwilligen Feuerwehr in Linz. Am 6. Mai 1868, bei hohem Wasserstand, trat die Brücke ein neues Unglück. Es sollte der Dampfer „Beck“, ein mit Weizen schwer beladenes Schleppschiff, Stromaufwärts gehen. Der Dampfer war oberhalb der Brücke. Es wurde ein Teil durch die Brücke gelassen und das Schleppschiff an demselben befestigt. Der Schleppschiff infolge Anstoßens an die Querbäume der Brücke die Richtung, legte sich quer über das feste und feste Brückenloch, der Schleppschiff die Brücke durch, die Brücke stürzte ein. 17 Personen fielen in die Donau, zwei Personen ertranken, die anderen wurden gerettet. Das gab die Veranlassung, daß der Bau einer neuen Brücke endlich in Angriff genommen wurde. Es konnte sich hier nur um eine eiserne Brücke handeln. Das erste Projekt der Brücke sah eine breite Einfahrtsbrücke auf beiden Uferseiten vor, portalähnliche Querbauten. Die Brücke war auch breiter projektiert als sie ausfiel. Aus Ersparungs-rücksichten kam man aber von dem schönen Projekt ab und man ließ eine einfache Brücke in den Jahren 1870–1872 von der Pariser Firma Schneider erbauen. Die Baukosten stellten sich auf nahezu eine Million Gulden. Die Landesvertretung bewilligte 50.000 Gulden zum Baue, die Gemeinde Linz 30.000 Gulden. Trotz des Deutsch-Preussischen Krieges kam die Bauunternehmung ihren Verpflichtungen nach und die Brücke ging rasch ihrer Vollendung entgegen.

Nun aber mußte auch sie, unzulänglich geworden gegenüber dem sprunghaft erweiterten Ansprüchen des neuzeitigen Verkehrs, einer viel nützlicheren und stärkeren neuen Brücke weichen, die ohne Zweifel von wesentlich längerer Dauer sein wird als ihre Vorgängerin.

Julius Kramar.

Goldat und Film

Von Oberstleutnant Edwin H. Aglas

Der deutsche Soldat steht heutzutage zum Leben, das Großdeutschland erfüllt, und zur deutschen Kultur. Als Träger und Garant des Siegtums, der durch das deutsche Volk lobt, tritt er allen Eindrücken und Erlebnissen kultureller Art mit aufgeschlossenem Herzen gegenüber und hat im Film ein Ausdrucksmittel gefunden, das ihm zuzugibt und zu dem er sich hingezogen fühlt.

Der deutsche Film erlebte den Krieg und die Siege des deutschen Soldaten. Die Film-männer der Propagandakompanien begleiteten den Sieg unserer Waffen im Informationskrieg, schied hinter den Panzern, im feindlichen MG-Gewehr, sie filmten von den Zugängen unserer Luftwaffe aus der vermittelten Angriffe auf den Feind, sie filmten mit unserer Marine gegen England und übermittelten uns Erlebnisberichte eindringlicher Art. Der deutsche Soldat im großdeutschen Vaterland erfährt dadurch von seinem Kampf und das deutsche Volk von der Größe und Gemächtheit dieses Kampfes.

Unter diesen steht aber in den Meistern des deutschen Films die Arbeit Kienapows. Seit Kriegsbeginn kamen eine Reihe von Filmen heraus, die in dramaturgischer, künstlerischer und schauspielerischer Hinsicht als Meisterleistungen angesehen sind. Sie entsprechen auch einer Gesamtschau, die wir an den deutschen Film werndig kennen: er muß zeitlich sein und getragen von dem deutschen Geist und dem Leben in der deutschen Volksgemeinschaft. Er muß deutsches Leben zeigen und aus jenen Werten wurzeln, die in der Nation liegen. Deutsches Denken und deutsches Wesen ist ihnen ge-wesen, Gedank der Mäße, heimliches Natur-gut zu verzeichnen. Dem deutschen Soldaten steht der deutsche Film in jeder Weise offen. Eigene Filmtruppen der Auf-stellung befinden die von den Städten ein-geführten Fliegerkräfte und Flieger und führen in großen Gemeinschaften die neuen Filmwerke vor. Und das Heer hat eine eigene Filmische Truppenabteilung, die vom DWM geleitet wird. Gemächte Ein-tritte ermöglichen den Soldaten auch unge-wöhnliche Besuche unserer „Hochschulen“. Und hier breitet sich die weite und harte Welt aus, die der Film beherrscht. Er ist Spiegel des Lebens. Vermittelt dieses und darüber hinaus Hoffnung, Heiterkeit und dem Kräfte, die den Deutschen heilbringend.

Es ist immer wieder ein begreifbarer Augenblick, wenn das Licht langsam ins Dunkel gerät, die weite Leinwand sich be-leuchtet und langsam Leben auf ihr erwacht. Die Welt liegt, lastet und weht dort oben an uns vorüber. Mit ihren Sorgen und Ängsten, Freuden und ihren Tränen. Zeit und Raum sind überbrückt, sie sind eingeschlossen von den unbeständigen Eimen, denen nichts entgeht und die nicht geküßt werden können. Spannung springt auf. Wort und Bild vereinen sich, der visuelle und akustische Gesamteindruck verschmelzen und über den sinn-lichen Eindruck des Bildes erwacht das Er-lebnis. Wir unterwerfen uns ihm und lassen uns berauschen. Ist das Spiel heiter oder ernst, ausgelassen oder ernsthaftig, — deut-liches Schicksal leuchtet uns stets entgegen. Dieses Schicksal ist vollstimmig Leben ver-läutert und trägt unser Sinnen an die Grenzen jener Verantwortlichkeit, die allem was deutlich ist, zugrundeliegt.

Nach was deutlich ist, ist Soldat. Die deutschen Werte des Films sind daher auch soldatlichem Geiste verknüpft. Ihn tragen die großen Heldensagen, auch die Gegen-wärtigsteilhaber unserer gegenwärtigen Siegeskämpfe und auch die kleinen Aus-schnitte aus dem Alltagsleben. Soldat und Film sind keine Gegensätze. Der Soldat schmeckt das deutsche Leben, aus dem der deutsche Film leuchtet und empfängt das Publikum als lebendiges Wesen, das über den Alltag hinauszieht und erquid.



Die alte Linzer Holzbrücke (Sammlung Linzer)

Die Linzer Brücken

Hölzerne, eiserne und Nibelungenbrücke

Eben ist in der vom Oberbürgermeister der Gauhauptstadt Linz, Dr. Leo Sturm, herausgegebenen Schriftenreihe „Linz, Erbe und Sendung“ ein neues Heft: Die Linzer Donaubrücke, verfaßt von Dr. Hanns Kreczi, erschienen. Die Arbeit behandelt die Geschichte der drei Linzer Brücken: der Holzbrücke, der eisernen Brücke und der Nibelungenbrücke. Für die Bearbeitung der Holzbrücke (1497 bis 1872) wurde neben der schon vorhandenen Literatur das handschriftliche Quellenmaterial herangezogen und zum Teil erstmals bearbeitet. So konnte nicht nur bereits Bekanntes zusammengefaßt und geklärt, sondern auch Neues geboten werden. Für die Geschichte der eisernen Brücke wurden u. a. die Bauakten ausfindig gemacht und erstmalig verwendet. Die Daten der Nibelungenbrücke fußen auf Berichten, vor allem der daran beteiligten Fachleute.

Geschichtlich gesehen ist die Donaubrücke

die Seele des alten Linz.

Die günstige Donaüberquerung am Stromtor war ja Voraussetzung und Anlaß der Entwicklung der Stadt. Die Verlängerung der Achse Platz-Landstraße war die vorgezeichnete Lage für die Erbauung einer Brücke. Durch Jahrhunderte war es ein Holzsteg auf 21 Joche. Erst im Jahre 1820 erhielt die Brücke eine wesentliche Verbreiterung um einen Gehsteig neben der Fahrbahn. Außerdem wurden damals die Joche auf 15 verringert. Nach der Zerstörung der Brücke im Winter 1829/30 wurde sie abermals verbreitert. Sie besaß nunmehr zwei Gehsteige und ruhte auf 13 Joche. Die Fahrbahn trug ab 1834 den ersten Schienenstrang des Kontinents, der Pferdebahn Linz-Budweis. Die während des Deutsch-Französischen Krieges von französischen Firmen erbaute eiserne Brücke ruhte auf vier Pfeilern, war aber von Anfang an zu schmal. Seitdem sie im Jahre 1880 noch den Straßenbahnverkehr aufnehmen mußte, traten unheilvolle Verhältnisse ein, die aber in einer überlebten Zeit nicht gelöst werden konnten. Mit der Nibelungenbrücke werden sowohl alle Schiffsahrts- als auch alle Straßenverkehrsbedürfnisse befriedigt.

Die Arbeit geht auch auf die

Geschichte der beiden Brückenköpfe

bis zum Umbruch des Jahres 1938 ein. Vom einfachen Ende des Brückensteiges am unregulierten Donaustrand bis zur Brückenkopfverbauung, welche die Brücke und die Uferbauten zu einer baulichen Einheit zusammenfaßt, war ein langer Weg.

Interessant sind die Bilder der Holzbrücke, die nicht nur durch eine Gatter abzusperren war, sondern auch mittels einer Schlagbrücke unterbrochen werden konnte. Auch auf die Brückenkonstruktion wird eingegangen. Besonders ausgearbeitet war der Brückeneingang am Linzer Ufer, wo das Brückmauthaus und diesem gegenüber das sogenannte Brückgarth lag. Ein beim Nibelungenbrückenbau ausgegrabener Steinblock mit der Jahreszahl 1679 beweist, daß damals schon ein planmäßig ausgebauter Linzer Brückenkopf bestand, vermutlich die Gestaltung, die wir

besonders schön am großen Gemälde im Linzer Rathausfestsaal (1742) sehen. Sie zeigte eine künstlerische Ausstattung: links und rechts des Brückeneinganges die Statuen der Schiffsahrts- und Wasserheiligen St. Nikolaus und Johann von Nepomuk, auf dem Brückentorbogen eine Maria-Himmelfahrt-Statue.

Die Linzer Brückenkopfverbauung erhielt sich bis in das 19. Jahrhundert: das Witzdomamtsgebäude (Landeskasse), das Untere Wassertor, die alte Wasserapotheke, in der Ludwig van Beethoven wohnte, und das um 1700 aus dem alten Handlhaus und einem Mauerturm erbaute Graf Spindlersche Herrschaftshaus. Das Untere Wassertor wurde 1847 abgebrochen, die alte Wasserapotheke fiel 1872, um die neue Brückenzufahrt freizugeben. An der Stelle des Witzdomamtsgebäudes und der westlich daran anschließenden Häuser wurde 1873 bis 1875 das Sparkassengebäude errichtet. Das ehemalige Graf-Spindler-Haus wurde umgebaut. So brachte die eiserne Brücke die Neugestaltung der Uferverbauung, wie auch heute wieder in viel größerem Ausmaß das Alte dem Neuen weichen mußte. Zu einer außerordentlich schweren städtebaulichen Aufgabe wurde durch den Bau der Nibelungenbrücke die Uferverbauung mit der Forderung, das historische Bild des Adolf-Hitler-Platzes zu erhalten. Der neue Brückenkopf mußte den imposanten Abmessungen der Nibelungenbrücke genügen und andererseits den Größenverhältnissen des alten Platzes gerecht werden. Erschwerend kam hinzu, daß die Höhe der neuen Brücke nicht über die Höhe der alten Nibelungenbrücke hinausgehen durfte. Bis in die Platzmitte mußte die neue Brücke führen. Früher am Platz der Nibelungenbrücke hinunter, wurde der Platz in Zusammenhang des Baues der eisernen Brücke planiert, so steigt man jetzt über Stufen in den Platz hinein.

Auf der Urfahrer Seite

hat die Neugestaltung freie Hand. Auch dort bedingte der Bau der Eisernen Brücke eine große Umgestaltung. Die Holzbrücke mündete auf das Platz, das als Knotenpunkt in der Urfahrer Verkehrsachse: Ottenheimersstraße-Kirchengasse lag. Die eiserne Brücke lief in der Verlängerung der nachmaligen Hauptstraße aus, die früher noch keine geradlinige Verbindung zur Donau hatte.

Die baulichen Veränderungen der Brücken und deren Brückenköpfe sind in maßstabgerechten Zeichnungen von Obervermessungsrat Ing. Trend eindrucksvoll festgehalten. Alte Stiche und Zeichnungen (Glaubacher, Adler u. a.) geben ein anschauliches Bild der Entwicklung der Brücke und der Brückenköpfe. Detail-Nachzeichnungen aus der Hand Sachspersers weisen auf beachtliche Einzelheiten ein. Hervorzuheben sind die Bilder vom Bau der Nibelungenbrücke. Sie vermitteln durch geschickte Auswahl einen guten Eindruck von der monumentalen Größe des Bauwerkes, das den Anfang der Großbauten macht, die Linz zur repräsentativen Donaugroßstadt gestalten werden. (Die Schrift erscheint nicht im Buchhandel, sie kann aber in der Kartenverkaufsstelle des Städtischen Kulturamtes in Linz angesprochen werden.)

Welt und Heimat

Bilder-Beilage der Tages-Post

NUMMER 13 • 11. JAHRGANG

LINZ, 27. März 1943

Aus der Linzer Brückengeschichte

Von Dr. Kreczi, Linz

Wer sich über sein mehr oder weniger reiches Wissen über allgemeine Geschichte hinaus noch für die Vergangenheit seiner engeren Heimat interessiert, wird eines Tages inne werden, daß die konkreten geschichtlichen Fragen über den Bereich des Wissens in den seines Erlebens dringen. Er weiß nicht nur Jahreszahlen und andere historische Daten, er begreift Lebenszusammenhänge. Es ist — wenn ein Vergleich gestattet ist — wie auf dem Gebiete der Photographie: der eine sieht das Lichtbild in der Fläche, in der Ebene, der andere durch ein Stereoskop räumlich, voller Gestalt und Leben. Gerade die Lokalgeschichte bietet gute Gelegenheit, über das trockene Geschichtswissen hinaus zum Einleben in Geschichte gewordene Lebenszusammenhänge zu gelangen, weil der Schauplatz der historischen Ereignisse stets vor Augen liegt.

Vor allem dem Städter, der von der Scholle getrennt ist, wird Heimatgeschichte nicht nur zur inneren Bereicherung seines Lebens, sondern trägt wesentlich bei zu seiner Verwurzelung in dem Grund und Boden, auf dem er lebt. Die Stadt wird seine Stadt, wird ihm zur Heimat. Dieser Vorgang ist von Reichtum und Schönheit der Stadt unabhängig. Er nimmt seinen Anfang aus der Vertrautheit

des Kindes mit seiner Umgebung und findet seine Vollendung im bewußten Erleben und Gestalten aus bodenverwurzelter Lebenskraft.

Der in der Stadt Großgewordene merkt erst, wenn er anderswohin verschlagen wird, wie sehr er an seiner Vaterstadt hängt. Die Straßen und Plätze, die Durchblicke und alten Häuser sind ihm vertraut; sie geben das, was Heimat vor allem zu geben vermag: das Gefühl der Geborgenheit und damit einen Halt in dem oft schweren Geschehe eines menschlichen Lebens. Der in der Stadt Fremde, den zunächst Beruf und Verdienst hieher gezogen, wird die Stadtgeschichte als einen Weg finden, der geeignet ist, zu einer Beziehung zur Stadt, ihrem Charakter und Wesen, zu gelangen. Und es ist eine Lebensfrage für die Erhaltung des linzerischen Charakters unserer Stadt, daß die vielen tausende Zuzügler in Linz nicht nur eine Arbeitsstätte finden, sondern die Stadt gerne als ihre Wahlheimat anerkennen lernen. Nur so wird die linzerische Art erkannt, geachtet, gepflegt und organisch weitergebildet. Stadtgeschichtliche Arbeit und Darstellung sind daher nicht der Ausfluß einer Lebensferne und überflüssigen Liebhaberei, sondern kultureller Dienst an der Linzer Einwohnerschaft.

In diesem Sinne ist auch das neue, kürzlich

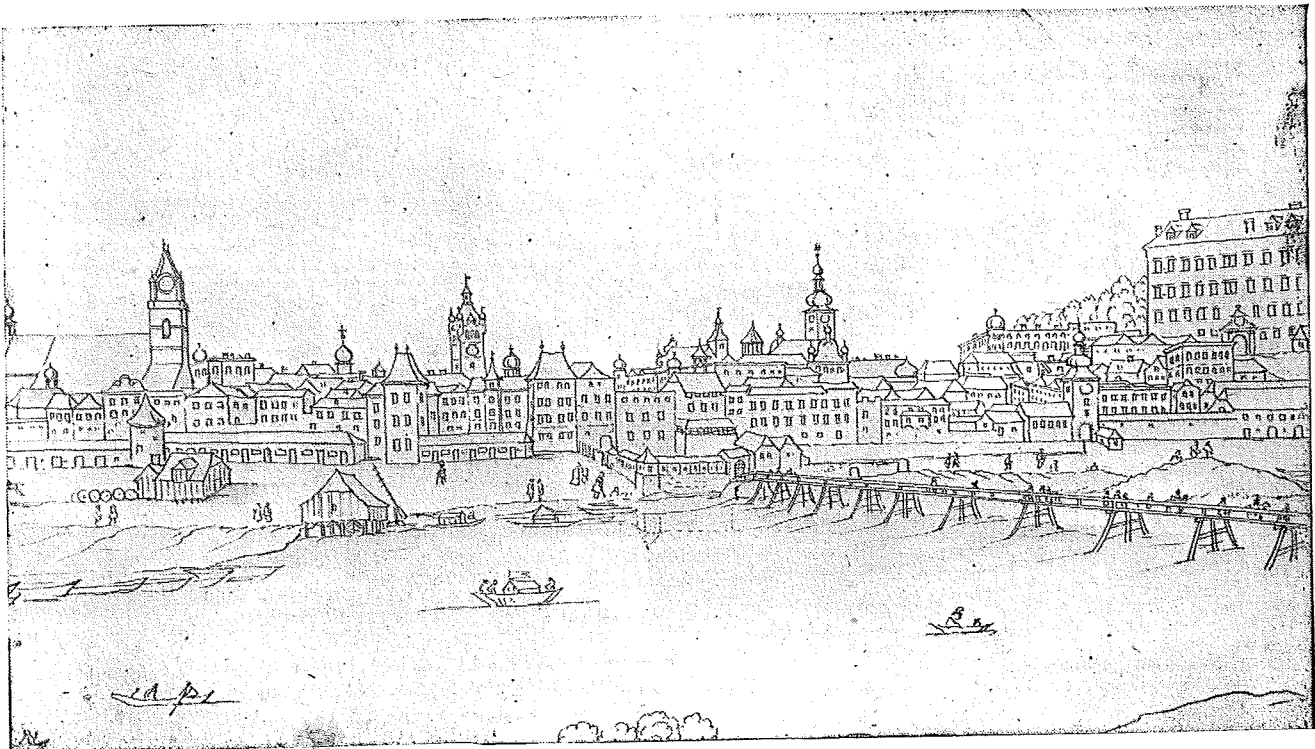


Verwundetenabzeichen für Verletzungen bei Luftangriffen

Wie berichtet, hat der Führer in Anerkennung des tapferen Verhaltens der Gesamtbevölkerung bei Luftangriffen im Heimatkriegsgebiet bestimmt, daß das Verwundetenabzeichen für Verletzungen und Beschädigungen, die durch Auswirkung feindlicher Luftangriffe entstanden sind, an alle deutschen Männer, Frauen und Kinder nach den gleichen Grundsätzen wie für die im eigentlichen Kriegsgebiet eingesetzten Soldaten verliehen werden kann.

besprochene Heft der vom Oberbürgermeister Dr. Sturma herausgegebenen Schriftenreihe: „Linz, Erde und Sendung“, das die Geschichte der Linzer Brücke und der Brückenköpfe darstellt, zu begrüßen. Die Zusammenhänge des Gegenwärtigen mit dem Vergangenen aufzuzeigen, ist die beste Einführung in die Stadtgeschichte und in das Verständnis des Gegenwärtigen. Die Vergangenheit birgt nicht nur Voraussetzungen, sondern auch Möglichkeiten. Und gerade darauf kommt es an, diese zu erkennen und auszuschöpfen und die bodenverwurzelten Ansätze zu entwickeln und zur Vollendung zu führen.

Es ist interessant zu sehen, wie die Linzer

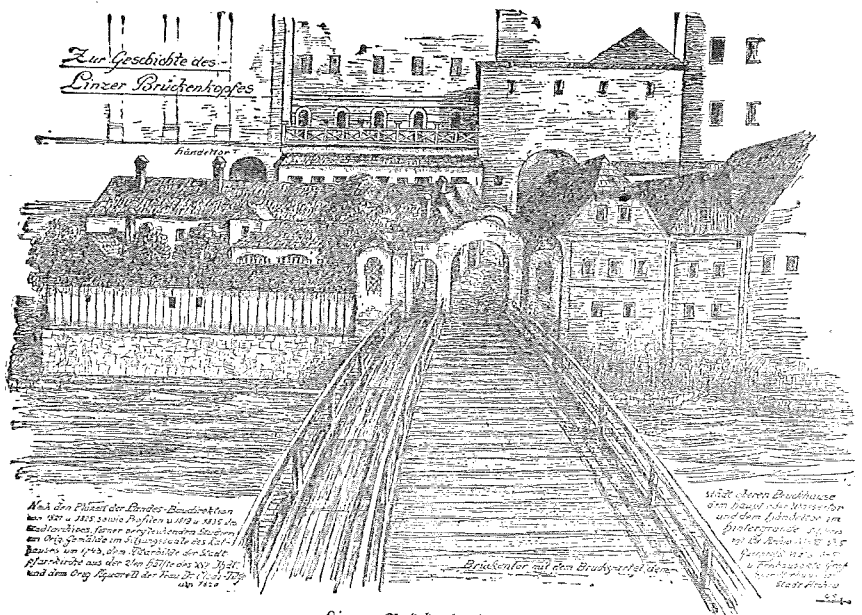


Linzer Donauansicht um 1660

Donaubrücke eine letzte Betonung der Verkehrsachse: Landstraße-Hauptstraße und der damit zusammenhängenden Richtung der Stadtverbauung und zugleich das erste jener Monumentalwerke ist, die Linz zur Donaugroßstadt gestalten werden. Damit wird die Richtung West-Ost der Stadtverbauung wieder aufgenommen, die bis in das 14. Jahrhundert die Stadtentwicklung beherrscht hat, die aber in der durch Stromteilungen, Inselbildungen und Aügürtel gekennzeichneten Stromebene ihre Begrenzung gefunden. Mit der Stromregulierung waren die ersten Voraussetzungen für eine entsprechende Uferverbauung gegeben. Unserer Zeit bleibt es jedoch vorbehalten, diese alte schlummernde Möglichkeit Wirklichkeit werden zu lassen. Es soll der Donauprospekt unserer Stadt, der in zahlreichen Darstellungen durch Jahrhunderte als die Nobelsseite der alten Stadt gezeigt wird, eine herrliche Vollendung finden.

Diese Entwicklung ist unserer Stadt so vorzeichnet, wie die Donaufurt zwischen dem Engtal und der Stromverwilderung den Donauübergang, die Brücke, Wirklichkeit werden ließ. Den handeltreibenden Bürger ließ damals die Kunde von einer Brücke über die Donau bei Linz aufhorchen. Von Passau bis Wien gab es keinen festen Stromübergang. Und das breite Wasser galt als trennende Scheide, wie die Alpenkämme die einzelnen Täler scheiden. Wie die Gebirgspässe den Ueberlandverkehr an sich zogen, so waren die Donaufurten als günstige Stellen der Stromüberquerung bekannt. Die Linzer Brücke war bald in vieler Munde. Wie hell mußte ihr Name weit in die Lande erklingen sein, wenn wir hören, daß der Markgraf von Brandenburg Anno 1548 an den Stadtmagistrat mit der Bitte um „Abnemblassung“ des Modells der Linzer Donaubrücke herangetreten ist.

Lange war der Weg vom einfachen Holzsteg, der eine Abz. bzw. Auffahrt am un-



Linzer Brückenkopf 1826

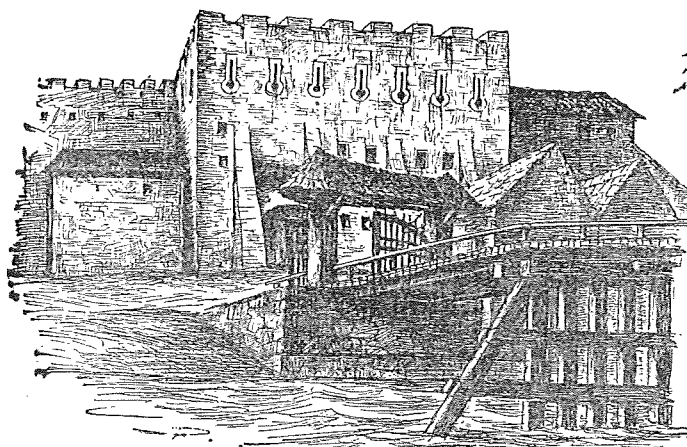
regulierten Donaustrand hatte, bis zur Großbrücke, die als Prachtstraße mit der Brückentopfverbauung eine städtebauliche Einheit bilden wird. Im Zuge dieser Entwicklung ward unserer Zeit als der gestaltenden die schwerste Aufgabe gestellt: die Stellung und Größe der Brückentopfbauten auf der Linzer Seite so zu bemessen, daß sie gegen die gewaltigen Abmessungen der Nibelungenbrücke bestehen können, andererseits aber auch dem Größenmaßstab der historischen Bauten am Wolfs-Hitlers-Platz gerecht bleiben.

Diese Zeilen skizzieren den Rahmen, in den das neue Heft der Schriftenreihe die Brücken-

geschichte zeichnet. Aus der Darstellung der Geschichte des Linzer Donauüberganges erwächst organisch der Monumentalbau der Nibelungenbrücke. Die geschichtliche Schau endet im aktuellen Bericht eines großen Zeitgeschehens. So will die Brückengeschichte auch den nicht mit Linz Vertrauten vom Miterleben seiner Zeit in die Geschichte seiner Arbeitsstätte führen und ihm wertvolle und bildliche Unterlagen bieten, die ein Baustein sein können auf dem Wege zu seiner Wahlheimat.

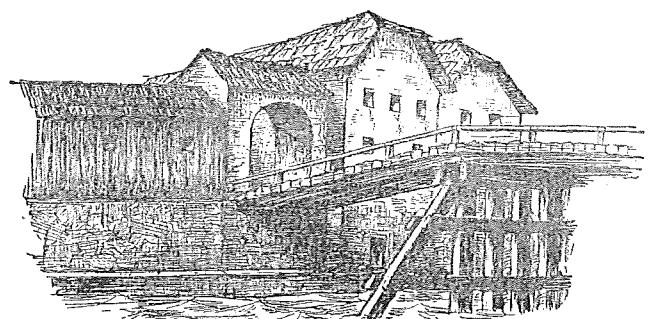
Darstellungen nach vergleichenden Studien von zeitgenössischen Originalgemälden wie von Handzeichnungen und Stichen des Landesarchivs, der Stadtbibliothek des Landesmuseum und des Rathauses.

Vermuthliches Aussehen der ältesten Brückenanlage, auf Grund von Untersuchungen an der Aufnahme nach dem Linzer Foto von 1565, einst zu Florenz, (phot. durch Oberst Bancalari) aufbewahrt im Landesarchiv, - Stadtbibliothek u. Landesmuseum, - wie an der Skizze Wolf Judens von 1520 - Original in der Nat. Gal Budapest, - Photo. im Rd. Archiv Linz.



holzernes Brückentor mit dem Mauthauszwinger und Kammeramt im Hintergrunde.

Linzer Brückenkopf 1565 (links), 1660 (rechts oben) und 1742 (rechts unten)
Nachzeichnungen von Otto Sachsperger

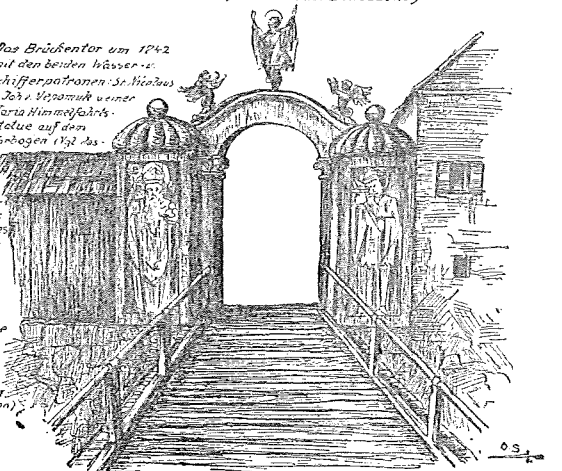


Darstellung nach einer Handzeichnung aus der Mitte des 17. Jhdt. gefunden im Stifte Lambach, vormalig Stadtbibliothek Linz. (Stadtprospekt von der Donauseite.)

Das Brückentor um 1742 mit den beiden Wasser- u. Schifferpatronen St. Nikolaus u. Joh. u. Veronika u. einer Maria Himmelfahrt. Statue auf dem Torbogen (vgl. S. 10).

Genäueln im Sitzungssaale des Rathauses (um 1740).

Die Brücke fand später eine Erweiterung (Plan von 1821 - 1824 d. d. Bau Direktion).



Nitlungubridae
amerikan. Postendruckerei, Tafel

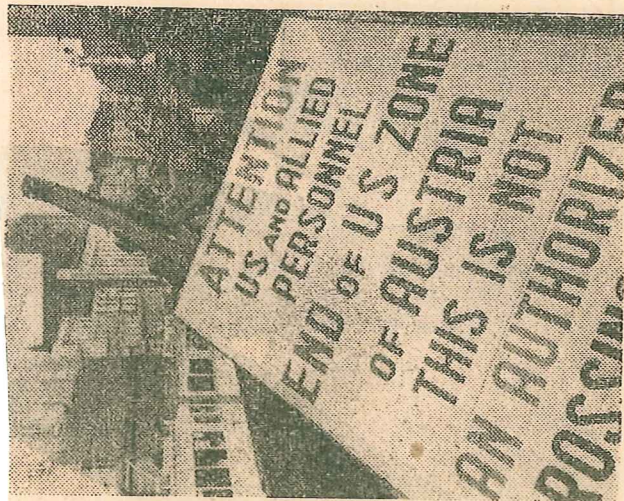
37.8.7p55

31. August 1955

Nun montieren auch die Amerikaner am Linzer Brückenkopf ab.

Bild oben: USIA-Greislereien — für immer geschlossen — verschwundener Weingeistzauber
Bild Mitte: Die Stadtverwaltung Linz läßt von Arbeitern des Tiefbauamtes das russische Wachlokal entfernen

Bild unten: Die berühmte Tafel, auf der US- und alliierte Personen darauf aufmerksam gemacht wurden, daß hier die amerikanische Zone Österreichs endete, wird auf Lkw. verladen



Nibelungen-Brücke

1)

[illegible][illegible]

Nachrichten SA, 8. Mai 1965

VON TAG ZU TAG

L 1 42

Seite 5



Ein Schattenspiel des über die Linzer Donaubrücke hin- und herflutenden Lebens, Silhouetten erwartungsvoller und vom Markttreiben bereits gesättigter Besucher der Urfahrer Lände mit ihren lärmenden Freuden zauberte der Photograph wie mit der Schere geschnitten auf seinen Film.

Photo: Römer

Nachrichten, Voutapp zu Tap, S. 7
Di, 16. Nov. 1965

Mehr Licht für Linzer Brückenkopf

LINZ (RP). Eine moderne Beleuchtung wird an der Linzer Seite der Nibelungenbrücke errichtet; und zwar sollen am Beginn der beiden Abfahrtsrampen mit Großflächenleuchten bestückte Stahlleichtrohrmaste aufgestellt werden.

Der Mann hatte entschieden Mut!

Von Richard Kutschera

Der Abbruch des den Blick von Linz nach Urfaß beherrschenden Hauses Hauptstraße Nr. 2, das bis zum Beginn des Baues der Nibelungenbrücke auch ein Gasthaus beherbergte, ruft die Erinnerung wach, wie dieses Gebäude schon vor 26 Jahren hätte verschwinden sollen.

Obwohl die Amerikaner beiderseits der Donau gegen Linz marschierten, die Stadt schon von Granatketten aus unter Artilleriebeschuß hielten, daher eine Brückensprengung in Linz auch militärisch völlig sinn- und zwecklos geworden war, wurde am 1. Mai 1945 von General Rendulic befohlen, die Brücken in die Luft zu jagen.

Zur Durchführung dieses Befehls, dem die Räumung aller Häuser an der Donau bis zu 600 m von den Brücken vorausgehen sollte, entsandte das deutsche Armeekommando einen General als Sonderbeauftragten in die Stadt. Der dienstführende Kreisgeschäftsführer von Linz, Hans Haselmayer (ein leitender Beamter der öb. Landes-hypothekenanstalt) weigerte sich jedoch entschieden, den Räumungsauftrag auszuführen. Er widerstand allen Drohungen des

Generals und setzte ihm so energisch und temperamentvoll zu, daß dieser sich zu einer Aufschübung seines Vorhabens entschließen mußte.

Dadurch gewann Haselmayer Zeit, alle maßgeblichen Personen gegen die Brückensprengung zu mobilisieren, mit dem Erfolg, daß diese Wahnsinnstat unterblieb. Der Befehl, Linz im Häuserkampf zu verteidigen, blieb jedoch aufrecht und konnte erst am 4. Mai um 20 Uhr zu Fall gebracht werden.

Der einzige „Erfolg“ einer Brückensprengung wäre die völlige Trennung von Linz und Urfaß gewesen, womit der Stadtteil nördlich der Donau jede Strom- und Wasserversorgung, Telefonverbindung verloren hätte, weil deren Zentralen im Gebiet südlich der Donau gelegen waren. Was dies bedeutet hätte in den Tagen, da die Besetzung des Mühlviertels durch die Rote Armee, da die Donau die Trennungslinie zwischen den beiden Besatzungszonen bildete, ist kaum vorstellbar. Noch dazu jede Möglichkeit zerstört gewesen wäre, von Linz nach Urfaß zu gelangen.

Nachrichten, Vor Tag zu Tag, S. 5
Mi, 3. Mai 1967

Großübung auf der Donau

LINZ (RP). Eine Katastropheneinsatz- und Rettungsübung wird Donnerstag, 4. Mai, auf der Donau in Linz unterhalb der Nibelungenbrücke abgehalten. Die Übung geht von der Annahme aus, daß ein Personenschiff mit einem Lastkahn zusammengestoßen ist. Es sind Verletzte zu bergen und außerdem muß beachtet werden, daß auf einem Schiff radioaktive Substanzen mitgeführt werden. An der Übung wirken unter anderen Pioniere und Hubschrauber des Bundesheeres, die Feuerwehr der Stadt Linz, die Polizei, Fallschirmspringer der Rettungsflygwacht, das Rote Kreuz und die Stromaufsicht mit. Die beiden Schiffe werden von der DDSG beigestellt. Beginn 10 Uhr.

Newsichten, von Tag zu Tag, S. 6
FR, 14. März 1968



Jetzt wird's ernst

mit der Reparatur der Linzer Nibelungenbrücke. Die Vorarbeiten für die Installierung der neuen ~~zwölf Meter hohen~~ Beleuchtungskörper wurde schon gestartet. Bereits diese Arbeiten werden Verkehrshindernisse heraufbeschwören, in den Nachtstunden muß sogar die Straßenbahn-Oberleitung zeitweilig demontiert werden.

Foto: OÖN/Aigner

Nachrichten, von Tag zu Tag, S. 6
Mo, 8. April 1968

Neuer Spezialbelag für Fahrbahn Nibelungenbrücke ist Sorgenkind

LINZ (RP). Seit jeher bereitet der Stadtgemeinde Linz der Fahrbahnbelag auf der Nibelungenbrücke Sorgen. Ständig müssen Ausbesserungsarbeiten vorgenommen werden, da der enorme Verkehr und die Straßenbahn zu starken Schwingungen der Brücke führen und dadurch immer wieder Risse im Fahrbahnbelag auftreten. Unmittelbar nach dem Ende des Urfahrer Jahrmarktes wird auf einem Viertel der Fahrbahn ein neuer Spezialbelag aufgetragen, der sich seit einigen Jahren auf der Ostbrücke ausgezeichnet bewährt. Die Ausbesserungsarbeiten werden etwa drei Wochen dauern. Im nächsten Jahr soll dann auf der anderen Hälfte der Brücke dieser Belag aufgetragen werden; ein Viertel der Fahrbahn wurde schon im Vorjahr ausgebessert.

Öö. Nachrichten, S. 10
SA, 20. Juli 1968

Belag für Nibelungenbrücke

LINZ (RP). In den kommenden Wochen werden die schon angekündigten Belagsarbeiten auf der Linzer Nibelungenbrücke in Angriff genommen. Der 18 Jahre alte Belag — alljährlich waren immer kleinere Ausbesserungsarbeiten notwendig — ist auf größeren Flächen schon so schadhaf, daß eine umfassendere Erneuerung unbedingt notwendig geworden ist. Der Zeitpunkt erscheint den Verantwortlichen aus zweierlei Gründen günstig: Erstens können diese Arbeiten nur bei warmem Wetter vorgenommen werden, und zweitens fällt der Zeitpunkt mit dem Schienenersatzverkehr der ESG günstig zusammen.

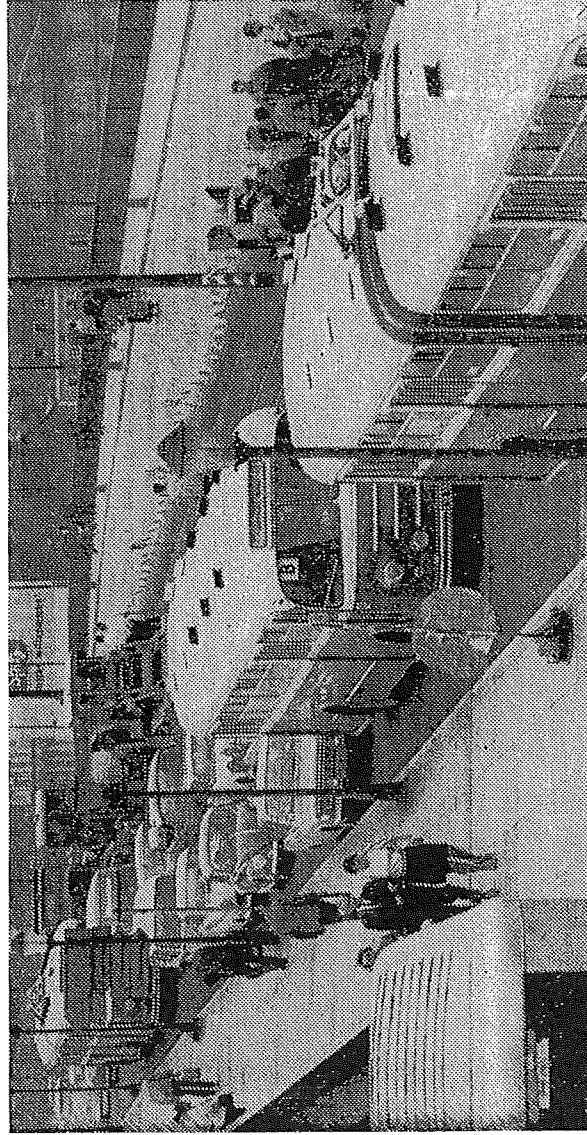
News, Vor Tag zu Tag, S. 6
Di, 6. Aug. 1968

Nach Hauptplatz nun auch Brücke Verkehrshindernisse ohne Ende

LINZ (RP). Montag wurde mit den Instandsetzungsarbeiten auf der Nibelungenbrücke begonnen; die Decke der westlichen Brückenfahrbahn wird von der Strommitte bis zum Linzer Brückenkopf erneuert.

Vom Urfahrer Brückenkopf bis zur Strommitte wurde diese Instandsetzung schon im vergangenen Jahr vorgenommen. Die östliche Brückenfahrbahn, auf der heuer nur kleinere Ausbesserungen vorgenommen werden, soll dann im nächsten Jahr durchgehend erneuert werden.

Bei den Instandsetzungsarbeiten auf der westlichen Brückenfahrbahn handelt es sich um eine grundlegende Erneuerung. Der alte Belag wird einschließlich der Isolierung entfernt und der neue wird in drei Schichten direkt auf dem Tragwerk aufgetragen. Die verkehrsbehindernden Arbeiten werden voraussichtlich etwa zehn Tage dauern.



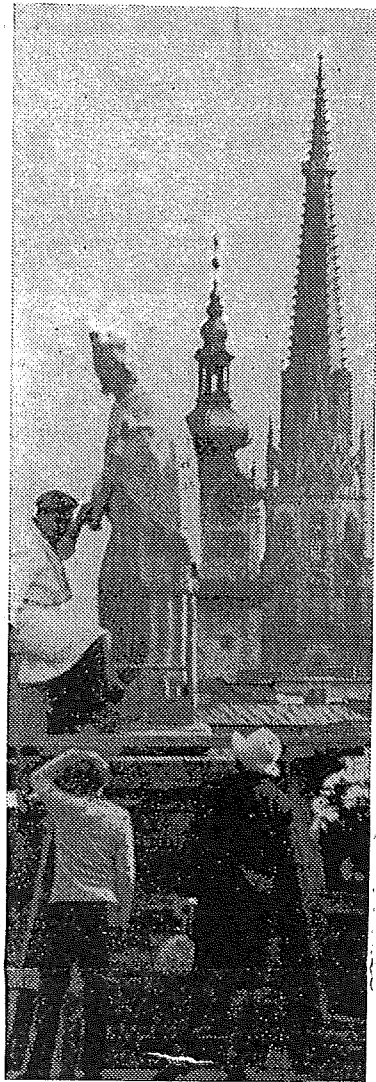
Verkehrsstauungen fast ohne Ende bilden sich zu den Stoßzeiten auf der Linzer Nibelungenbrücke, deren westliche Fahrbahn durch Bauarbeiten verengt ist. Der alte Straßenbelag wurde einschließlich der Isolierung entfernt und derzeit werden drei Schichten des neuen Belages aufgetragen. Mitte nächster Woche hofft man, die verkehrsbehindernden Arbeiten abgeschlossen zu haben.

OÖN-Photo

Neuigkeiten, von Tag zu Tag, S. 6
Do, 12. Sept. 1968

Rampe wird verbreitert

LINZ (RP). Die Ostrampe am südlichen Brückenkopf der Nibelungenbrücke in Linz wird zwischen der Brücke und der Rechten Donaustraße auf zwölf Meter verbreitert. Dazu muß der Gehsteig beim Finanzgebäude Ost beseitigt und der Gehsteig auf der Donauseite schmaler gemacht werden. Auch die Verkehrsinseln müssen verkleinert werden. Mit den Bauarbeiten soll Montag, 16. September, begonnen werden. Die Bauzeit wird etwa sechs Wochen dauern.



Nachrichten
 Von Tag zu Tag
 S. 5
 SA, 21. Sept. 1968

Spätheimkehrer St. Nepomuk

Manche ältere Linzer können sich vielleicht noch entsinnen, daß an der alten eisernen Donaubrücke ein Heiliger stand. Er verscholl, nachdem er gemeinsam mit der alten Brücke abgebrochen worden war, um einer neuen, der Nibelungenbrücke, Platz zu machen, in irgendwelchen Depots. Gestern schlug ihm die Stunde der Wiederkehr: er wurde am Urfahrer Brückenkopf wieder aufgestellt. Sogleich begann der Linzer Bildhauer Huber mit der Renovierung, die nach so vielen Jahren in verschiedenen Lagern dringend nötig ist, bestaunt von Passanten, die sich angestrengt zu erinnern suchten, ob sie diesen Heiligen (er entstand etwa um die Mitte des 18. Jahrhunderts) nicht schon irgendwo gesehen hätten... OÖN-Photo/Aigner

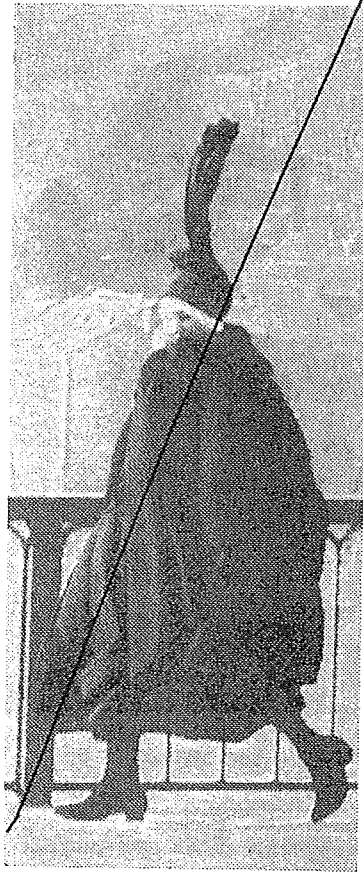
Nachrichten, Von Tag zu Tag, S. 6
Do, 24. Okt. 1968

Brückenauffahrt verbreitert

LINZ (RP). Vier Fahrspuren breit soll die Ostrampe der Nibelungenbrücke in Linz werden. Um eine ~~zusätzliche~~ Fahrspur zu gewinnen, wird derzeit der Gehsteig entlang des Finanzgebäudes beseitigt und der gegenüberliegende verschmälert. Eine moderne Beleuchtung und Verkehrsampeln, die die provisorischen ablösen, werden der Brückenauffahrt auf Linzer Seite ein neues Gepräge geben.

Nachrichten, Vontag zu Tag
S. 7

Samstag, 14. Februar 1970



Für eine Nonne ist es besonders schwierig, nicht aus dem Gleichgewicht zu kommen, wenn ihr der respektlose Sturm auf der Nibelungenbrücke die klösterliche Tracht himmelwärts zu entführen sucht.

Photo: OÖN/Aigner

Nachrichten, Freitag, 15. Juni 1970
Mo, 15. Juni 1970

Tramway-Stopp an Brücke

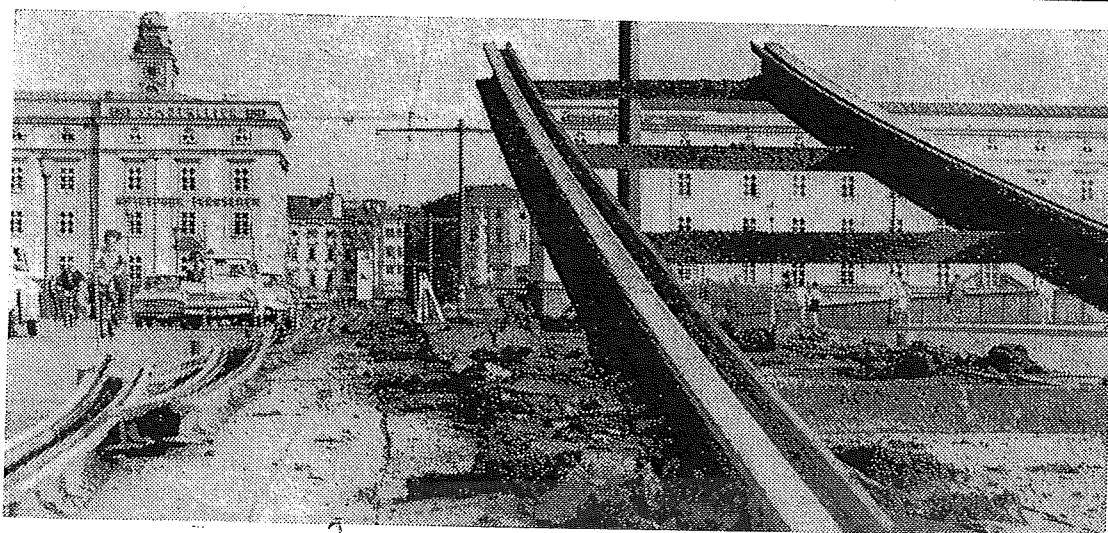
LINZ (RP/OÖN). Wieder einmal ist es so weit, daß die Gleisanlagen auf der Nibelungenbrücke erneuert werden müssen. Die ~~ESG~~ ^{ESG} wird voraussichtlich nächsten Dienstag, 23. Juni, mit den Arbeiten beginnen. Die Folge davon sind Verkehrsbehinderungen: während der Bauzeit kann die Straßenbahn nicht über die Brücke geführt werden, weshalb die Urfahrer Autobuslinien bis zum Hauptplatz verkehren. Bereits morgen, Dienstag, muß wegen der Bauarbeiten für die zweite Straßenbrücke über die Donau die Freistädter Straße zwischen der Prager Straße und der Zufahrt zum Urnenhain gesperrt werden. Die Umleitung erfolgt über die Broschgasse.

- . . .

OÖ. Nachrichten, S. 7

MITTWOCH, 24. JUNI 1970

VON TAG ZU TAG



Ein Bild wie nach einem Bomben-
angriff bietet seit gestern der Mittel-
teil der Nibelungenbrücke in Linz:
Termingerecht begann die ESG mit den
angekündigten Arbeiten zur Erneue-
rung der Straßenbahn-Gleisanlagen,
die mehrere Wochen lang dauern
werden.

Photo: OÖN/Aigner

OBERÖSTERREICHISCHE Nachrichten

VEREINIGT MIT DER · TAGES-POST · GEGRÜNDET 1865

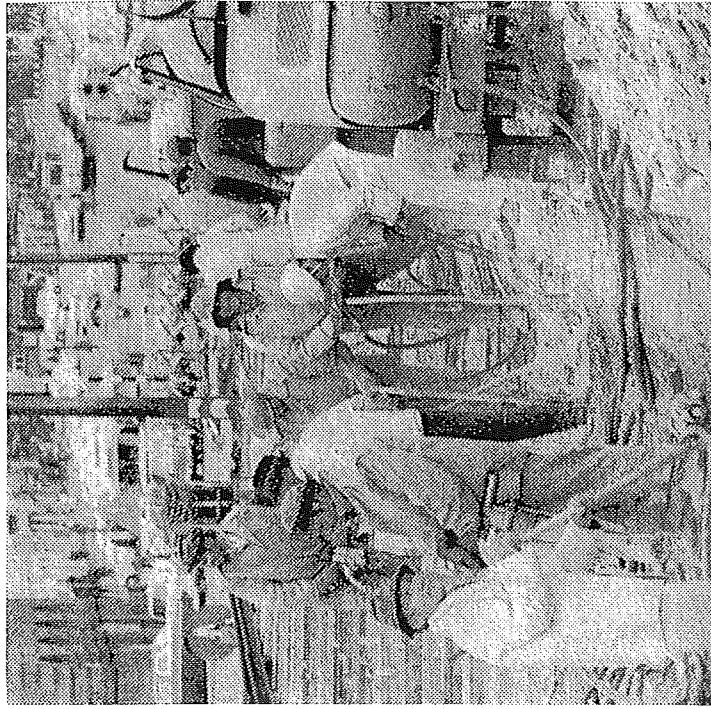
S 2.—

Donnerstag, 16. Juli 1970

Nr. 162**

WESTÖSTERREICHS GRÖSSTE TAGESZEITUNG

Halbzeit an der Brücke



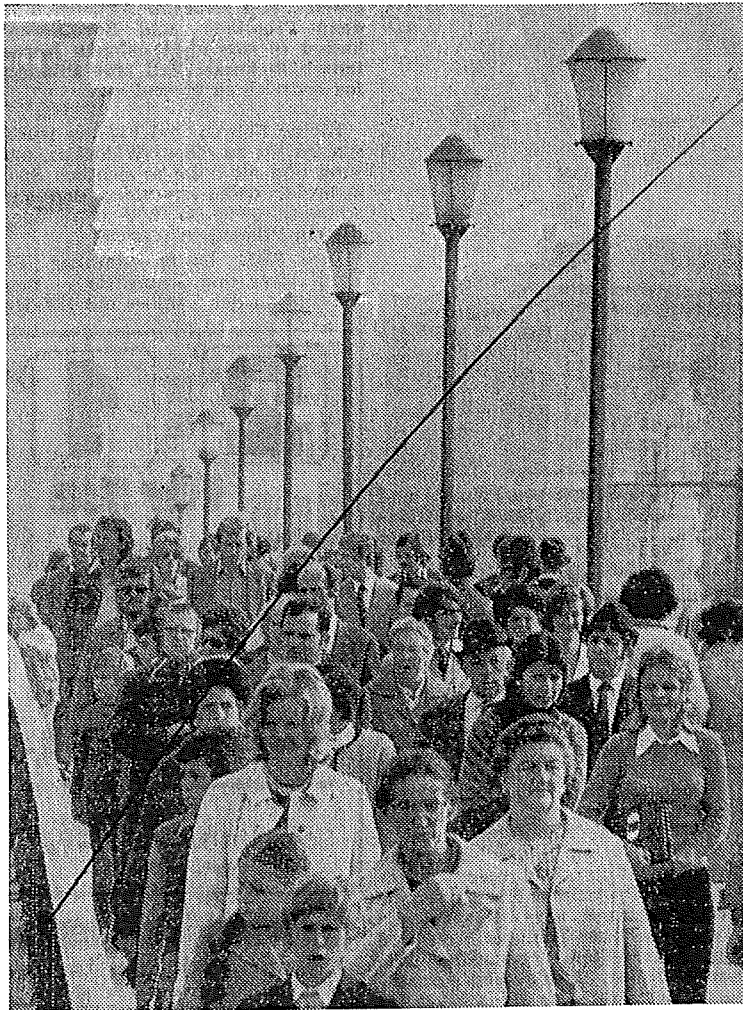
IN DIE ZWEITE HALBEZEIT gehen die Ausbesserungsarbeiten an der Linzer Nibelungenbrücke. Vor Wolkenbrüchen gut „besetzt“, rückt die Arbeiterkolonne dem schadhafte gewordenen Beton im Eiltempo zu Leibe. Die Straßenbahn wird allerdings noch einige Zeit in den Hintergrund verbannt bleiben. Photo: OÖN/Aigner

Von Top zu Top
Mi, 25. Okt. 1972

Nibelungenbrücke zum Teil gesperrt

LINZ (ÖÖN). Mit empfindlichen ~~Verkehrsstauungen~~ Stauungen muß in den nächsten Tagen im Bereich der Nibelungenbrücke in Linz durch den Einbau der Fertigteile für die Fußgeherunterführung gerechnet werden. Die Bundespolizeidirektion Linz teilt in diesem Zusammenhang mit, daß die Ostrampe der Nibelungenbrücke von heute, Mittwoch, 19 Uhr, bis Montag, 30. Oktober, 5 Uhr, für den gesamten Verkehr gesperrt werden muß. Die Umleitung von und nach Urfahr erfolgt über die Westrampe der Nibelungenbrücke bzw. über die Eisenbahnbrücke (die einbahnmäßige Regelung ist für die Dauer der Umleitung aufgehoben). Die Ausfahrt vom Hauptplatz in Richtung Römerbergtunnel bzw. Wilhering ist nur über die Hofgasse—Hofberg möglich. Wegen dieser Umleitungen richtet die Polizei an die Kraftfahrer den Appell, nach Möglichkeit öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen.

Neuigkeiten, Von Tap zu Tap, S. 7
Mo, 8. Okt. 1973



In Scharen kamen gestern den ganzen Tag über die Schaulustigen über die Nibelungenbrücke zum Jahrmarktsgelände nach Urfahr. OÖN-Photo

Nach Drama auf Linzer Brücke: Noch niemand vermißt gemeldet

LINZ (ÖÖN-hw). Auch gestern wartete die Linzer Polizei vergeblich auf eine passende Vermisstenanzeige. Damit geht für die Kriminalisten das Rätselraten um das Opfer jenes Verbrechens weiter, das sie seit Samstag nacht beschäftigt. Wie berichtet, hatte der taubstumme Chemiearbeiter Franz Harl (20) aus Linz in dieser Nacht einen unbekannten Passanten von der Linzer Nibelungenbrücke in die Donau geworfen, nachdem er von diesem angeblich angerempelt worden war.

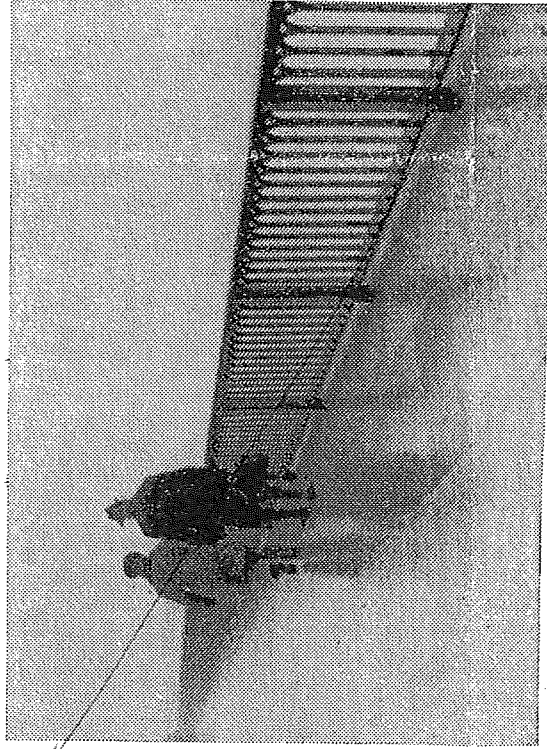
„Der Mann ist mit großer Wahrscheinlichkeit ertrunken“, glauben die Polizisten nach wie vor. Dementsprechend wurde Harl gestern auch wegen Mordes angezeigt. Daß sich der Passant ans Ufer retten konnte, schließt man beinahe aus: die Donau hat eine Wassertemperatur von vier Grad, zur Tatzeit herrschte dichter Nebel, und der Hineingeworfene trug überdies einen dicken Wintermantel.

Das Opfer des Taubstummen hätte etwa zwanzig Meter weit ans

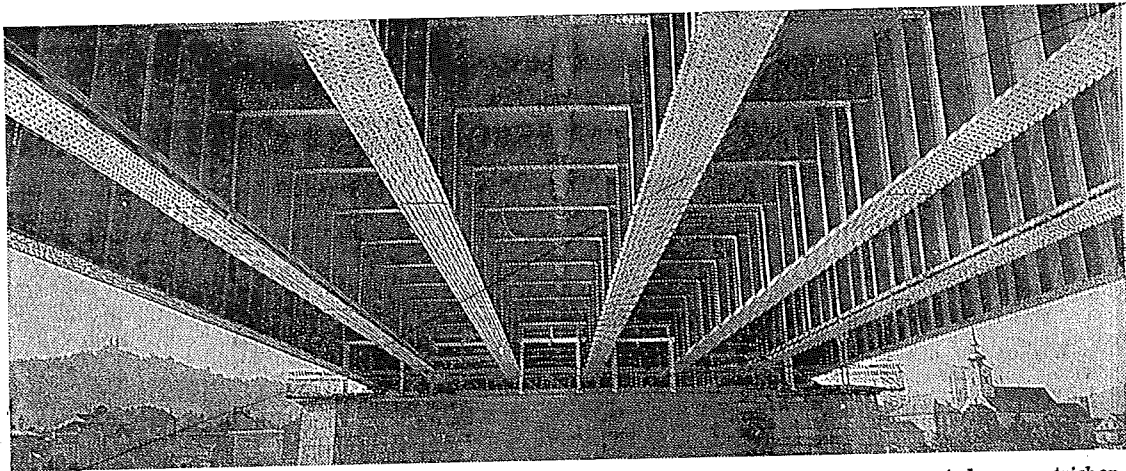
Linzer Ufer schwimmen müssen. Die bis zur Anlegestelle schräg verlaufende Uferböschung hätte dem Hineingeworfenen jedenfalls eine Chance für eine Rettung geboten. Weiter stromabwärts beginnt die senkrecht abfallende Magazinslände, wo ein Herausklettern unmöglich ist.

„Hätten wir den Zeugen nicht gehabt, wäre das ein perfektes Verbrechen“, sieht Oberpolizeirat Dok-

tor Eipeldauer diesen Fall aus der Sicht des Kriminalisten. Die konkreten Angaben des Heizers Manfred Lang (25), der nicht in Linz — wie irrtümlich berichtet —, sondern in Hartkirchen bei Eferding wohnt, dürften Harl auch zu dem prompten Geständnis bewogen haben. „Er gab mir jedenfalls zu verstehen, daß er ganz verblüfft sei, woher die Polizei das alles wisse“, erzählte der Taubstummenolmetsch Erich Neuweg den ÖÖN.



ZWÖLF METER tief war das Opfer abgestürzt, ehe es auf dem Wasser aufschlug. Der Taubstumme hatte den Passanten ausgehoben und über das 90 Zentimeter hohe Brückengeländer gekippt.
Foto: ÖÖN/Aigner



DIE EISENKONSTRUKTION der Nibelungenbrücke, eine Fläche von 40.000 Quadratmetern, wird neu gestrichen und korrosionsfest gemacht. Das Unterfangen kostet 13 Millionen Schilling. Foto: OÖN/Aigner

Kosmetik für Nibelungenbrücke Anstrich kostet 13 Millionen

LINZ (OÖN-mb). Kosmetik für die Linzer Nibelungenbrücke: Die tonnenschwere Stahlkonstruktion, in den Jahren 1938 bis 1940 errichtet, bekommt einen neuen Anstrich verpaßt, da Rost und Abgase sie besonders an ihren genieteten Stellen arg in Mitleidenschaft gezogen haben. Die Arbeiten beginnen heute.

Der jetzige Anstrich stammt aus dem Jahre 1959. Die abgashaltige Linzer Luft, vor allem aber das Streusalz, das im Winter von der Fahrbahn durchsickert, haben dem Stahlskelett nicht gutgetan. 40.000 Quadratmeter sind zu bepinseln, jedoch nicht mehr wie bisher mit einem gewöhnlichen Ölanstrich. Diesmal kommt eine besonders widerstandsfähige Kunststoffbeschichtung drauf.

Das Anstreichunternehmen wird rund eineinhalb Jahre in Anspruch nehmen; es soll vor dem Winter 1976 beendet sein und kommt auf rund 13 Millionen zu stehen. Gearbeitet wird von einem fahrbaren Brückenwagen und Hilfsgerüsten aus. Der Verkehr über die Brücke wird dadurch nicht beeinträchtigt. Nur beim Streichen des Geländers wird es kleinere Behinderungen für Fußgänger geben.

Als Auftakt muß der alte Farbelag mit einem Sandstrahlgebläse entfernt werden; erst dann wird der aus mehreren Schichten bestehende neue Belag aufgetragen, dessen oberste Schicht in einem grauen Farbton gehalten ist. Seine Korrosionsbeständigkeit soll dafür garantieren, daß er zumindest 15 Jahre lang hält. Bis zum Beginn der kal-

ten Jahreszeit sollen heuer noch 40 Prozent der Anstreicharbeiten erledigt sein. Zehn Männer werden täglich im Pinseleinsatz stehen, für den drei Linzer Firmen verantwortlich zeichnen.

Nachrichten, Von Tap zu Tap, S. 5
Mi, 30. Juli 1975

Von Nibelungenbrücke in Donau gesprungen: tot

LINZ (ÖÖN). „Mir ist heiß“, rief Montag abend der stark alkoholisierte Hilfsarbeiter Franz Degroute (26) aus Linz zwei Zechkumpanen auf der Linzer Nibelungenbrücke zu. Dann balancierte der Mann auf dem Geländer und sprang kopfüber in die Donau. Zeugen berichteten, daß ein namentlich nicht bekannter Mann Degroute zu retten versuchte. Bevor dieser jedoch den Hilfsarbeiter auf Höhe des Tourotels schwimmend erreichen konnte, versank Degroute in den Fluten. Die Leiche des Mannes wurde bisher nicht geborgen.

Von Tag zu Tag
Do, 28. Aug. 1975

Nachrichten 5



IM GLANZE frisch lackierter Fahnenstangen und wehender Fahnen präsentiert sich die Linzer Nibelungenbrücke. Die Landesfarben sind für die Fahnenaufzieher aber offenbar noch immer Glückssache: So wie im Bild, weiß-rot, stimmt es, zwei rot-weiße Fahnen sind aber auch dazwischengerutscht. Die Lösung ist einfach: einfach umdrehen.

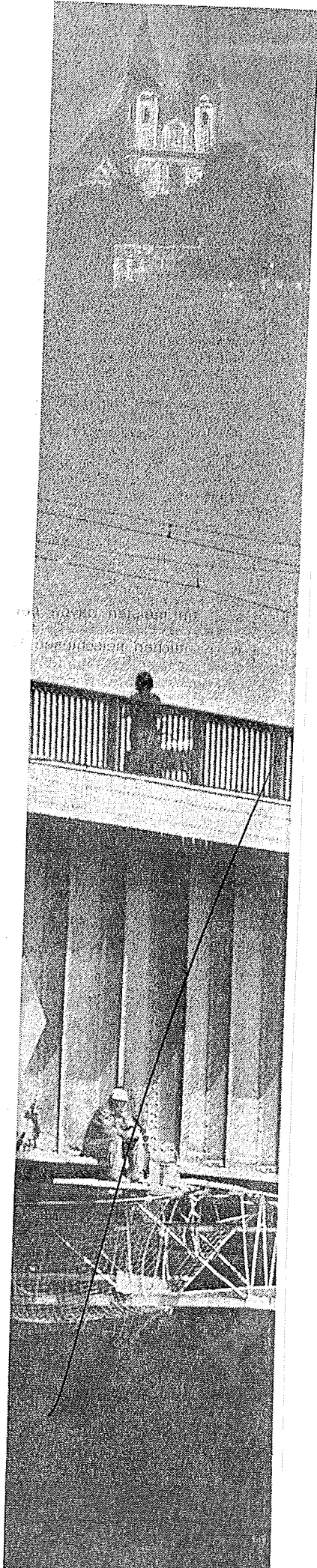
Foto: OÖN/Aigner

Luftige Jause

EINEN SPERRSITZ hatte sich dieser Brückenarbeiter gestern für seine Mittagspause ausgesucht: Das Plätzchen zwischen Himmel und Wasser an der Unterseite der Linzer Nibelungenbrücke machte ihm bestimmt keinen streitig.

Foto: OÖN/Aigner

Nachrichten, von Tag zu Tag, S.
Do, 24. Juni 1976



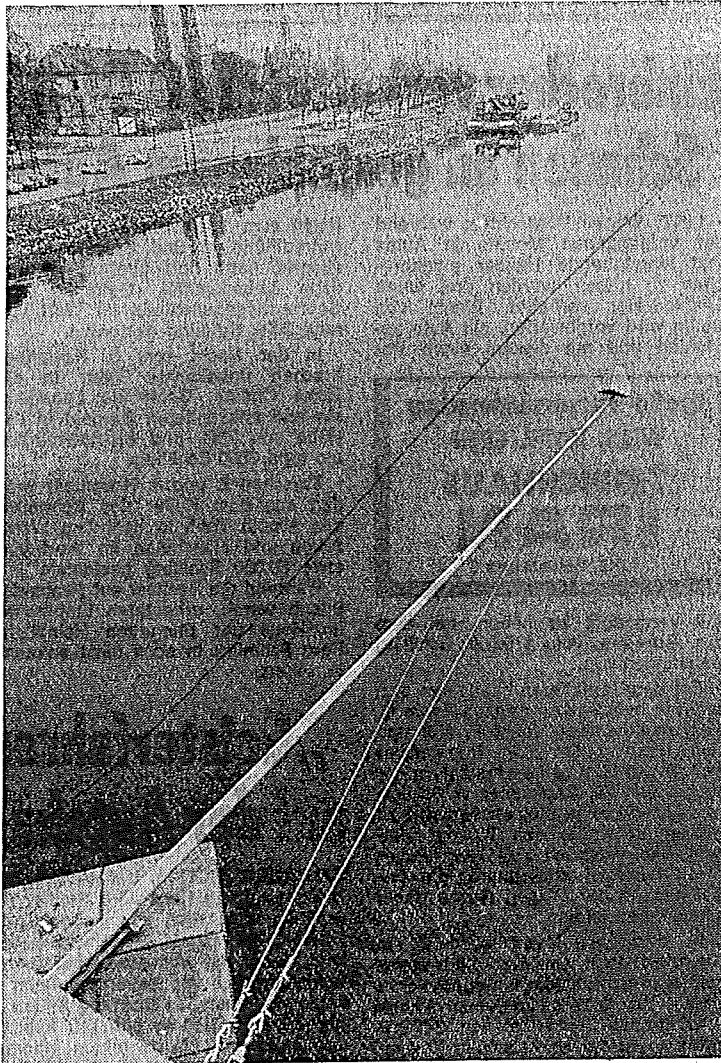
Nachrichten, von Top zu Top, S. 7
Do, 7. Juli 1977

Wohin mit der Blechgöttin?

In höchste Verwirrung stürzte die Kunstsachverständigen der Stadt Linz und den ganzen Stadtsenat der Plan, den die Architektengruppe Haus Rucker u. Co., durch skurrile Einfälle genügend bekannt, für das „Forum Metall“ in Linz in die Welt setzte: Sie wollten eine sechs Meter hohe Nachbildung der griechischen Siegesgöttin Nike aus Blech, an der sie bereits länger arbeiten, ausgerechnet in einem Winkel von 45 Grad am Finanzgebäude Ost auf dem Hauptplatz aufhängen. Dort sollte die kopflose, mit Flügeln versehene Göttin „die Antike dokumentieren, die sich in die Neuzeit herübergerettet hat“. Dem Stadtsenat rauchten die Köpfe. Zuerst wollte man das Problem mit Hinweisen, das müsse erst von Statikern geprüft werden, vertagen, dann schloß man sich der Ansicht von Stadtrat Sageder an, daß dem historischen Rathausensemble eine schwebende Blechgöttin nicht allzu gut täte und lehnte ab. Die Nike hingegen wird nicht umsonst gemacht: Wahrscheinlich bekommt sie einen „Hängeplatz“ auf der Nibelungenbrücke, von wo aus ~~die stromabwärts~~ Richtung Brucknerhaus „ausstrahlen“ darf. Schauen kann sie ja nicht, ohne Kopf...

Nachrichten, Von Tag zu Tag, S. 5
Mo, 5. Nov. 1979

Signalpunkt in der Nebelsuppe



ZIEMLICH RÄTSELHAFT scheint manchen Passanten diese sonderbare Stange zu sein, die von einem Pfeiler der Linzer Nibelungenbrücke in den Strom hinausragt. Dabei ist das Geheimnis schnell gelöst: Am Ende dieses Masten ist ein Radarreflektor montiert, mit dessen Hilfe den Schiffen im Nebel das Hindernis signalisiert wird. Die Donauschiffer werden vor Beginn der herbstlichen Nebelsuppe für diese Hilfe dankbar sein.

Foto: OÖNI Wassermann

Nachrichten, von Tag zu Tag, S. 7

Mittwoch, 29. Oktober 1980

MITTWOCH, 29. OKTOBER 1980



Kosmetik für Brückenheiligen

HEILIGENKOSMETIK an der Linzer Donaubrücke: Johannes von Nepomuk hat im Lauf der vergangenen Jahre wieder viel Staub und Ruß angesetzt, die nicht nur seine Schönheit, sondern auch den Bestand seines Sandsteinkörpers beeinträchtigten. Nach einer besonders sorgfältigen Reinigung wird er nun von Bildhauer Helmut Grubauer mit einem besonderen Konservierungsmittel präpariert. Der Brückenheilige hat übrigens Tradition, wenn er auch ein paar-mal hin- und hergerückt wurde. Zuerst stand er herüber beim Mauthäusel an der hölzernen Donaubrücke, mußte beim Bau der eisernen Brücke entfernt werden, wurde dann, 1877, wieder aufgestellt und blieb bis zum Bau der Nibelungenbrücke. Der Plan seiner Ersetzung durch die monumentalen Figuren der Nibelungensage scheiterte gemeinsam mit dem tausendjährigen Reich. Aber noch etliche Jahre über diese Zeit hinaus mußte er im städtischen Bauhof warten, bis man sich seiner entsann und ihm in Urfahr ein Plätzchen anwies.

Foto: ÖÖN/Aigner

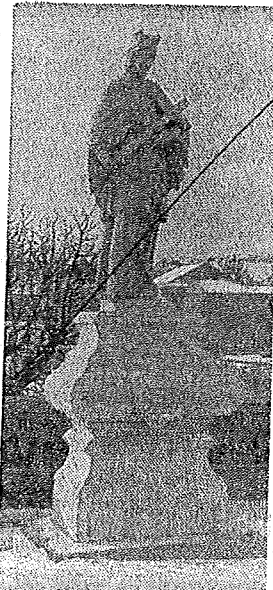
Nachrichten, Leseform, S. 15
SA, 17. Jänner 1981

Freude über den Nepomuk

Es ist eine im wahrsten Sinne helle Freude, die Statue des Johannes von Nepomuk am Urfahrer Brückenkopf zu betrachten! Hat doch diese Persönlichkeit gerade in unserer Zeit Berechtigung, beachtet zu werden, legendär durch das Patrozinium über den Verkehr und die (Reinhaltung der) Gewässer, historisch durch sein selbständiges Denken gegenüber einer Staatsdoktrin. Fehlen nur noch die fünf Sterne des Strahlenkranzes, das Symbol seiner Verschwiegenheit: T-A-C-U-I. Auch dieses Attribut anzubringen, sollte auf keine Schwierigkeiten stoßen.

Jedenfalls gebührt den zuständigen Stellen der Stadt Linz Anerkennung! Mögen andere Gemeinden Oberösterreichs sich daran ein Beispiel nehmen.

Dr. Josef Zerobin, Linz



Neuvieler / Von Tag zu Tag, S. 5
M, 6. Mai 1981

Gehsteigsperre auf der Nibelungenbrücke

LINZ. Die Aushubarbeiten für das neue Verwaltungsgebäude am Brückenkopf Urfahr machen entlang der Hauptstraße Sicherungsmaßnahmen notwendig. Voraussichtlich Mitte dieser Woche muß deshalb der Gehsteig entlang der Baugrube und auf der Nibelungenbrücke gesperrt werden. Mit Rücksicht auf Rollstuhlfahrer und Mütter mit Kinderwagen wird auf der Linzer Seite beim Finanzgebäude Ost eine provisorische Fußgängerampel installiert, die Gehsteigkanten werden abgeschrägt.

Nachrichten, Von Tag zu Tag, S. 7
FR, 6. August 1982

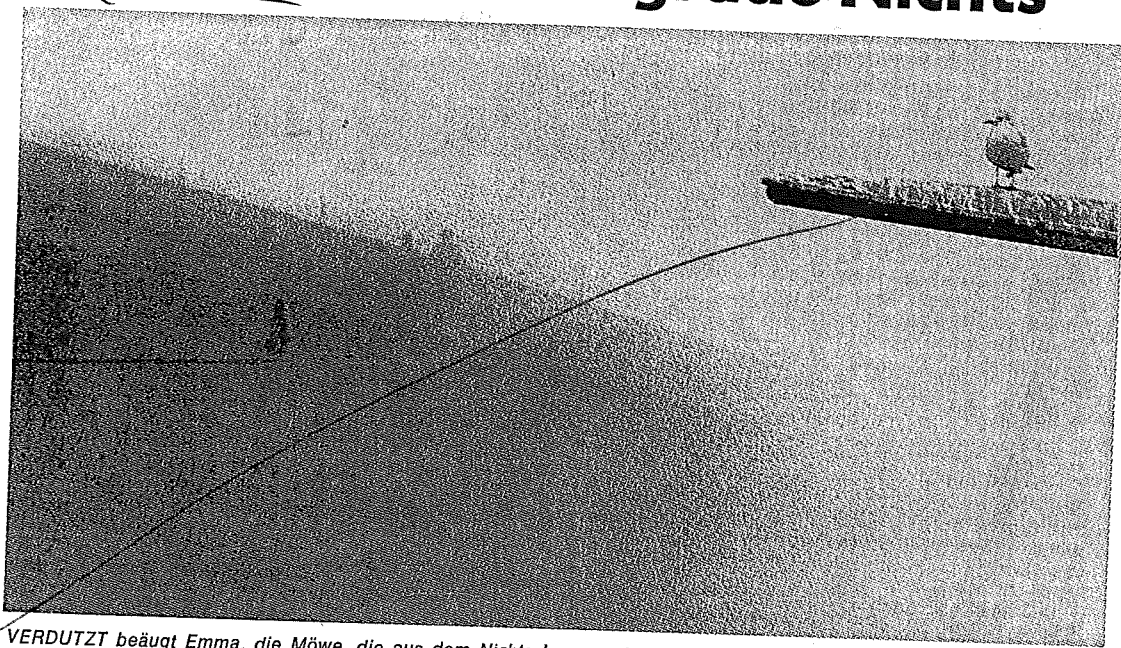
Nibelungenbrücke unter der Lupe

LINZ. Noch im August wird die Nibelungenbrücke einer eingehenden Untersuchung unterzogen, da ein Fachgutachten über ihren baulichen Zustand erstellt werden soll. Der Materialzustand der Stahl- und Betonelemente der Brückenkonstruktion wird genauestens überprüft. Um einen Einblick in das „Innenleben“ der Brücke zu bekommen, werden der Fahrbahn- und Gehsteigbelag an verschiedenen Stellen geöffnet und Materialproben entnommen. Das Ergebnis des Gutachtens dient vor allem als Entscheidungsgrundlage für künftige Sanierungsmaßnahmen. Gleichzeitig wird auch noch die Statik der in den Jahren 1938 bis 1940 erbauten Brücke kontrolliert.

Nachrichten, Von Top zu Top, S.5
FR, 14. Jänner 1983

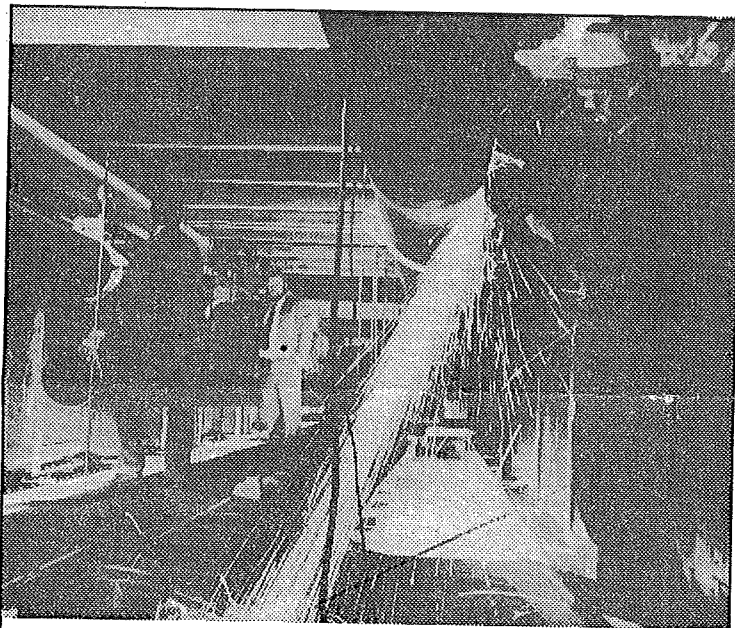
VON TAG ZU TAG

Brücke führt ins graue Nichts



VERDUTZT beäugt Emma, die Möwe, die aus dem Nichts kommenden Fußgeher auf der ins Nichts führenden Donau-
brücke. Der Linzer Nebel erwies sich gestern wieder einmal als Alleschlucker, der sogar eine halbe Brücke mühelos
verdaut.
Foto: ÖÖN/Aigner

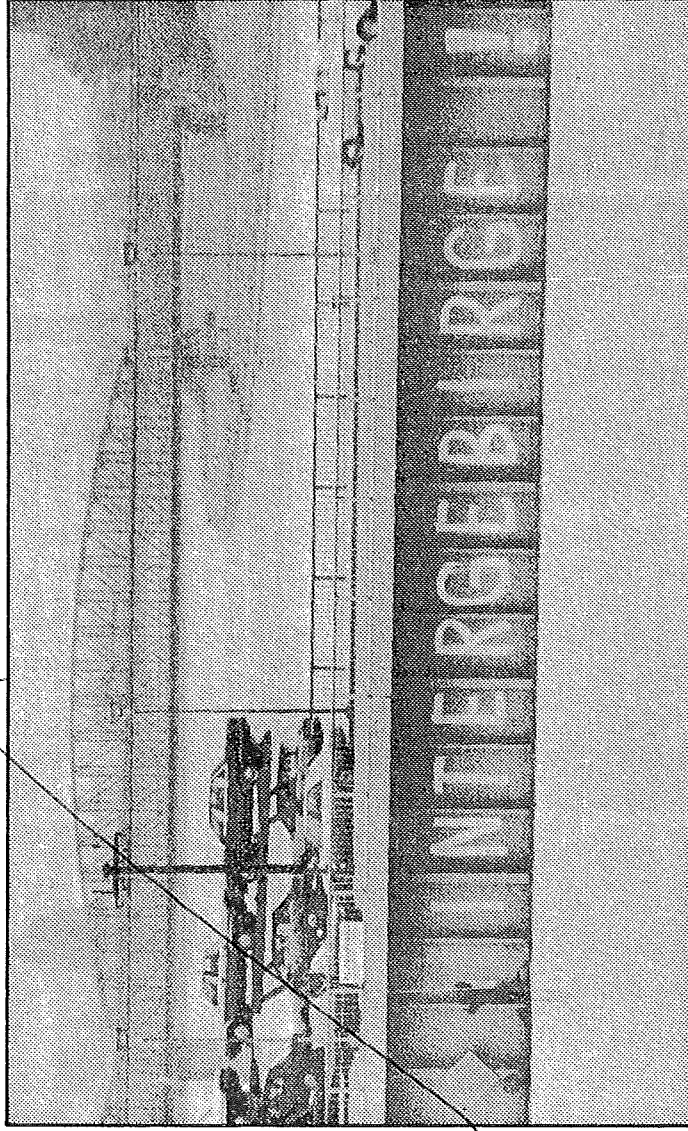
Nachrichten / Von Top zu Top, S.5
FR, 6. Juli 1984



Lange Leitung

Unter der Linzer Nibelungenbrücke wird heftig gearbeitet ~~und geschweißt~~. Dort werden derzeit die Fernwärmrohrleitungen verlegt, die dereinst das neue Rathaus in Urfahr mit Heizwärme versorgen sollen. Die lange Zuleitung vom Fernheizwerk ist fast fertig und muß in den nächsten Monaten nur noch isoliert werden.

Foto: OÖN/Aigner

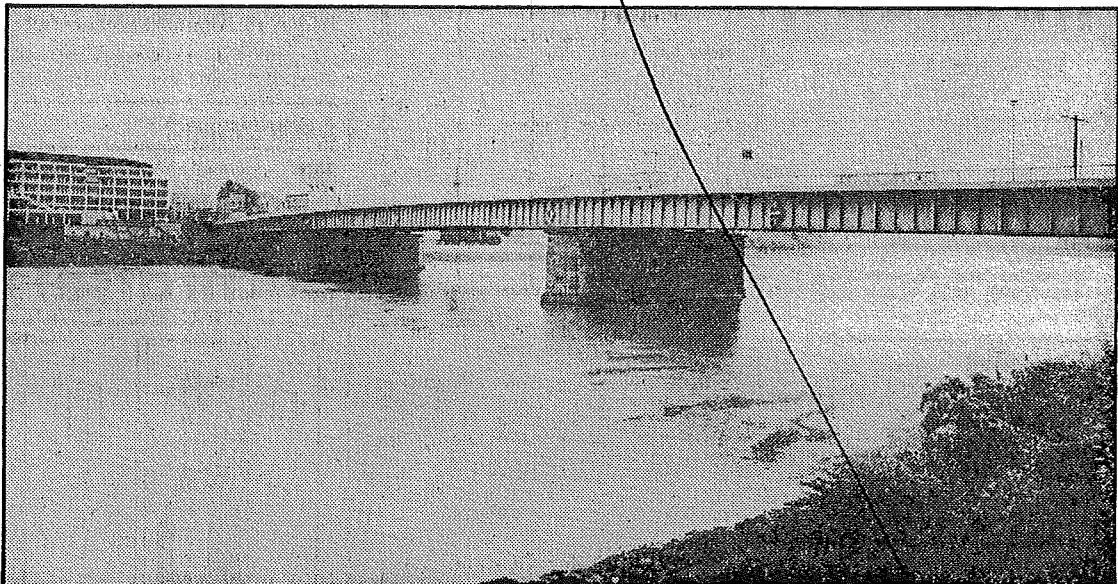


Hintergebirge verschwundet

DAS HINTERGEBIRGE wird ausstrahlt — allerdings nur auf der Linzer Nibelungenbrücke. Buchstabe für Buchstabe wird die Aufschrift, die unbekannte Aktionisten angebracht haben, nun wieder getilgt, was von dem, der diese Arbeit macht, auch einige artistische Qualitäten verlangt.

Foto: OÖN/Aigner

Nachrichten, Von Top zu Top, S. 7
Mi, 3. Okt. 1984



Vom Rost benagt

Diese Meldung kommt den Befürwortern einer neuen Donaubrücke bei Margarethen gerade recht: Die Nibelungenbrücke muß, so meldete gestern die Stadt Linz, in spätestens eineinhalb Jahren renoviert werden. Sie rostet und weist auch sonst Schäden auf. Die Folge wird eine monatelange halbseitige Sperre sein. Genau das war bisher ein Argument dafür, die von vielen bekämpfte Donaubrücke bei Margarethen raschestens zu bauen.

Foto: OÖN/Wassermann

Nachrichten, von Tag zu Tag. S. 6
FR, 11. Februar 1985

Nibelungenbrücke ist desolat

LINZ. Auf Grund eines alarmierenden Gutachtens der Landesbaudirektion über den Bauzustand muß die Sanierung der Linzer Nibelungenbrücke vorgezogen werden. Geplant war sie ab 1987, jetzt sollen die Reparaturen schon heuer beginnen und mehrere Jahre dauern. Die Kosten sind mit etwa 40 Millionen veranschlagt. 62 Prozent davon zahlt der Bund, den Rest die Stadt. Da noch Unklarheiten über Termine und Verkehrsregelung bestehen, wurde das Thema im Straßenausschuß vertagt.

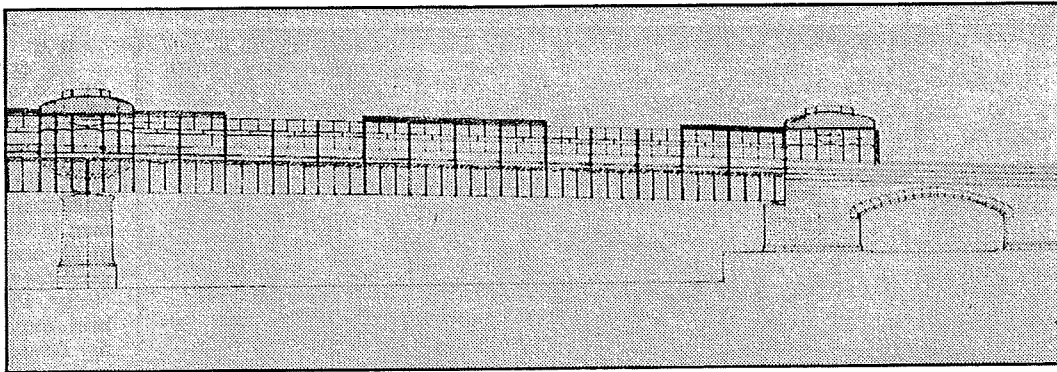
Nachrichten, Von Tag zu Tag, S. 6
Mi, 23. Jänner 1985

Gehsteig-Überdachung für Nibelungenbrücke?

LINZ. Wenn das neue Linzer Rathaus ab Herbst in Betrieb ist und viele, die Ämter aufsuchen, auch zu Fuß über die Nibelungenbrücke wandern werden, wäre es an der Zeit, die Frage zu prüfen, ob man den westseitigen Gehsteig der Brücke nicht überdachen könnte. Diese auch schon von Rathausplaner Falkner ventilierter Idee schlägt die Linzer VP vor. Vizebürgermeister Hödl: „Diese Maßnahme würde das Zufußgehen von Urfahr nach Linz und umgekehrt bei Wind und Wetter sehr erleichtern. Da die Nibelungenbrücke ohnehin saniert werden muß, ließe sich die Überdachung im selben Zeitraum problemlos machen.“

News, von Tag zu Tag, S. 7
Di, 16. April 1985

Gehsteig-Überdachung für Nibelungenbrücke geplant



SO ODER AHNLICH könnte die Überdachung des ostseitigen Gehsteigs der Nibelungenbrücke aussehen. Foto: OÖN/Aigner

Denkmalschutz entscheidet mit

LINZ (OÖN-mb). Die Stadt Linz ist in die Vorbereitung eingestiegen, ob das Projekt Wirklichkeit wird, hängt nicht zuletzt auch vom Denkmalschutz ab. Bei den Plänen, den ostseitigen Gehsteig der Nibelungenbrücke zu überdachen und damit für Fußgeher wetterfest zu machen, werden auch die Denkmalschützer ein entscheidendes Wort mitzureden haben. Ein Ansuchen der Stadt auf Beurteilung des Vorhabens aus dieser Sicht wurde bereits gestellt.

Rathaus-Architekt Falkner, der sich über die Linzer Stadtgestaltung ausführlich den Kopf zerbrochen hat, war einer der ersten, der mit der Idee des Brücken-Dachls auftauchte. Tatsache: Die Nibelungenbrücke wird von Passanten bei Wind und Wetter eher gemieden, dabei sollte sie, vor allem dann, wenn das neue Rathaus in Urfahr in Betrieb geht, die bequemste Verbindung auch für Fußgeher sein.

Die Linzer VP griff diese Ideen wieder auf und startete einen Vorstoß, und schließlich fand auch die SP daran Interesse. Fazit: Vizebürgermeister Hödl, in dessen Agenden als Straßenreferent das Vorhaben fiele, ließ das Tiefbauamt erste Projektstudien erstellen, um die Sache einmal anzukurbeln.

Von der Idee, gleich auch Geschäfte und Kioske mit einzubau-

en, kam man inzwischen wieder ab. Gedacht ist an eine ostseitige Gehsteigüberdachung mit Plexiglaskuppeln. Die Westseite soll deswegen nicht drankommen, weil der Blick hinauf ins Donautal nicht gestört werden soll, außerdem ist auf Linzer Seite die Fußgeherunterführung zur Brücke an der Ostseite.

Der Zeitpunkt bietet sich auch deswegen an, weil die Nibelungenbrücke, wie berichtet, ohnehin dringend generalsaniert werden muß und die Baumaßnahmen für die Überdachung damit in einem Aufwaschen erledigt werden könnten. Immerhin muß es sich beim Brückendach ja um eine widerstandsfähige Konstruktion handeln, die auch größere Windgeschwindigkeiten aushält.

Erst ausgerechnet werden muß, ob es einer Verstärkung des Brückentragwerks bedürfte oder

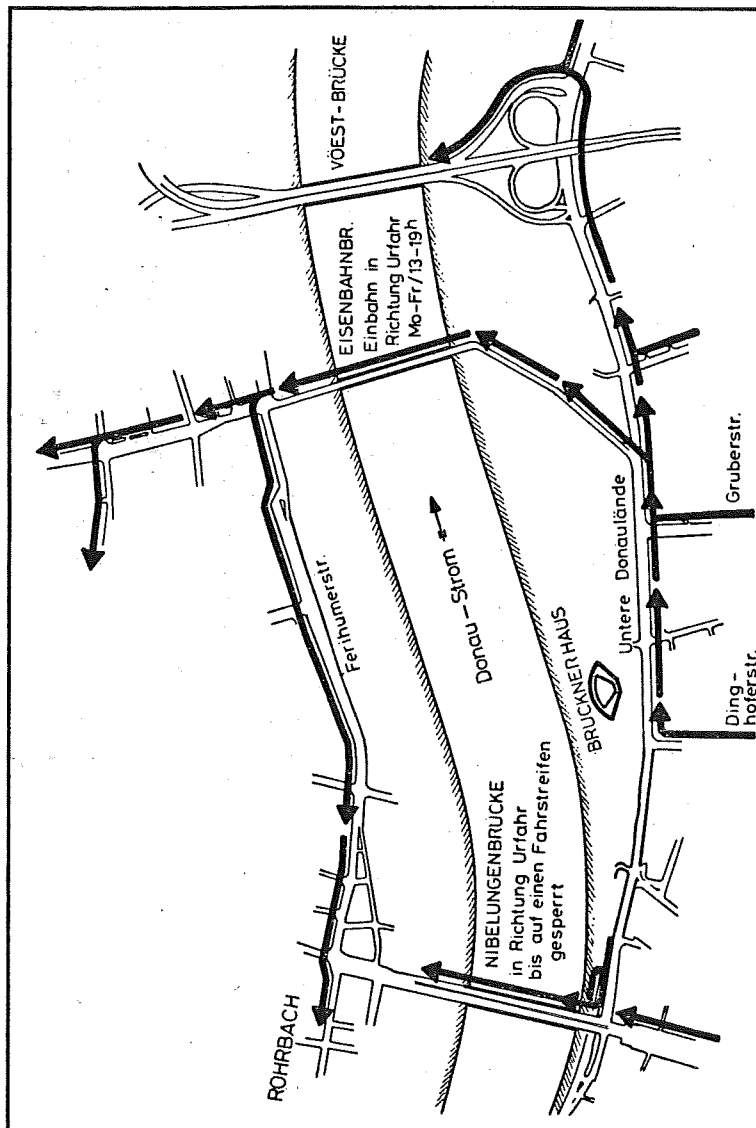
ob die Tragfähigkeit auch so ausreicht. Derzeit spekuliert man mit einem Kostenrahmen von zehn Millionen Schilling für die fußgeherfreundliche Maßnahme.

Als Bundesbauwerk steht die Nibelungenbrücke automatisch unter Denkmalschutz, daher stellte die Stadt ein Ansuchen um Überprüfung des Vorhabens auch an das Denkmalamt. „Leider sind die bisher eingereichten Unterlagen nicht ausreichend für eine Beurteilung“, sagt Dipl.-Ing. Sedlak vom Denkmalamt, der sich zum jetzigen Zeitpunkt überhaupt nicht festlegen will, wie die Stellungnahme zu den Plänen ausfallen könnte. Geprüft werden muß vor allem, wie sich die Gehsteig-Überdachung auf das Ensemble Brücke-Brückenkopf (vor allem auf Linzer Seite) auswirken würde, von Bedeutung scheint den Denkmalschützern auch die Frage, ob das Dach vom Geländer oder von der Straßenseite her gebaut wird. Ganz entscheidend kommt es natürlich auch auf die Gestaltung der Dachform an, dafür gibt es derzeit zwar einen gezeichneten Vorschlag des Planungsamtes, aber der ist noch nicht endgültig.

Neurichten, Vorapap, S. 7
Do, 2. Mai 1985

Nibelungenbrücke: Kein Dach für Fußgeher

LINZ. Die geplante Überdachung der Gehsteige auf der Linzer Nibelungenbrücke ist gestorben. Der Denkmalschutz hat gegen dieses Vorhaben — die OÖN haben darüber berichtet — Bedenken erhoben, die keine Zustimmung erwarten lassen. Nach diesen ziemlich eindeutigen Aussagen hat Bürgermeister Schanovsky die Vergabe von Zivilingenieursarbeiten gestoppt. Die Nibelungenbrücke steht wegen ihrer brückenbautechnischen und städtebaulichen Konzeption unter Denkmalschutz. Die Kosten für die Überdachung waren auf zirka zehn Millionen geschätzt worden.



Nibelungen-Plage

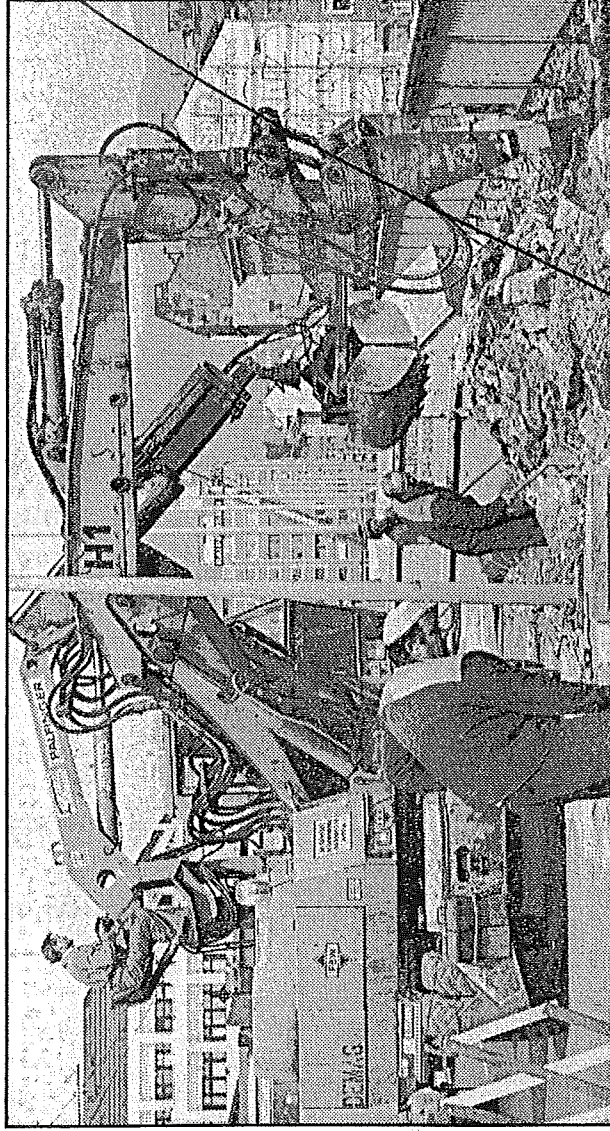
Die Sanierung der Linzer Nibelungenbrücke tritt ab 8. April in eine Phase, die es empfiehlt, diesem Donauübergang in den abendlichen Verkehrsspitzen am besten auszuweichen: Ab diesem Zeitpunkt steht auf Monate hinaus nur ein einziger Fahrstreifen in Richtung Urfahr zur Verfügung. Bis zum 7. April gibt es noch zwei Fahrstreifen. Die Graphik zeigt die Möglichkeiten der Verkehrsumleitung über die Eisenbahnbrücke (die jeweils zwischen Montag und Freitag in den Nachmittagsstunden zur Einbahn-Richtung Urfahr wird) sowie über die Voest-Brücke. Verschiedene Maßnahmen, wie zusätzliche Rechtsabbiegespuren in die Untere Donaulände oder eine eigene Linksabbiegespur von der Linken Brückenstraße in die Fethnerstraße, sollen den Verkehrsfluß erleichtern. Nach der Sanierung der donauabwärts gelegenen Brückenhälfte, die bis 15. November dauert, kommt im nächsten Jahr die andere Brückenhälfte an die Reihe, die die Nibelungen-Plage in die morgendlichen Verkehrsspitzen, also Richtung Linz, verschieben wird.

Nabeln

VON TAG ZU TAG

FREITAG, 4. APRIL 1986

5



Aufgrabungs-Zeit

Daß mit dem ersten Frühlingslüfterl die Aufgrabungen auf unseren Straßen schlagartig einsetzen, ist der leidgeprüfte Verkehrsteilnehmer schon gewohnt, und er sieht es ein. Ein großes Problem für alle Autofahrer, die in Linz wohnen oder vom Bereich nördlich der Donau einpendeln, wird die Sanierung der Nibelungenbrücke, die jetzt mit dem Aufstellen neuer Lichtmaste und der Gehsteigreparatur begann. Ab nachmittags Dienstag wird es heikel, dann gibt es teilweise Umleitungen über die Eisenbahnbrücke, die an Nachmittagen als Einbahn in Richtung Norden geführt wird.

Foto: OON/Wassermann

S.7

SA, 5. April 1986

Nachrichten

VON TAG ZU TAG



Stoff für Diskussion

Diese neue Ansicht der Nibelungenbrücke regt zur Zeit die Linzer auf: Heiße Diskussionen gibt es darüber, ob die hohen Lichtmaste, die auf der Brücke aufgepflanzt wurden, eine Verschandelung des Stadtbildes und des Blicks in Richtung Urfahr und Pöstlingberg sind oder nicht. Eines ist sicher: Besonders gefällig ist die Galerie von Beleuchtungskörpern nicht ausgefallen.

Foto: OÖN/Wassermann

Neuigkeiten, Von Tag zu Tag, S. 5
Mo, 7. April 1986

Engstelle Nibelungenbrücke: Ab Dienstag wird's ernst

LINZ. Die seit einigen Wochen andauernden Verkehrsbehinderungen auf der Urfahrner Richtungsfahrbahn der Linzer Nibelungenbrücke waren nur ein Vorspiel auf das, was ab morgen, Dienstag, los sein wird: Ab diesem Tag (8. April) wird nur noch eine Fahrspur Richtung Urfahr zu benutzen sein.

Der Verkehrsengpaß entsteht durch die vollständige Sanierung der östlichen Brückenhälfte, die bis

Herbst dauern wird. Ab kommenden Jahr ist dann die westliche Brückenhälfte (Fahrspur Richtung Linz) an der Reihe.

Damit die morgen wirksam werdende Beinahe-Blockade der Nibelungenbrücke in Richtung Urfahr für die nächsten Monate kein Verkehrstocherwahn heraufbeschwört, hat das städtische Planungsamt ein Verkehrsleitsystem erstellt, mit dem der nach Urfahr flutende Verkehr aufgeteilt wird.

Die Eisenbahnbrücke spielt dabei eine besondere Rolle: Sie wird jeweils von Montag bis Freitag von 13 bis 19 Uhr als Einbahn in Richtung Urfahr geführt. An insgesamt zehn verkehrsneuralgischen Punkten rechts- und linksseitig der Donau gelten ab Dienstag neue Regelungen, die bis Oktober gültig sein werden.

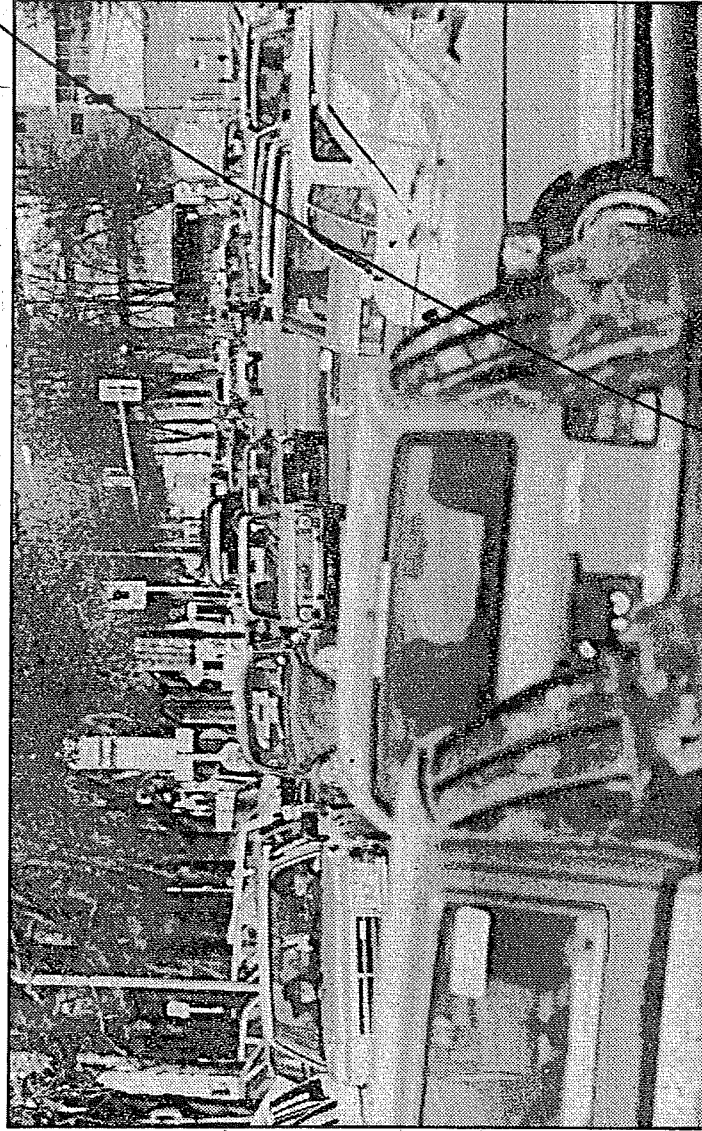
Im wesentlichen besteht das Umleitungskonzept darin, daß der vom Hauptplatz und westlich davon kommende und in Richtung Urfahr fließende Verkehr über die einspurig befahrbare Nibelungenbrücke geführt wird, während der Richtung Donau rollende Verkehr ab Dinghofer- und Gruberstraße zur Eisenbahn- bzw. zur Voestbrücke geführt wird.

Nachrichten

VON IAG ZU IAG

MITTWOCH, 9. APRIL 1986

5



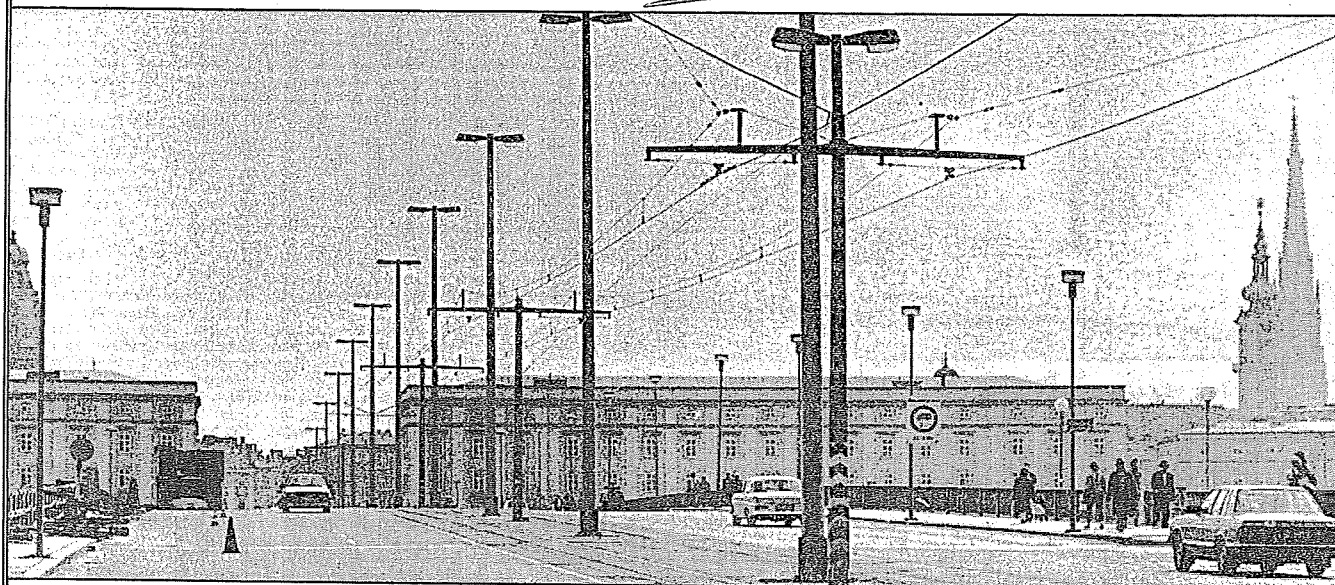
Der große Stau blieb aus

befürchtet wurde, fand nur andeutungsweise statt und verdiente höchstens die Bezeichnung „zähflüssiger Verkehr“. Das Umleitungssystem über die Eisenbahnbrücke funktionierte hervorragend, nur an der Unteren Donaulände gab es etwas längere Wartezeiten an den Ampeln.

Sowohl die Polizei als auch die Autofahrer durften sich gestern lobend auf die Schulter klopfen: Der große Stau, der wegen der Bauarbeiten auf der Nibelungenbrücke

Foto: OON/Aigner

Für viele Linzer ist die neue Nibelungenbrücken-Beleuchtung ein rotes Tuch



Sehhilfe auf Betonstelzen

Tatsächlich hat die neue Brücken-Sehhilfe im Moment wenig Chancen auf einen Schönheitspreis. Daran wird sich vermutlich auch nicht so schnell etwas ändern. Zumindest nicht solange, als die erst vor kurzem begonnene und auf vier Jahre angesetzte Total-Behandlung der Nibelungenbrücke abgeschlossen ist.

Die gewählte Variante ist die beste

„Ich weiß, daß viele Linzer die neue Beleuchtung als äußerst unschön empfinden. Da wir jedoch eine Vielzahl von Vorschriften einhalten mußten, stellte sich diese Variante letztendlich als die beste her-

aus. Die Lampen müssen schließlich die gesamte 30 Meter breite Brücke ausleuchten, ohne daß es zu einer Blendwirkung für die Schiffe kommt. Wenn aber die Galgenbalken, auf denen derzeit noch die Straßenbahnleitungen hängen, einmal verschwunden und die Kugelleuchten entlang des Brückengeländers montiert sind, wird bestimmt alles viel harmonischer werden“, ist Vizebürgermeister Dr. Carl Hödl (VP), einer der Verantwortlichen für die umstrittenen Lichterstelzen, felsenfest überzeugt.

Auch das Denkmalmal ist sicher, daß die kritischen Stimmen bald verstummen werden. Man war anfangs zwar nicht sehr glücklich über die angestrebte Lö-

Seit Wochen wirbelt die Linzer Nibelungenbrücke gewaltigen Staub auf. Allerdings weniger wegen der ratternden Baumaschinen, die dem Traditionssteg im Zuge einer Total-Überholung heftig zu Leibe rücken, sondern wegen der neuen Beleuchtungsmasten. Die meisten Linzer empfinden die 12 Meter hohen Betonstelzen nämlich als äußerst häßlich. Vor allem bekriegen sie die Länge und Anzahl der von Politikern und Denkmalschützern abgesegneten Beleuchtungsgalerie.

sung, Hofrat Dr. Gerhard Sedlak setzt jedoch voll auf die künftige kugelförmige Geländerbeleuchtung, die durch ihre dichte Reihung mit Sicherheit eine zauberhafte Wirkung herbeiführen und so die Masten entlang der Brückenmitte vergessen lassen wird.

„Schließlich“, so der hochrangige Linzer Denkmalschützer, „haben wir ja nicht der ersten Variante zugestimmt, sondern sehr wohl unsere Bedenken und Wünsche geäußert.“ Einen Sieg hat Hofrat Sedlak ohnehin errungen. „Das künftige Gehsteigpflaster wird

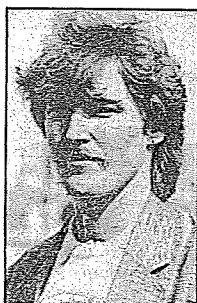
aus Granitsteinen bestehen, genauso wie vor 40 Jahren...“

Bürgermeister Prof. Hugo Schanovsky (SP), ein passionierter Fußgänger und ständiger Nibelungenbrücken-Benutzer, ist sich ebenfalls sicher, daß sich die Verantwortlichen lange den Kopf zerbrochen haben, bevor sie den Stelzenwald (insgesamt sind es zehn 12-Meter-Riesen) gesetzt haben. „Mir wurde über den Stand der Dinge immer nur berichtet. Zu einem Lokalausgleich ist es nie gekommen. Ich gehe aber davon aus, daß alle, die mit dem Projekt beauftragt waren, mit äußerster Vorsicht vorgegangen sind. Schließlich handelt es sich bei der Brücke ja um einen

äußerst markanten Punkt in unserer Stadt. Da vieles unter einem Hut gebracht werden mußte, wird man sich wohl in der Mitte getroffen haben...“

„Kaum jemandem gefällt der Stelzenwald“

Diese Mitte dürfte allerdings gar nicht nach dem Geschmack der meisten Linzer ausgefallen sein. Schließlich vergeht kaum ein Tag, an dem nicht Beschwerden über die Betonriesen geäußert werden. Grund genug für die ÖÖN, einige Brückenbenutzer an Ort und Stelle über ihre Meinung zu den neuen spindeldürren Lichtspendern zu befragen (siehe unten).



„Mir sind zwar die ständig wachsenden Schilderwälder ein viel größerer Dorn im Auge, schön ist die neue Brückenbeleuchtung aber weiß Gott nicht. Die Hälfte hätte auch genügt. Schließlich ist man vorher auch recht gut ohne sie ausgekommen. Kein Wunder, wenn die Leute schimpfen.“

Kurt Holzleitner (21)
Linz
Betriebsschlosser



„Schön sind diese lichtspendenden Steher wirklich nicht. Als Autofahrer kann's einem ja Wurscht sein, aber als Fußgänger? Ein Grünstreifen, so wie er etwa an Autobahnen vorkommt, täte der Traditionsbrücke sicherlich gut. Dann würde wenigstens nicht überall der Beton vorherrschen.“

Juliana Rinner
Linz
kfm. Angestellte



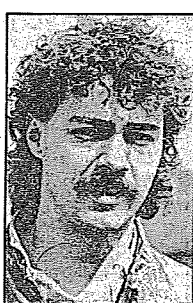
„Es ist natürlich alles Geschmacksache. Wenn man aber bedenkt, in welcher Zeit wir leben, dann sind die überdimensionalen Steher in der Mitte der Brücke schon in Ordnung. Außerdem werden die vielen kleinen Leuchten ja im Gegezug entfernt. Ich bin eben für das Moderne.“

Ernst Richter (82)
Linz
Pensionist



„Einen Schönheitspreis werden die Leuchten nicht bekommen. Auch wenn ihr Grau wunderbar zur Straße paßt. Mit etwas Fantasie hätte sich sicher eine bessere Lösung finden lassen. Zumindest eine Alternative zu diesen Riesen. Vielleicht nur halb so hoch und nicht so zahlreich.“

Margarita Kaltenbrunner
Gallneukirchen
Kosmetikerin



„Mich stören die neuen Leuchten entlang der Nibelungenbrücke wenig. Erstens schaut man beim Gehen ohnehin nicht nach oben und zweitens ist das ganze Rundherum ja auch aus nüchternem, kaltem Beton. Was aber nicht heißen soll, daß mir eine andere Lösung nicht lieber gewesen wäre.“

Karl Reinöcker (24)
Linz
Chemie-Facharbeiter



„Ich finde eigentlich nichts besonders Störendes an der neuen Beleuchtung. Eine Augenweide ist sie zwar nicht, wesentlich häßlicher sind jedoch die Träger für die Straßenbahnleitungen. Völlig verrostet und heruntergekommen. An die Lampen kann man sich schließlich gewöhnen.“

Blanka Beindl
Linz
Fotos: ÖÖN/Aigner

Nachrichten, von Tag zu Tag, S. 6
Di, 28. Oktober 1986

Linz: Winterpause bei Brückensanierung

LINZ. Seit Wochenbeginn sind die Sanierungsarbeiten an der Linzer Nibelungenbrücke eingestellt und werden frühestens im März 1987 wiederaufgenommen. Der Zeitplan für das heurige Jahr konnte durch den Einsatz von mehr Arbeitskräften und Überstunden um sechs Wochen unterschritten werden. Wenn das Ministerium das notwendige Geld bewilligt, könnte die Zeit der Verkehrsbehinderung im kommenden Jahr wiederum verkürzt werden. Die durch eine Leitungsbaustelle der Linzer Stadtbetriebe bedingte Behinderung beim Brückenkopf Urfahr wird voraussichtlich noch drei Wochen bestehen.

Nachrichten, S. 17

DONNERSTAG, 19. FEBRUAR 1987

Extra

Nachrichten

Was tut sich in

- Steyregg
- Linz • Leonding

Ab März wird es auf der Linzer Nibelungenbrücke wieder eng

Als gar nicht so dramatisch, wie ursprünglich angenommen, zeigt sich die Sanierung der Linzer Nibelungenbrücke, die im März fortgeführt und im Oktober beendet werden soll. Um die Stauungen in den Stoßzeiten in den Griff zu bekommen, wird auch auf der Brücken-Ostseite eine Fahrspur eingerichtet, sodaß auf beiden Seiten der Straßenbahnschienen Fahrspuren für den Verkehr nach Linz offenstehen.

Bei der Haltestelle Rudolfstraße in Urfahr darf aber nur derjenige Autofahrer die Straßenbahngeleise ampelgeregelt queren und dann auf der Brücken-Ostseite den Linzer Brückenkopf ansteuern, der anschließend in die Richtung Untere Donaulände abbiegen muß. Der übrige Verkehr wird von der rechts der Schienen gelegenen Fahrspur

aufgenommen und fließt zum Hauptplatz oder in die Obere Donaulände. Richtung Urfahr kann während der Bauarbeiten von der Unteren Donaulände nur auf einer Spur gefahren werden. Als Ausgleich dazu wird auch heuer wieder die Eisenbahnbrücke in den Nachmittagsstunden in Richtung Urfahr als Einbahn geführt.

Nachrichten, S. 6.

6 DONNERSTAG, 26. FEBRUAR 1987

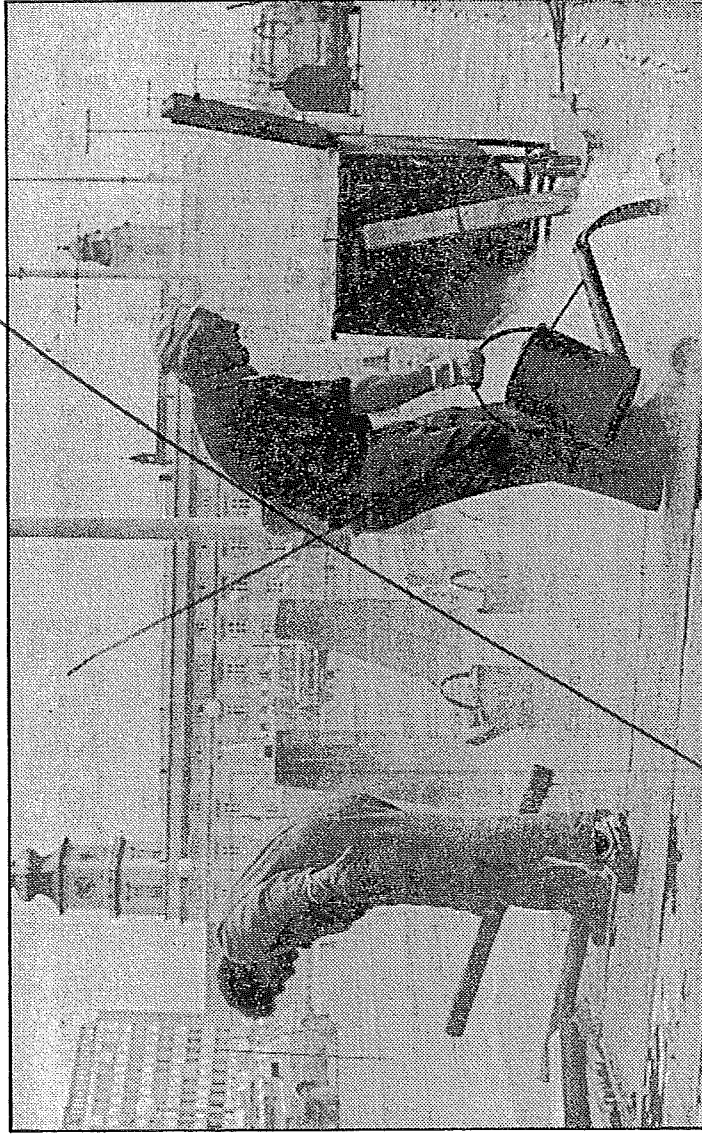
VON TAG ZU TAG



Es wird wieder eng

Ab Montag, 2. März, wird es mit der Sanierung der westlichen Fahrbahnhälfte auf der Linzer Nibelungenbrücke ernst. Das bisherige Geschehen auf dem Gehsteig (Bild) betraf nur Kabelarbeiten. Ab Montag können Verkehrsteilnehmer von der Unteren Donaulände nur noch in einer Spur auf die Brücke auffahren. Von Urfahr nach Linz kommt man auf zwei Spuren. Rechts von der Straßenbahn kann zum Hauptplatz gefahren oder zur Oberen Donaulände abgebogen werden. Links der Tramway kommt man nur zur Unteren Donaulände. Autofahrer, die auf die Untere Donaulände wollen, müssen sich schon bei einer Ampel nach der Tramwayhaltestelle Rudolfstraße richtig einreihen. Als Umfahrungsmöglichkeit Richtung Urfahr wird die Eisenbahnbrücke an Nachmittagen wieder als Einbahn geführt werden. Die Arbeiten werden voraussichtlich Anfang Oktober beendet sein.

Foto: OON/Aigner



Aufatmen
Brückensanierung kletterten von 42 auf 53 Millionen Schilling, die Stadt Linz muß davon knapp 22,4 Millionen bezahlen.

können bald die Linzer Autofahrer. Ende kommender Woche wird die nervtötende Sanierung der Linzer Nibelungenbrücke weitgehend abgeschlossen. Die Instandsetzungskosten fielen wesentlich umfangreicher als geplant aus. Die Gesamtkosten der Brückensanierung kletterten von 42 auf 53 Millionen Schilling, die Stadt Linz muß davon knapp 22,4 Millionen bezahlen.

Foto: OÖN/Aigner

Nibelungen, Von Tag zu Tag, S. 7
SA, 10. Oktober 1987

Nibelungenbrücke zur gefährlichen Falle für Radfahrer gemacht

LINZ (ÖÖN-mb). Für Radfahrer ist die umgebaute Nibelungenbrücke eine große Gefahr: Der schmale Radfahrstreifen ist in den Gehsteig integriert, die mehr als 30 Zentimeter hohe Gehsteigkante eine tödliche Falle, falls ein Radler jemals mit einem unaufmerksamen Fußgänger kollidiert oder aus sonstigen Gründen über die Kante hinunterplumpst. Wenn dann zur selben Zeit ein Auto daherkommt, ist ein schwerer Unfall unvermeidlich.

Vor allem Eltern mit Kindern trauen sich nicht mehr, ihre Sprößlinge auf dem Drahtesel die Brücke queren zu lassen. Der schmale Radfahrstreifen ist zwar wie üblich mit einer gelben Linie markiert, bei starkem Fußgängerverkehr aber ist die Wahrscheinlichkeit, daß ein Passant einmal nicht aufpaßt und einem Radler ins Gehege kommt, groß.

Da die Kante so hoch ist, würde jedes Abweichen vom richtigen Weg fast zwangsläufig mit einem Sturz auf die Fahrbahn enden, und der wiederum wäre bei der Verkehrsdichte auf der Brücke fatal.

Aber nicht nur das mißfällt vielen Linzern an der Brücken-Neugestalt-

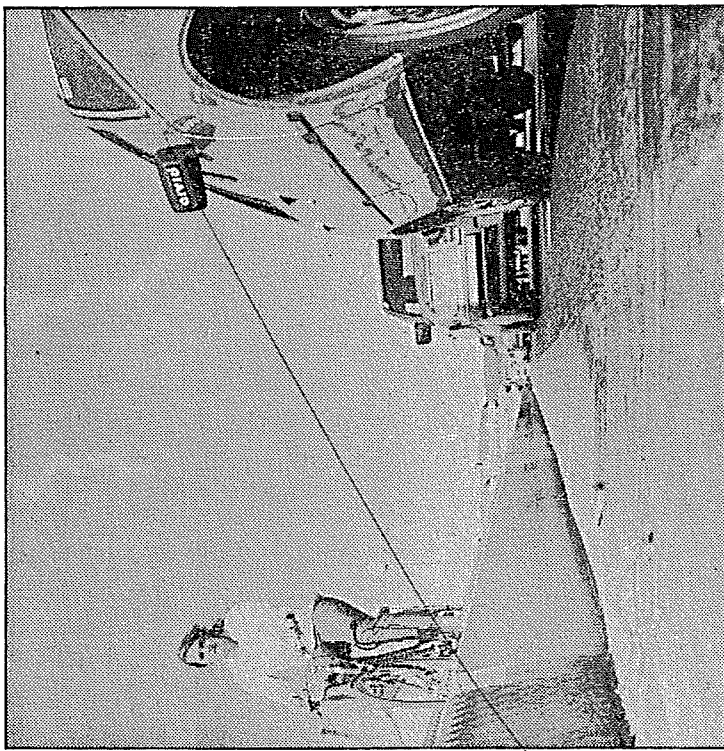
tung. Bei den Autofahrern löst die Tatsache großen Ärger aus, daß statt der früheren drei Fahrstreifen von Urfahr in Richtung Linz nur noch zwei zur Verfügung stehen, einer für Rechts-, der andere für Linksabbieger. Vor der Renovierung hatten die Linksabbieger zwei Spuren zur Verfügung gehabt. Die Folge: Großer Rückstau, vor allem zu Zeiten der Verkehrsspitzen.

Sogar im Rathaus dürfte man deswegen ein schlechtes Gewissen haben, weil man in einer Aussendung darauf hinwies, daß man sich bemühen werde, die zweite Linksabbiegespur bis Dezember wieder hinzukriegen, vielleicht sogar früher. Man

schiebt die derzeitigen Schwierigkeiten auf den Tiefgaragenbau am Hauptplatz.

Noch eine zweite Änderung ist allerdings am Rückstau schuld: Früher hatten jene Autos, die von Urfahr kamen und nach rechts in die Obere Donaulände abbogen, beim Brückenkopf in Linz dauernd Grün. Wenn gleichzeitig die Fußgängerampel Grün zeigte, mußten die abbiegenden Lenker halt aufpassen, und das klappte klaglos.

Seit der Renovierung aber müssen die Abbieger vor der roten Ampel warten, wenn die Fußgänger Grün haben. Auch das löst vermehrten Rückstau aus. Wie die Sache wird, wenn dereinst einmal die Tiefgarage fertig ist, deren Einfahrt nur von der Oberen Donaulände aus erreichbar ist, kann man sich jetzt schon vorstellen: Noch mehr Rückstau wegen der Abbieger zur Garageineinfahrt.



SO GEFAHRLICH ist wegen der hohen Gehsteigkante das Nebeneinander von Radlern und Autos auf der Linzer Nibelungenbrücke.

Foto: ÖÖN/Wassermann

News, von Tag zu Tag, S. 5
Di, 13. Oktober 1987



Geniestreich

Nicht genug damit, daß der Radfahrstreifen über die Nibelungenbrücke wegen der hohen Gehsteigkante eine lebensgefährliche Angelegenheit ist, wie die OON am Samstag aufzeigten. Für Radler ließ man sich auf der Ostseite der Brücke noch einen weit besseren Geniestreich einfallen: Dort blockieren auf der Urfahrner Seite fünf Maste plötzlich die Fahrbahn der Pedalritter, die gezwungen sind, auf den Gehsteig oder die Straße auszuweichen. Baustadtrat Nöstlinger will, so sagte er den OON, erst einmal die Verantwortlichen für die Fehlplanung ausfindig machen und dann schauen, ob es etwas zu reparieren gibt.

Foto: OON/Wassermann

Nachrichten, Von Tag zu Tag, S. 6
Di, 29. März 1988

VON TAG ZU TAG



Letzte Etappe

Zur letzten planmäßigen Etappe der Nebelungenbrücken-Sanierung in Linz sind nun die Arbeiter angetreten. Auch dieses Mal gibt es Erschwernisse für den Verkehr, vor allem für die Straßenbahnen.

Foto: OON/Wassermann

Nachrichten, Von Tag zu Tag, S. 7
FR, 27. Mai 1988



Horrorvision

Diese furchterregende Gestalt auf der Linzer Nibelungenbrücke hat zum Glück nur entfernt etwas mit Strahlenschutz zu tun. Der Anzug schützt den Mann vor dem beim Sandstrahlen entstehenden Staub.

Foto: OON/Wassermann

Bei uns vor 50 Jahren

Die neue Linzer

Donaubrücke

Die alte Eisenbrücke aus dem Jahre 1872 war dem Verkehr nicht mehr gewachsen, deshalb wurde 1938 beschlossen, die Nibelungenbrücke zu bauen. Sie sollte ein „imposantes Denkmal nationalsozialistischer Aufbauarbeit in der Ostmark“ werden. Am 17. September 1938 brachte die „Tages-Post“, aus der später die OÖN hervorgingen, einen großen Bericht über den Brückenbau.

Schon sind die ersten Vorbote des nahen Endes der alten und des Aufbaues der neuen Brücke zu sehen. Zu Lande und zu Wasser senken sich lange Bohrstangen in den Grund und fördern Erdproben zutage. An unserer alten Brücke klettern Gerüste empor, und große Steinblöcke werden mit Flaschenzügen an Ort und Stelle gebracht. Die Ausmaße des neuen Brückenbaues werden erstmals auch im Bild der Brückenköpfe in Linz und Urfahr gewaltige Veränderungen herbeiführen.

Auf beiden Seiten, in Urfahr wie in Linz, sind die Abbrucharbeiten schon im Gange. Dort ist es zunächst ein altes Urfahrer Gebäude, in dem sich einmal Hüttners beliebte Tanzsäle befanden, die ein Treffpunkt Linzer Geselligkeit waren, worauf das Cafe Schabetsberger an ihre Stelle trat, das im weiteren Verlauf einem Bankunternehmen Platz machte. Am Linzer Brückenkopf ist vorerst jene „Terrasse“ zu Fall gebracht worden, die allen Protesten zum Trotz in der Zeit der Systemherrschaft mit einem großen Kostenaufwand ausgerechnet an einem Platz errichtet wurde, wo sie dem unvermeidlichen Brückenbau von vornherein im Wege stand und außerdem den Ausblick vom Adolf-Hit-

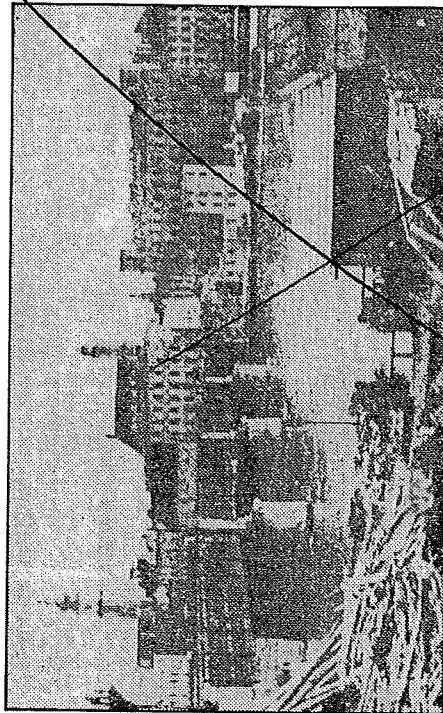
ler-Platz auf die schöne Umgebung geradezu verammelte.

Wieder fällt damit ein Stück kleinstädtischer Linzer Vergangenheit, um den Boten einer schöneren, größeren Zukunft Platz zu machen.

„Notleidende Namen“

23 Namen, darunter Meyer, Müller und Schmidt, wurden per Reichsgesetz als „notleidend“ ein-

gestuft. Als notleidend deshalb, weil sie durch ihre Häufigkeit ständig zu Verwechslungen führten und außerdem „für die Behörden eine Geißel“ waren. Die „notleidenden“ Namensträger durften, wie die „Tages-Post“ berichtete, einen Zusatz anhängen. Adelige Namen und „hochtrabende Phantasienamen“ waren aber verboten, Ortsnamen nur in Ausnahmefällen für besonders verdiente Häupter erlaubt.



DER BAUBEGINN der Nibelungenbrücke in Linz begann mit Abbrucharbeiten. Sowohl auf Linzer als auch auf Urfahrer Seite mußten Gebäude abgerissen werden.



Vordergrund (v. l.): Ludlarm, Fabriksarm, Strasser-Insel.



Erster Brückenkopf: das schnuckel Urfahrer „Platzl“.

Fotos: Stadtmuseum, „Geschichte der Stadt Linz“, „Die Linzer Donaubrücken“

Vor 500 Jahren löste der Bau des ersten Donau-Überganges einen lang anhaltenden Streit zwischen Urfahr und Linz aus

BRÜCKE

der Zwietracht

Von Walter Höfer

Eine fünfte Linzer Donaubrücke stößt großteils auf Zustimmung, bei bestimmten Gruppen aber auf Ablehnung. Vor 500 Jahren, beim Bau des ersten Überganges, waren die Reaktionen ähnlich.

Führt man heute Umwelt- und verkehrspolitische Argumente gegen eine neue Brücke ins Treffen, so wehte damals aus wirtschafts- und machtpolitischen Gründen der Gegenwind vom damals selbständigen Urfahr hinüber in die Landeshauptstadt Linz.

1497, „am Montag vor St. Sebastian“, vor dem 20. Jänner also, pilgerte eine Delegation nach Wien mit dem Begehren, „daß für das ganze Land für Handel und Gewerbe irgend nützlicher eine Brücke zu erbauen ist, als zu Linz“.

Kaiser Maximilian stellte schon am 3. März dem Linzer Bürgermeister jenes Privileg aus, das als Geburtsurkunde der ersten (hölzernen) Linzer Donaubrücke gilt. Er agierte nicht ganz uneigennützig. Einerseits ging er

auf den Wunsch der Linzer ein, die einen Donau-Übergang für den Warenverkehr von Oberitalien nach Böhmen als dringlich erachteten, andererseits plante er auch selbst, Böhmen seinem Reich einzuverleiben. Eine Brücke in Linz kam ihm da für einen allfälligen militärischen Truppen-Aufmarsch mehr als gelegen.

Der Kaiser hält daher in der Urkunde fest, „mit diesem Privileg erlaubt und befohlen zu haben, daß sie zu Linz eine Brücke über die Donau bauen, wo es ihnen am besten scheint, die sie mit Bollwerken und andern, was dazu nötig ist, versehen und sie baulich instandhalten sollen“.

Ums Geschäft gebangt

Das hölzerne Bauwerk, das auf ursprünglich 21 Jochen ruhte, wurde zwischen dem „Unteren Brückentor“ auf Linz und dem „Platzl“, dem Ortszentrum, auf Urfahrer Seite errichtet, sehr zum Mißvergnügen der selbstbewußten Urfahrer.

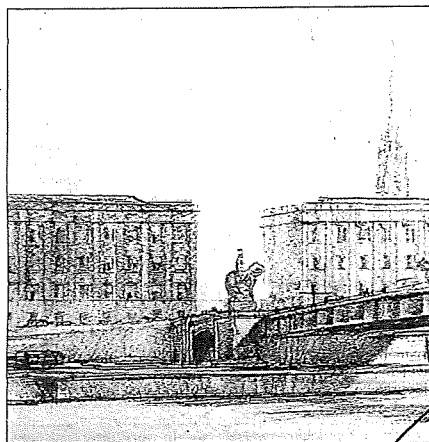
Denn zum einen betrieben diese schon seit 1288 eine Überfuhr zwischen ihrem Steinmetzplatz und dem „Oberen Wassertor“ auf Lin-

zer Seite, von wo bis 1872 über den Hofberg der einzige Zugang von der Donauseite ins Zentrum und somit auf den Hauptplatz möglich war. Dem Geschäft drohten Einbußen durch die neue Brücke, für deren Erhaltung die Linzer von jedem Passanten, aber auch für den Transport von Vieh und Waren, „Brückengeld“ kassierten.

Zum anderen bangten die Urfahrer um die Einnahmen aus der Beherbergung von Handelsleuten, die nachts nicht mehr mit der Fähre übersetzen konnten und daher in Urfahr bleiben mußten. Dieses Recht der „Gastung“ stand dem kleinen (Fischer-)Dorf gar nicht zu, sondern nur den Städten. Zudem befürchtete man vermehrte Kontrolle durch die Linzer Stadtherren.

Die Urfahrer Grundherren hintertrieben deshalb schon im Vorfeld den geplanten Brückenbau vehement. Doch das Unternehmen war nicht mehr zu stoppen, weshalb man die letzte Chance im himmlischen Beistand sah. Und Ende Dezember 1496 eine Kapelle fertigstellte, mit der es eine besondere Bewandnis hatte.

Im Zuge der Nachfor-



Die neue Nibelungenbrücke mit Gipsfigur (1944).

schung für die „Linzer Stadtgeschichte“ stellte nämlich „Nordico“-Direktor Willibald Katzinger fest, daß das Gotteshaus gleich zwei Fürsprechern geweiht war: dem hl. Nikolaus, einem an der Donau üblichen Patron, und dem hl. Christophorus. Katzinger: „Nikolaus ist Patron der Schiffsleute und somit auch der Fährmänner. Und Christophorus trug bekanntlich das Jesuskind auf seinen Schultern durch den Fluß, brauchte also keine Brücke.“

Noch dazu hießen der Urfahrer Grundherr, der 20 Jahre zuvor in der „Lichtensteiner Fehde“ einen Kleinkrieg gegen Linz angezettelt hatte, als auch der Bischof von Passau, der die Kapelle geweiht hatte, mit Vornamen Christoph...

Der Opposition blieb ein Erfolg zwar versagt, aber die Urfahrer hatten wenigstens ihre erste eigene (heute nicht mehr existierende) Kirche und brauchten nicht mehr jenseits der Donau die Messe zu besuchen. Um sich dafür auch noch Brückengeld von den Linzern abknöpfen zu lassen!

1497 und 1506 scheiterten Versuche, die Brücken-Zwietracht zwischen Urfahr und Linz auf höchster Ebene beizulegen. Kaiser Maximilian überlegte damals sogar, Urfahr den verschiedenen Grundherren abzukaufen und Linz einzuverleiben. Doch erst 1919 wurde dieser kaiserliche Plan mit der Eingemeindung von Urfahr tatsächlich verwirklicht.

Todesstoß durch Schiff

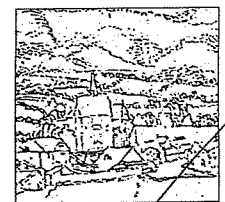
Die Urfahrer erreichten immerhin, daß ihnen die Hälfte des Urfahrgeldes zugestanden wurde, wenn die Brücke durch Hochwasser oder Eisstoß beschädigt war und daher der Fährmann einspringen mußte.

Am 5. Mai 1868 versetzte ein flussabwärts fahrendes Dampfschiff bei Hochwasser der Holzbrücke den Todesstoß. 1870 bis 1872 wurde etwas flussabwärts eine Brücke aus Eisen errichtet, die aus Rücksichtnahme auf die Dampfschiffahrt nur noch vier Pfeiler hatte und wesentlich höher als ihre Vorgängerin war. Deshalb mußten ansteigende Zufahrtsrampen und auf Linzer Seite neue Uferbefestigungen errichtet werden. Außerdem wurde an der Nordseite des Hauptplatzes die Häuserfront für eine di-

rekte Zufahrt zur Brücke aufgebrochen. Erstmals war der Blick nach Urfahr frei.

Dort verlor das architektonisch reizvolle „Platzl“ seine Zentrumsfunktion völlig, da die Eisenbrücke nun stromabwärts in den Bereich der heutigen Hauptstraße einmündete. „Das war der erste negative Eingriff in die Bausubstanz von Alt-Urfahr, weitere erfolgten mit dem Bau der Nibelungenbrücke und des neuen Rathauses“, hält Katzinger die Nachteile aller Brückenbauten für Urfahr fest.

Die neue Konstruktion hatte aber auch gravierende Auswirkungen auf die Strömungsverhältnisse. Der sogenannte „Fabriksarm“ im Bereich der Unteren Donaulände, benannt nach der Wollzeugfabrik, verlandete und wurde zugeschüttet, womit auch die „Strasser-Insel“, auf deren Schwemmland sich heute das Parkbad und das Brücknerhaus befinden, verschwand. Entlang des von der Schifffahrt genutzten Armes waren Lagerhallen errichtet worden, von denen heute nur noch der „Winterhafen“ übrig ist. 1938 entstand etwas strom-

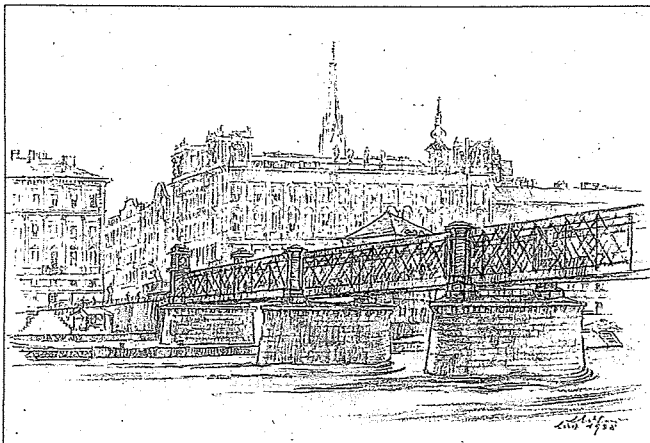


Urfahr Nikolaikapelle, das „Anti-Brücken-Gotteshaus“.

Brückenschau im „Nordico“

Das Linzer Stadtmuseum „Nordico“, Bethlehmsstraße 7, zeigt bis 6. April die Jubiläums-Ausstellung „500 Jahre Linzer Brücke“. Die Schau eignet sich besonders für den heimatkundlichen Schulunterricht, denn die Exponate veranschaulichen lebendig die Entwicklung der Stadt Linz und des Stadtteiles Urfahr.

Die sehenswerte, sehr übersichtlich angelegte Ausstellung ist wochentags von 9 bis 18, Samstag und Sonntag jeweils von 14 bis 17 Uhr geöffnet. Eintritt frei!



Die eiserne Donaubrücke wurde 1938 demontiert und durch einen Steinbau ersetzt.

aufwärts die heutige steinerne „Nibelungenbrücke“, die noch höher ist und nur noch zwei Pfeiler aufweist. Der Bildhauer Bernhard Graf Plettenberg sollte vier steinerne Reiterstandbilder schaffen: Siegfried, Kriemhild, Brunhilde und Gunther, die Hauptakteure der Nibelungensage. Die Figuren kamen über Gipsabgüsse aber nie hinaus, wurden nach 1945 demontiert, zertrümmert und für den Straßenbau verwendet.

Bei der Ausstellung „500 Jahre Linzer Brücke“ im Stadtmuseum (siehe Kasten) sind erstmals vier kleinere Modelle dieser Figuren zu sehen. Dir. Katzinger: „Den Siegfried hatten wir schon immer, die anderen drei, die als verschollen galten, haben wir erst unlängst im Depot des „Andreas-Hofer-Bunkers“ in Linz gefunden.“

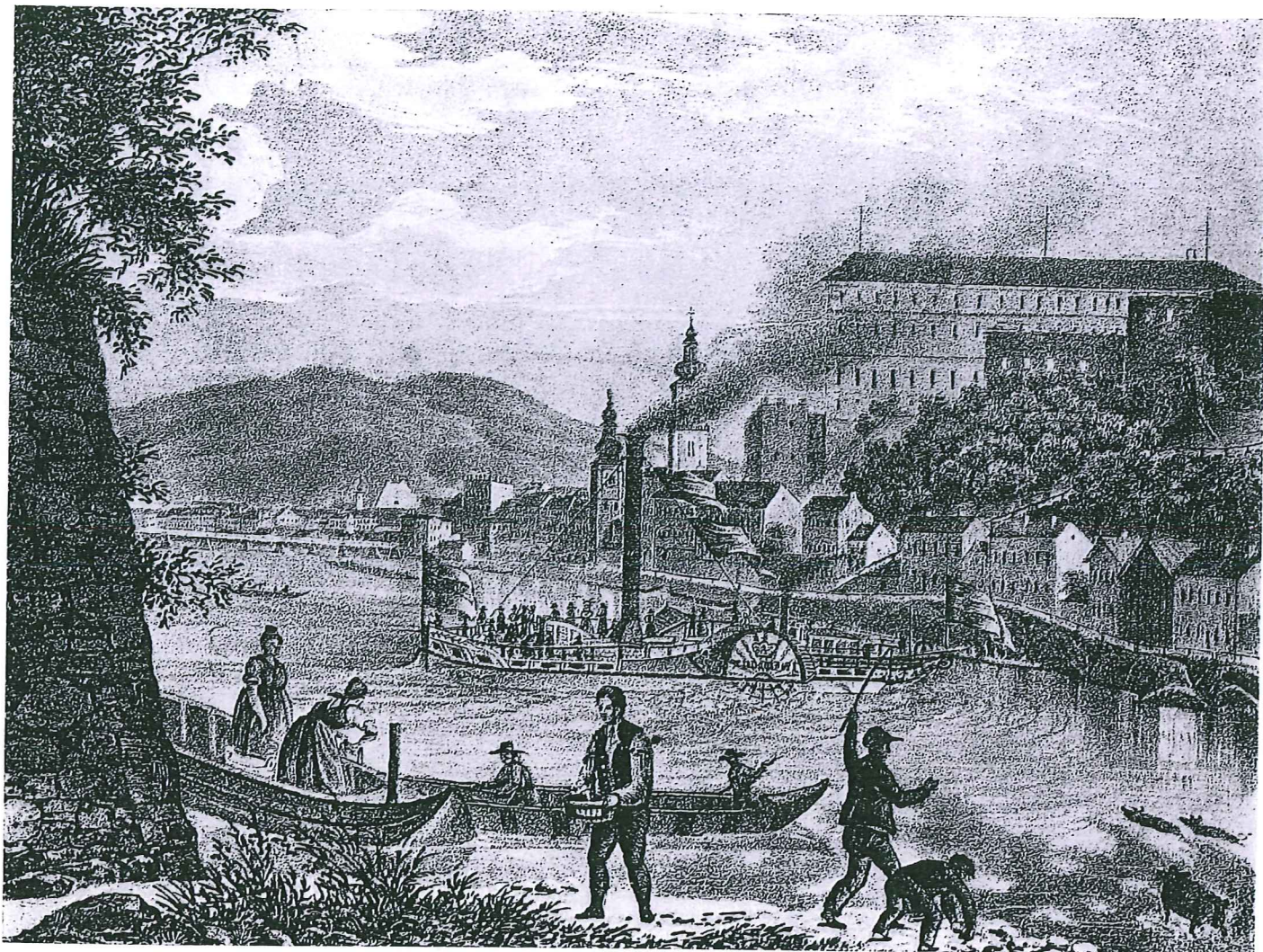
Bilderbuch

Linz

Porträt
einer
Stadt

fgang
rner





11
Blick von Urfahr auf das Linzer Schloß
und die Donaulände um 1840

Fine view of the LINZER Castle and
the banks of the Danube
seen from URFAHR around 1840

Vue s'offrant de Urfahr
sur le Château de Linz et la promenade
le long du Danube vers 1840

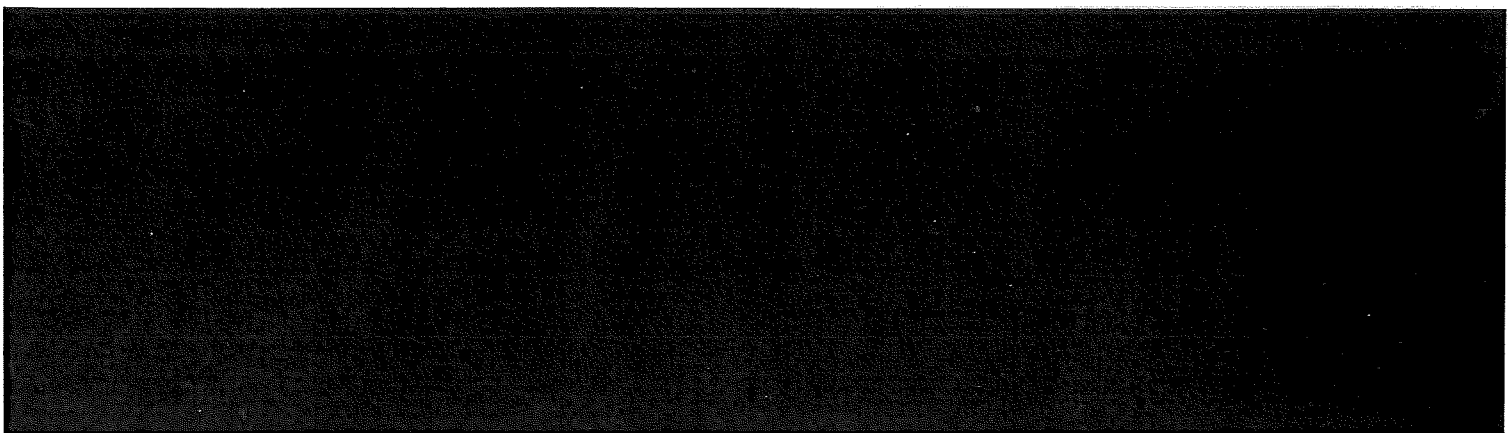


25

... und der Linzer Hauptplatz
nach Jahrzehnten,
aus der Vogelperspektive gesehen

... and the
LINZER HAUPTPLATZ today,
seen from a bird's-eye view

... et la Place Principale
d'aujourd'hui,
vue à vol d'oiseau

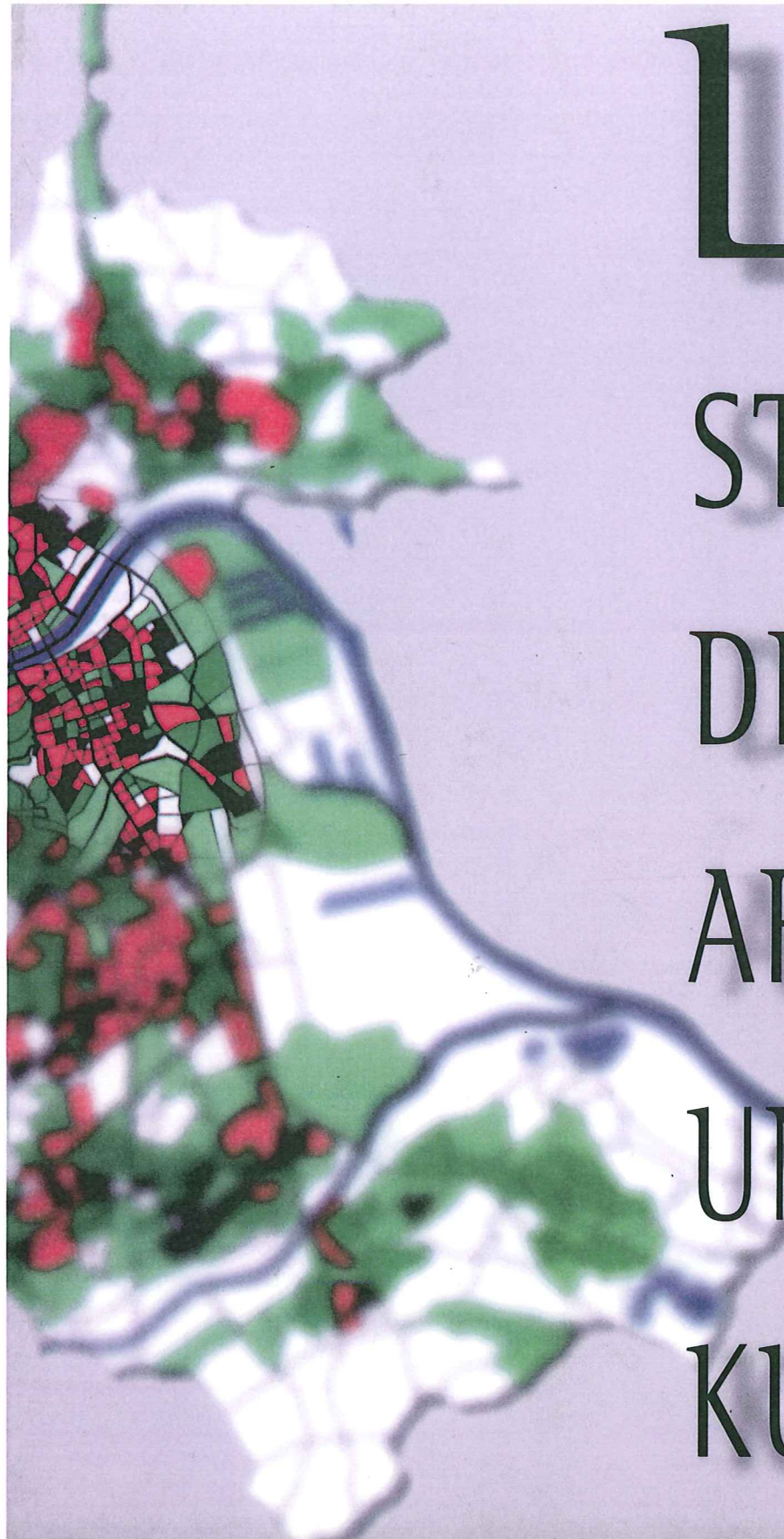


*Etliche Wochen später
war die oberösterreichische
Landeshauptstadt
in den Händen der
Amerikaner und der Russen,
die an den Brückenköpfen
Kontrollposten einrichteten*

*Several weeks later LINZ
was in the hands of the
Americans and the Russians
who established military
controls at the heads of
the bridges*

*Quelques semaines après,
la capitale de la
Haute-Autriche fut dans les
mains des Américains et des
Russes qui, aux têtes des
ponts, établirent des
postes de contrôle*



A stylized, abstract map of Linz, Austria, is positioned on the left side of the cover. The map uses a color palette of red, green, white, and blue. Red areas represent urban or built-up zones, green areas represent parks or green spaces, white areas represent water bodies or undeveloped land, and blue lines represent the Danube river and its tributaries. The map is oriented vertically, with the city center at the top.

LINZ

STADT

DER

ARBEIT

UND

KULTUR





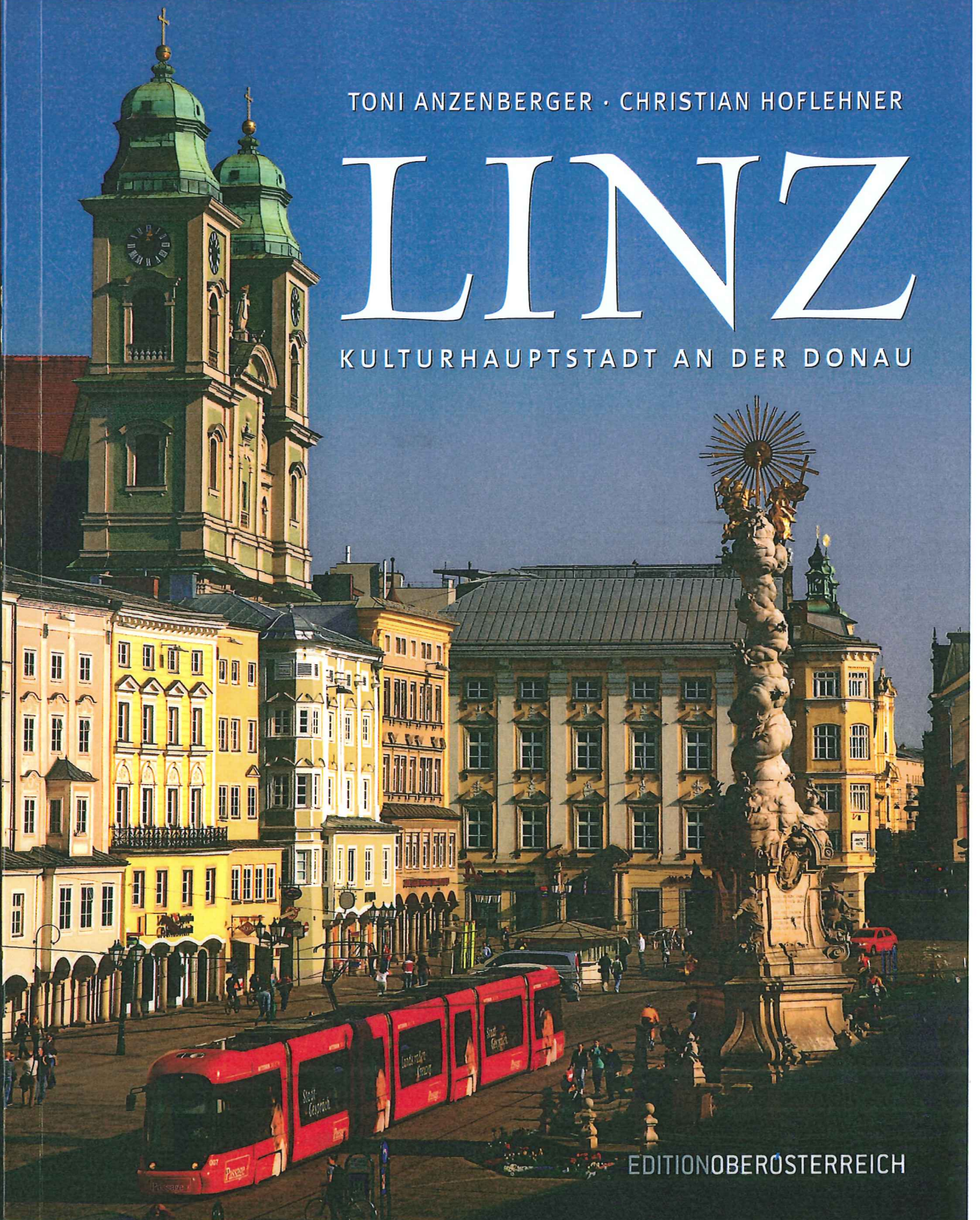




TONI ANZENBERGER · CHRISTIAN HOFLEHNER

LINZ

KULTURHAUPTSTADT AN DER DONAU



EDITION OBERÖSTERREICH

neue und moderne Kulturbauten – vom vergrößerten Ars Electronica Center über das durch einen modernen Südflügel ergänzte Linzer Schloss bis hin zum erst in Entstehung befindlichen neuen Musiktheater – setzen Impulse, die weit über das Kulturjahr 2009 hinausweisen. Lassen wir also vom Pöstlingberg aus den Blick noch einmal über das Stadtpanorama schweifen und steigen wir dann hinunter in eine Stadt, die aus all ihren Widersprüchen, aus den Spannungsfeldern zwischen Industrie und Kultur, zwischen Tradition und Moderne eine knisternde Dynamik erzeugt hat. Eine Stadt, die mit ihrer Geschichte und ihren Geschichten entdeckt werden will. Eine Stadt, die mit ihren verborgenen Kleinoden ihre Besucher in Erstaunen versetzt.

Abendstimmung über Linz. Am nördlichen Brückenkopf der Nibelungenbrücke beim Neuen Rathaus stehend, blickt der Betrachter über die Donau hinweg auf die Altstadt.



Schwager Karls, als „Präfekt des Ostlandes“ ins Land und erwarb hier Besitzungen. Am 20. Juni 799 wurde Graf Gerold auf einer Synode in Traismauer mit dem Passauer Bischof Waltrich handelseins: Eine Kapelle, dem heiligen Martin geweiht, sollte dem Grafen lebenslang zum Fruchtgenuss übertragen werden. Das Rechtsgeschäft wurde in einer Urkunde festgehalten. Und als der Schreiber den Handel für die Nachwelt festhielt, trat der Name „Linze“ ans Licht der Geschichte. Das mittelalterliche Linz und mit ihm die Martinskirche nahe dem Schloss wurden erstmals urkundlich greifbar.

In den nächsten Jahrhunderten gewann Linz als Markttort an der Donau an Bedeutung. In der Raffelstettner Zollordnung von 905 wird Linz als „rechtmäßiger Markt“ und als Zollstation bezeugt. Die Wirren der Ungarnstürme des zehnten Jahrhunderts



Oben: Der kunstvoll ausgeführte Grabstein Friedrichs III. in der Linzer Stadtpfarrkirche. Das Herz und die Eingeweide des Kaisers wurden in Linz beigesetzt, der Leichnam des Herrschers wurde nach Wien gebracht.

Unten: Am Floriansaltar in der Stadtpfarrkirche findet der aufmerksame Betrachter eine alte Ansicht von Linz. Deutlich erkennbar sind die Brücke über die Donau und der Alte Dom. Im Hintergrund führt die Landstraße aus der Stadt hinaus.





in den vergangenen Jahren in mehrfacher Hinsicht als fruchtbar erwiesen. Das ebenfalls hier untergebrachte Programmkino Movimento dient nämlich als Spielstätte für das Filmfestival Crossing Europe. Seit 2004 wird Linz damit jeweils im April eine Woche lang zu einem pulsierenden Zentrum des jungen europäischen Kinos. Mit all diesen Beispielen ist die bunte Vielfalt des Kulturlebens in Linz gerade einmal angerissen. Spielstätten wie der Posthof am

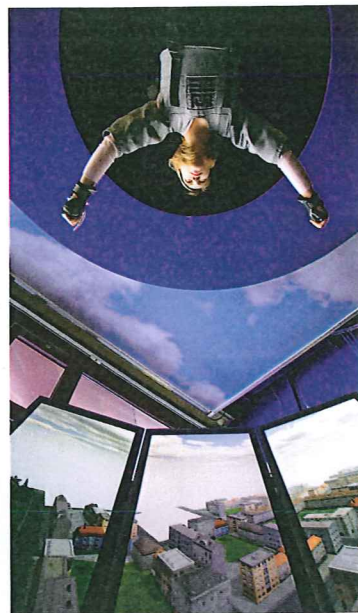
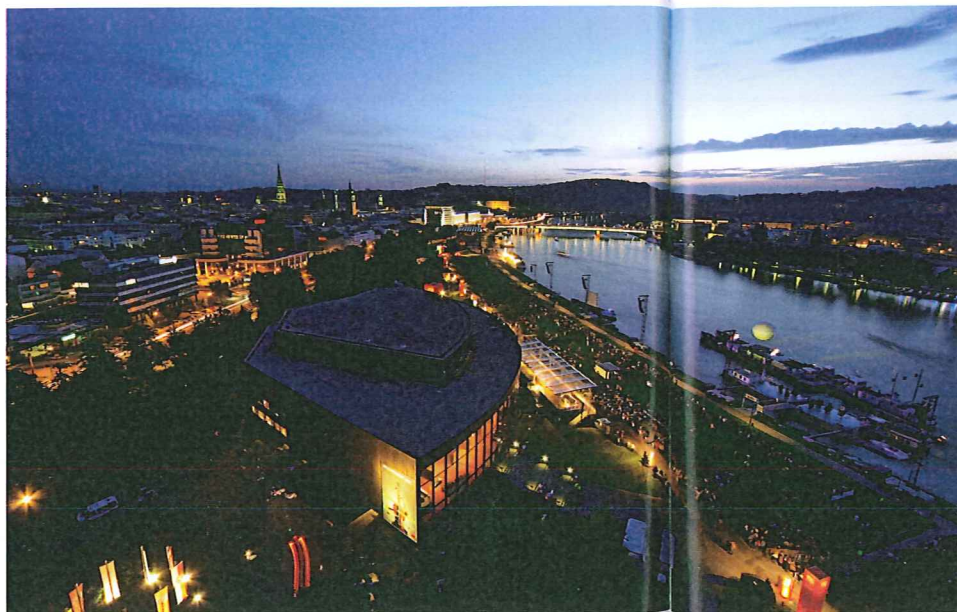
Hafen oder das Kulturzentrum Hof bieten Raum für ein breites Spektrum an Veranstaltungen. Bereits seit 1913 versteht sich die Künstlervereinigung MAERZ als Speerspitze der Avantgarde, und zwar übergreifend über alle künstlerischen Genres von der bildenden Kunst über die Literatur bis hin zur Musik. Kulturfestivals sorgen regelmäßig für neue Perspektiven und unterschiedliche Sichtweisen – von „Schäxpir“, einem Festival für Theater für junges

Im September stehen im Donaupark die Klangwolken auf dem Programm. Dann strömen die Menschen zu Tausenden in die grüne Oase am Strom, um sich von der visualisierten Klangwolke mitreißen zu lassen oder andächtig der klassischen Variante zu lauschen.

Publikum, bis hin zum „voestival“, das in einer Werkhalle der voestalpine jenen Brückenschlag zwischen Industrie und Kultur vollendet, für den die Stadt Linz steht. Unabhängig von öffentlichen Einrichtungen ist durch den Aufbruch der Industriestadt in Richtung Kulturstadt eine lebendige und vielfältige freie Kulturszene entstanden. Nicht mehr aus der freien Theaterszene wegzudenken ist etwa das Theater Phönix, das vor allem Autoren der Gegenwart eine

Plattform für Uraufführungen bietet, aber auch für seinen unkonventionellen Zugang zu Klassikern bekannt ist. Eine Vielzahl an unabhängigen Vereinen und Initiativen belebt die Linzer Kulturszene. Namen wie „Stadtwerkstatt“, „Die Fabrikanten“ oder „KAPU“ stehen stellvertretend für diesen dynamischen Bereich des Kulturlebens, der ganz entscheidend dazu beigetragen hat, dass Linz in den vergangenen Jahrzehnten sein Image so radikal verändern konnte.

Wie im Flug über den Dächern von Linz. Beim Besuch im Ars Electronica Center taucht man in die Welt der Technologie von morgen ein. Spielerisch entführt das „Museum der Zukunft“ in andere, nur scheinbar utopische Welten.

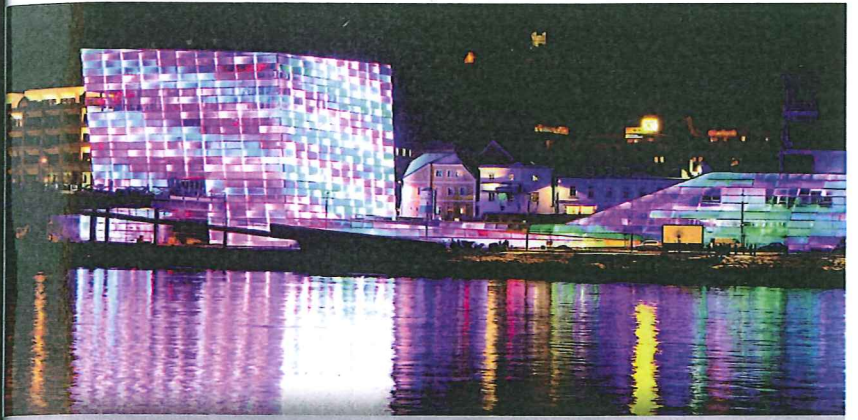




Oben: Wohnen in einer Kulturhauptstadt des 21. Jahrhunderts? Wer bei seinem Aufenthalt in Linz auf modernes Design sowie Kunst und Kultur setzt, der ist im Spitz Hotel an der richtigen Adresse.

Unten: Genießen, während vor den Augen der Donau Strom vorbeizieht und aus der Ferne die Basilika auf dem Pöstlingberg grüßt. Die Terrasse des Café-Restaurants im Lentos Kunstmuseum ist ein ganz besonderer Platz.





LINZ entdecken und genießen



Ein Stadtführer für Gäste und Bewohner

OÖNachrichten EDITION BY **TRAUNER**

PETER AFFENZELLER (Hg.)

LINZ entdecken und genießen

EIN STADTFÜHRER FÜR GÄSTE UND BEWOHNER

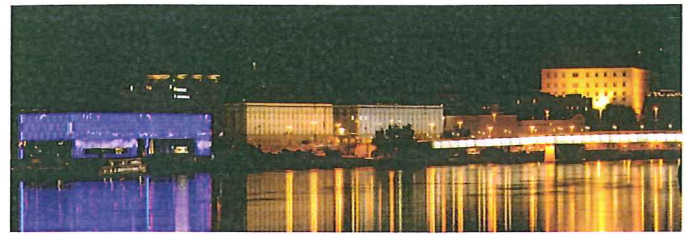


ROMAN SANDGRUBER

Lentos – Lentia – Linze – Linz

Rastloses Linz ...

„Bis März 1938 lag Linz in Oberösterreich“, schrieb Alfred Polgar (1873–1955), „dann lag es im Gau Oberdonau, und jetzt liegt es in der amerikanischen Zone. Viel kommen die Städte herum neuerdings.“



Das nächtens beleuchtete Kunstmuseum Lentos – seit 2003 ein Wahrzeichen der Stadt

Sammlung; darunter die Speicher und Werkstätten im wasserdicht ausgeführten, lichtgeschützten Sockel. Während die gläserne Fassade den Himmel, das Wasser und das Grün des Donauparks in den Straßenraum spiegelt und so der Stadt ein wenig Licht und Weite verschafft, zieht auch der Park seinen Nutzen aus dem Bauwerk. Der bis dahin wenig frequentierte Uferstreifen hat sich in den letzten Jahren in einen beliebten Treffpunkt der Jugend verwandelt.

Am gegenüberliegenden Donauufer hat der Wiener Architekt Andreas Treusch den Erweiterungsbau des AEC in einer dem Konzept des Lentos nicht unähnlichen Mischung aus Pragmatik und plastischem Gestaltungswillen gelöst. Hier galt es neben der Erhaltung des Bestandes und der Erfüllung eines zusätzlichen anspruchsvollen Raumprogramms auch Einschränkungen bezüglich der Höhenentwicklung zu verarbeiten. Denn der ungehinderte Donaublick einer an sich unscheinbaren, als Relikt eines umkämpften Abbruchgebietes jedoch mit symbolischer Bedeutung aufgeladenen Häuserzeile sollte auch nach dem Ausbau des AEC ungehindert möglich sein. Der zur Skulptur weitergeformten und auf technisch höchstem Niveau detail-

lierten gläsernen Umhüllung des Möglichen gelingt es, gerade den eingeräumten Freiraum zum vielseitig nutzbaren und unverwechselbaren Ort an der Donau zu machen. Auch im Inneren des kristallhaft anmutenden Körpers ist der Bezug zum Außenraum ein wichtiges Gestaltungsmittel.

Während den beiden Museen an der Donau der starke Bezug zur Flusslandschaft als sinn- und formstiftendes Element gemeinsam ist, entsteht mit dem Südflügel des Linzer Schlosses ein Museumsbau, dem die Landschaft der gesamten Stadt seine Inspiration verliehen hat. Von der Eingangsebene bietet sich dem Besucher ein Rundblick auf Linz und seine vielen gelungenen Bauten der Vergangenheit, der Gegenwart und der Zukunft.



Das Linzer Schloss mit seinem neuen transparenten Zubau

Denn in Linz hat man sich für die nächsten Jahre viel vorgenommen. Aber das ist ein anderes Kapitel.

Bildnachweis

- Seite 2: OÖ Tourismus, Weissenbrunner
 Seite 8: Lithographie von Franz Joseph Sandmann nach einem Aquarell von Rudolf von Alt (Ausschnitt), nach 1844, Nordico – Museum der Stadt Linz, Inv. Nr. 2 670
 Seite 11: Johann Matthias Krinner, Die Linzer Wollzeugfabrik, 1753, Nordico – Museum der Stadt Linz, Inv. Nr. 15 052
 Seite 12: Diözesanarchiv Linz
 Seite 14: OÖN
 Seite 15: OÖ Tourismus, Himsl
 Seite 16: OÖN, Volker Weihbold
 Seite 18–21: OÖN, Fotos: Archiv der Stadt Linz
 Seite 23: OÖN, Volker Weihbold
 Seite 24: OÖN, Waldemar Wassermann
 Seite 26: © www.blattfisch.at
 Seite 28: Haifischzähne, Carola Hanl; Wechselkröte, © Werner Weißmair
 Seite 29: Traun-Donau-Auen, OÖN, privat; Eisvogel, Naturkundliche Station der Stadt Linz
 Seite 30: OÖN, Volker Weihbold
 Seite 31: Schwarzstorch, OÖN, Birdlife; Aulandschaft, OÖN, Adolf Hanusch
 Seite 32: Botanischer Garten, OÖN, Volker Weihbold; Zwergfledermaus, Biologiezentrum des Landes Oberösterreich
 Seite 33: Adalbert-Stifter-Institut des Landes Oberösterreich
 Seite 34: Thomas Baum
 Seite 35: OÖN, Land Oberösterreich
 Seite 36: OÖN, Martin Rohrhofer
 Seite 37: Blicklänge einer Reise nach Wien – Fotografien 1860–1910. Ausstellungskatalog des Museums der Stadt Wien 2006
 Seite 38: OÖN, Archiv der Stadt Linz; OÖN, Volker Weihbold
 Seite 39: OÖN, Franz Linschinger
 Seite 40: OÖN, Volker Weihbold
 Seite 41: OÖN, Franz Petuely
 Seite 42: OÖN, Volker Weihbold
 Seite 43: Nordportal Landhaus, Land Oberösterreich, Werner Dedl
 Seite 43–46: OÖN, Volker Weihbold
 Seite 47: © Ars Electronica Center, rubra
 Seite 48: OÖN
 Seite 49: OÖN, Archiv der Stadt Linz
 Seite 50: Karl Lindorfer
 Seite 51: Lentos Skyline, Stadt Linz; Südflügel, OÖN, Volker Weihbold
 Seite 52: © Aamon – Fotolia.com
 Seite 53: OÖN, Gerhard Lukesch
 Seite 54: Neuer Dom, OÖN, Alfred Reiter; Franz Bachbauer, OÖN, privat
 Seite 55: OÖN, Kurt Aigner
 Seite 56: OÖN, Alfred Harrer
 Seite 57: OÖN, Volker Weihbold
 Seite 58: Linz-Marathon, OÖN, © gepa pictures/Ralph Martin Fischer
 Seite 59: Linz-Marathon, OÖN, Alfred Reiter; LASK: OÖN; Spiel LASK – Voest: OÖN, Durchan
 Seite 60: OÖN, rubra
 Seite 61: Liu Jia, OÖN, Volker Weihbold; Tatjana Panova, OÖN, © gepa pictures/Markus Leodolter
 Seite 62: OÖN, rubra
 Seite 63: OÖN, Volker Weihbold
 Seite 64: Bar Restaurant Gelbes Krokodil, © Francesca Thurner
 Seite 65: Pöstlingbergsschlössl, OÖN, TVB Linz; CUBUS Cafe Restaurant Bar, Roithner & Pühringer GmbH
 Seite 66: Klosterhof, OÖN, Volker Weihbold; Südbahnhofmarkt, OÖN, Dietlind Hebestreit
 Seite 67: Linzertorte, TRAUNER Verlag + Buchservice GmbH, Wolfgang Kraml; relounge, OÖN; Verdi-Einkehr, OÖN, Markus Köpf
 Seite 68: OÖN
 Seite 69: Adolf Wegschaidner GmbH & Co KG
 Seite 71: OÖN, Volker Weihbold
 Seite 73: OÖN
 Seite 74: Arcotel: OÖN, Volker Weihbold
 Seite 75: Easybar: OÖN, Markus Köpf; Stieglitz
 Seite 76: Courtyard by Marriott
 Seite 77: OÖN, Markus Köpf
 Seite 78–81: OÖN, Volker Weihbold
 Seite 82: Landestheater Linz, Peter Beer; Zofen, Christian Herzenberger
 Seite 83: „Am Anfang“ © Theater des Kindes; Kuddelmuddel, OÖN, Volker Weihbold
 Seite 84: OÖN, TVB Linz
 Seite 85: OÖN, Volker Weihbold
 Seite 86–87: Christian Herzenberger
 Seite 88: Posthof
 Seite 89: Chamäleon, Oliver Wolf
 Seite 90: © Theater des Kindes
 Seite 91: OÖN, pawson architects
 Seite 92: OÖN, Volker Weihbold
 Seite 93: Francisco Carolinum, OÖN, TVB Linz; Hermann Mevius, „Schiffbruch an der Insel Capraja im Ligurischen Meere“, Landesgalerie Linz
 Seite 94: OÖN
 Seite 95–99: OÖN, Volker Weihbold
 Seite 100: Jompet Kuswidananto, Java's Machine Phantasmagoria, 2008, OK, Otto Saxinger
 Seite 101: Ausstellungsansicht Josef Linschinger, Ernst Grilnberger
 Seite 102: Galerie Brunnhofer, Ausstellungsansicht Raum 1: Lucia Dellefant, „visioning“-2009, Malerei, Sitzobjekte, Brunnhofer
 Seite 103: Galerie Eder, Ausstellungsansicht „Landschaften“
 Seite 104: OÖN, Volker Weihbold
 Seite 105: Hl. Michael an der Fassade der Galerie Hofkabinett, Skulptur von Josef Fischnaller, Jekaterina Fischnaller
 Seite 106: Galerie MAERZ, Ausstellungsansicht „Myth of Odessa“
 Seite 107: Galerie Thiele
 Seite 108: glas.galerie.linz
 Seiten 109–127: Alois Peham
 Seite 128: Botanischer Garten der Stadt Linz, Stadt Linz
 Seite 129: OÖN, TVB Linz
 Seite 130: Dampfschiff Schönbrunn, OÖN, A. Loidl; Glockenspiel, OÖN, Volker Weihbold
 Seite 131: Hauptbahnhof, OÖN, Volker Weihbold
 Seite 132: Stadt Linz
 Seite 133: OÖN, Volker Weihbold
 Seite 134: Luftbild Pöstlingberg, Pertlwieser
 Seite 134–136: OÖN, Volker Weihbold

Altstadt im
Wandel der Zeit

Gundi S. Grabner



Linz

Rundgänge durch die Geschichte

Rund um das Herz
von Linz



Dichter, Denker, Musiker

Geheimnisse
des Schlossbergs



Von Alt-Urfahr
zum Futurelab



Linz verändert –
Vom Bahnhof zur Oper



>>>>

Gundi S. Grabner

Linz

Rundgänge durch die Geschichte

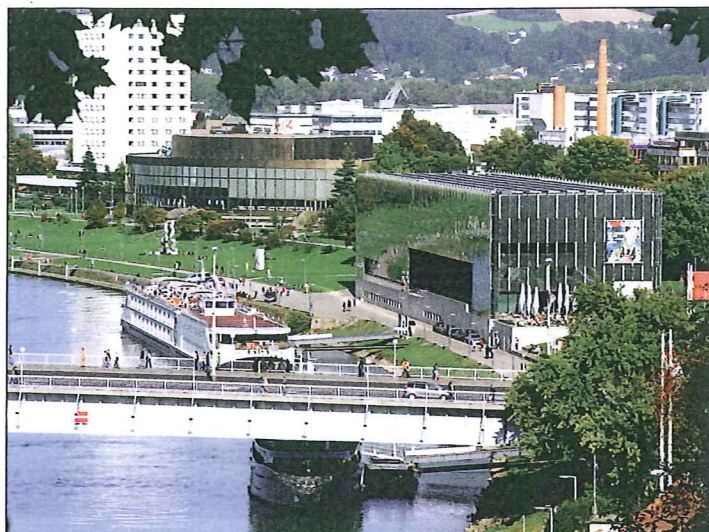
militärische Unterstützung. Daher wurde Linz von bayrischen und französischen Truppen besetzt. Zur Verteidigung brachte die Stadt gerade 235 Mann auf und als der bayrische Kurfürst kam, hatten es die Stände eilig, ihm zu huldigen. 1742 besiegte Feldmarschall Graf Khevenhüller die Besatzer. Die Stadt erholte sich lange Zeit nicht von dieser Eroberung und auch Maria Theresia brauchte einige Zeit, bis sie sich zur Erbhuldigung in Linz überreden ließ.

Als Landesherrin begann Maria Theresia weitreichende Reformen, u.a. des Schulsystems und der Verwaltung, die von ihrem Sohn, Mitregenten und Nachfolger Joseph II. (1741–1790) weitergeführt wurden, der in seinen Ideen und seinem Handeln von der Aufklärung beeinflusst war. Im Jahre 1782 machte Papst Pius VI. Station in Linz. Grund war Josephs Kirchenpolitik, hatte er doch alleine in Linz und Oberösterreich 22 Orden und Klöster aufgelöst. Allerdings gründete er im Gegenzug zahlreiche Pfarren und im Jahre 1783 die Diözese Linz.

In den sozialen und politischen Veränderungen, die durch die Aufklärung hervorgerufen wurden, liegt die Ursache für die weiteren politischen Geschehnisse Europas. Die durch die Französische Revolution ausgelösten Koalitionskriege waren der Grund, dass man in Linz Truppen zusammenzog, auch das Schloss wurde zu einem Militärlager. Durch eine Unvorsichtigkeit von Soldaten brach am 18. August 1800 ein Feuer aus, das beinahe das ganze Schloss zerstörte und über einen hölzernen Wehrgang auch in der Stadt großen Schaden anrichtete.



Das Gemälde im Alten Rathaus zeigt den Aufmarsch Österreichischer Truppen im Zuge des Österreichischen Erbfolgekrieges im Jahre 1742.

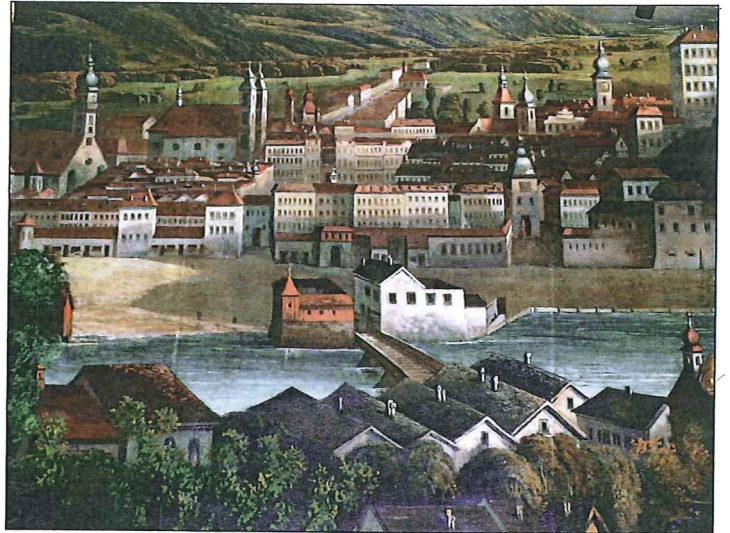


Blick vom Schlossberg über die Nibelungenbrücke zu Lentos und Brucknerhaus.

in Linz wichtiger Sponsor von Veranstaltungen und Kultureinrichtungen und ist neben anderen auch Partner von „Linz Kulturhauptstadt Europas 2009“. Mit der Eröffnung eines Besucherzentrums bietet das Unternehmen eine Kommunikationsplattform, mit der die Öffentlichkeit über Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft der voestalpine informiert wird.

Zu weiteren Unternehmen, die das Erscheinungsbild der Stadt heute prägen, gehören u.a. der Anlagenbauer Siemens VAI und Borealis, ein führender Kunststoffkonzern, der den Standort Linz zum Zentrum seiner internationalen Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten ausbaut. Gemeinsam mit Stadt und Land wurde auch in wirkungsvolle Umweltschutzmaßnahmen investiert. Mehr als 50 Prozent Grünlandanteil tragen zur Lebensqualität der Stadt bei. Die Auszeichnung von Linz als „Naturfreundlichste Gemeinde Österreichs“ im Jahre 2006 bestätigte dies.

Es ist der Stadt gelungen, den geografischen Standort zu nützen und Industrie und Natur mit Kultur in Einklang zu bringen. Diese Symbiose ist auch die Botschaft des Jahres 2009 – Linz Kulturhauptstadt Europas.

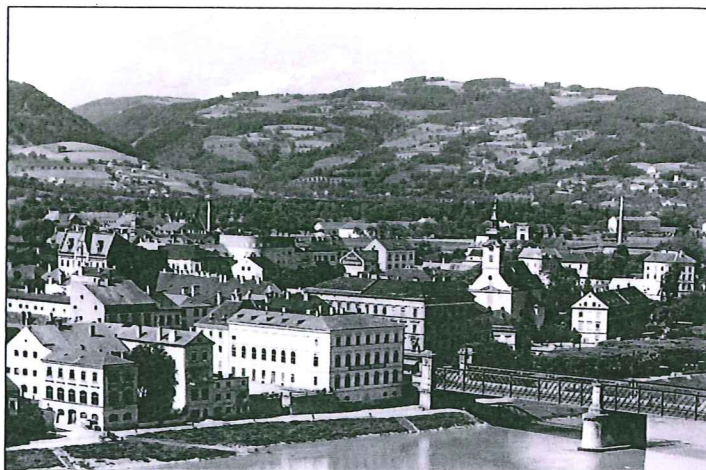


Der Florianialtar in der Stadtpfarrkirche zeigt eine Ansicht der Stadt Linz um 1690.

Die Spurensuche in der Altstadt beginnt am Hauptplatz, der ursprünglich außerhalb der Stadtmauern angelegt wurde. Er ist damit Teil einer mittelalterlichen Stadterweiterung und wurde in seiner heutigen Größe im 13. Jahrhundert als Marktplatz errichtet. Daher wurde er auch An dem Markt genannt, daraus wurde Am Platz. 400 Jahre lang sprach man vom Großen Platz, 1800 vom Hauptplatz, bis 1873 daraus der Kaiser-Franz-Joseph-Platz wurde. Nach 1918 war die Adresse der Häuser Platz des 12. November, die 1934 wieder auf Kaiser-Franz-Joseph-Platz geändert wurde. Diese Bezeichnung hielt nur vier Jahre, ab 1938 war es der Adolf-Hitler-Platz. Seit 1945 heißt die erste Adresse der Stadt wieder Hauptplatz. Allein an den verschiedenen Bezeichnungen ist der Wandel der Zeit zu erkennen.

Der Platz liegt auf der die Stadt bestimmenden Nord-Süd-Achse, die über die Brücke nach Norden und auf der Landstraße nach Süden führt. Heute Treffpunkt, Veranstaltungsort und mit der Touristeninformation Anlaufstelle für Gäste, war hier über Jahrhunderte der gesellschaftliche und wirtschaftliche Mittelpunkt der Stadt.

Die zwei Mal jährlich stattfindenden Märkte hatten ähnliche Bedeutung wie internationale Messen in der heutigen Zeit. Daneben gab es wöchentliche Markttage, die der städtischen Versorgung dienten. Für publikumswirksame Veranstaltungen, wie Ritterturniere, Erbhuldigungen, Paraden, Aufmärsche und Prozessionen, war der Platz mit



Der Brückenkopf Urfahr im Jahre 1935, links davon das sogenannte Platzl am Ende der Holzbrücke. Die Nibelungenbrücke wurde 1940 dazwischen gebaut.

Ende der Linzer Märkte war Urfahr konkurrenzlos und die Märkte wurden neu organisiert. Die Veranstaltung wurde im Jahre 1902 auf acht Tage verlängert und übersiedelte vom heutigen Bernaschekplatz zur Donau.

Während und direkt nach dem Ersten Weltkrieg dienten die Märkte nur mehr der Volksbelustigung, sodass sie 1926 so umorganisiert wurden, wie sie heute noch beliebt sind – eine Mischung aus Verkaufsausstellungen, Handel und Volksfest. Der Markt beginnt jeweils am Sonntag nach Ostern und am 29. September. Nach 1945 war die Lage trist, Linz und Urfahr lagen in Schutt und Asche und es war nichts zu bekommen. Da schlug der Urfahrer Bürgermeister Ferdinand Markl den russischen Besatzern vor, Lebensmittel auf den Markt zu bringen – so hatte Urfahr ab 1946 wieder seinen Markt, der wesentlich zur bescheidenen Lebensqualität beitrug. Heute bestimmen Ausstellungs- und Festzelte mit Verkaufsbuden und einem Vergnügungspark das Bild.

Im Jahre 1680 gründeten die Kapuziner mit kaiserlicher Erlaubnis ein Hospiz für Pestkranke, das sie in ein Kloster umwandelten. Die Kirche wurde 1702 mit dem Patrozinium des Hl. Josef geweiht. Unter Kaiser Joseph II. wurde das Kloster aufgelassen und die Kirche

Bildnachweis und Dank <

FOTOSAMMLUNG KAAR: Seite 105, 114, 124, 134, 136

ARCHIV DER STADT LINZ: Seite 125 oben, 130, 133

FOTOSAMMLUNG NORDICO: Seite 21, 45

STADTKOMMUNIKATION LINZ: Seite 30, 119 oben

STIFTERHAUS C. SCHEPE: Seite 79

Alle anderen Fotos Gundi und Heiner Grabner.

Davon fotografiert mit freundlicher Genehmigung von:

STADTKOMMUNIKATION LINZ: Seite 12, 13

LANDES-/SCHLOSSMUSEUM: Seite 11, 86

STADTMUSEUM NORDICO/GENESIS: Seite 8 oben und unten

STADTPFARRE: Seite 20, 54

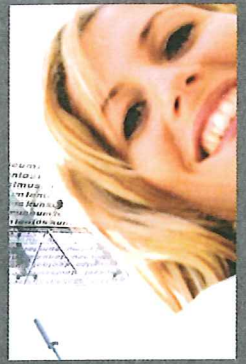
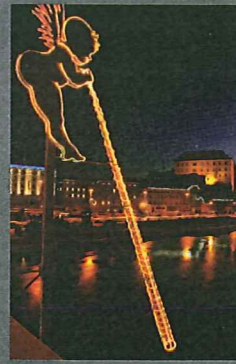
ST.-IGNATIUS-KIRCHE, ALTER DOM: Seite 48

DOMPFARRE, MARIENDOM: Seite 63

MINORITENKIRCHE: Seite 36

GRUNDRISS MARTINSKIRCHE DIPL. ING. G. KLEINHANNS: Seite 94

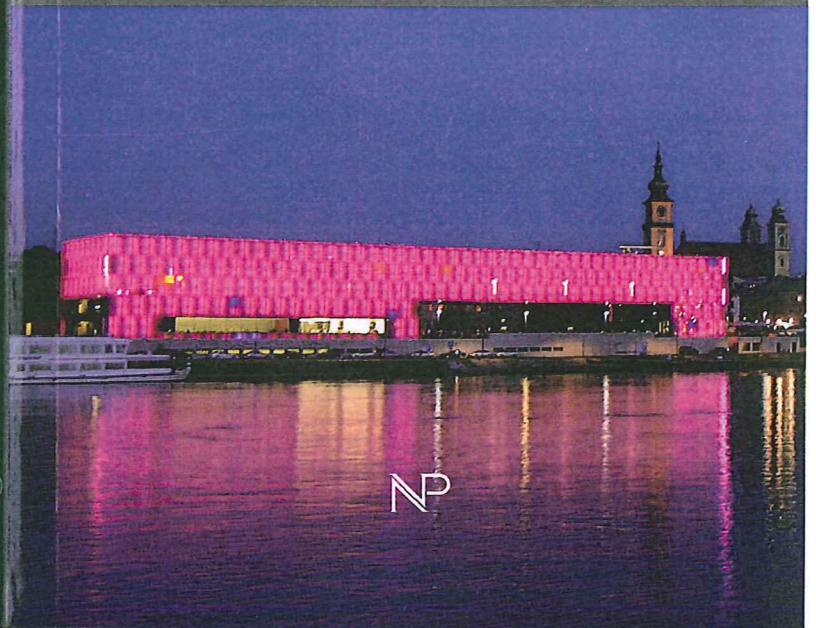
Besonderer Dank gilt meinem Mann Heiner, der mich beim Fotografieren und vor allem bei der Bearbeitung der Fotos unterstützt hat.



Stephan Klinger / Dominik Klinger

Linz

Der Stadtführer



Dieser Stadtführer wurde mit größtmöglicher Sorgfalt und Genauigkeit zusammengestellt. Sollten Sie uns Bemerkungen zum Buch und den beschriebenen Themen mitteilen wollen, so freuen wir uns über Ihre Zuschrift.

Sie erreichen Autoren und Verlag per E-Mail
linz@buchplanet.at bzw. verlag@np-buch.at
oder unter der Adresse
NP Buchverlag, Gutenbergstr. 12, 3100 St. Pölten.

In Zusammenarbeit mit Buchvertrieb Klinger, Hörzingerstraße 62, 4020 Linz

Bildnachweis

Andreas Röbl, Linz: Umschlag, Seite 4/5, 18, 20, 22, 23, 27, 28, 29, 30, 32, 33, 34, 44, 46, 47, 49, 50, 53, 56, 67, 69, 71, 74, 75, 76, 79, 80, 82, 86, 89, 92, 94, 96, 98, 101, 102, 103, 105

Nordico, Museum der Stadt Linz: 7, 8, 9

Tourismusverband Linz: 17, 19, 21, 24, 32, 35, 83, 87, 88

Peter Wurst, Linz: 25, 31, 32, 37, 38, 41, 39, 46, 60, 61, 65, 73, 78, 85, 90, 92, 93, 95, 97, 106, 109

Bibliographische Information Der Deutschen Bibliothek

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

- | | |
|----|-----------------------------------|
| → | Querverweis auf Haupteintrag |
| A1 | Planquadrat Stadtplan am Buchende |
| 🕒 | Öffnungszeiten |
| ☎ | Telefonnummer |
| ! | Tipp |
| 🌱 | mit vegetarischer Küche |
| 🚭 | mit Nichtraucherbereich |

Copyright © 2005 by
Niederösterreichisches Pressehaus
Druck- und Verlagsgesellschaft mbH
NP BUCHVERLAG
St. Pölten – Salzburg – Linz

www.np-buch.at
verlag@np-buch.at

Alle Rechte vorbehalten.

Grafische Gestaltung: Cicero. Linz
Gesamtherstellung:
Niederösterreichisches Pressehaus
Druck- und Verlagsgesellschaft mbH
A-3100 St. Pölten, Gutenbergstraße 12

ISBN 3-85326-378-X

Stephan Klinger / Dominik Klinger

Linz

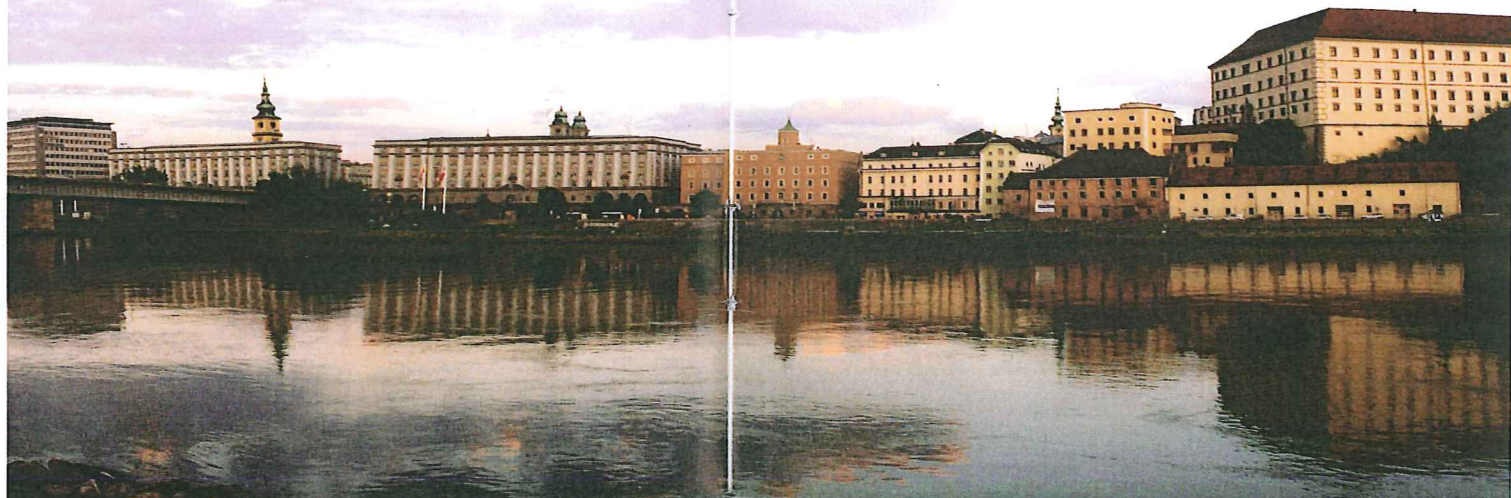
Der Stadtführer

NP
BUCHVERLAG

Inhalt

Geschichte	7
Wirtschaft in Linz	15
Kunst und Kultur	18
Sakrale Sehenswürdigkeiten	19
Profane Denkmäler	22
Theater	25
Museen	27
Kulturräume	31
Essen und Trinken	34
Cafés	34
Imbiss	38
Internationale Küche	39
Bodenständige Kost	41
Restaurants	43
Spitzenküche	44
Vegetarische Restaurants	45
Freizeit	46
Rundfahrt	46
Erholung / Sport / Kinder	47
Bäder / Sauna / Eislaufen	50
Kino	51
Erotik	52
Heavy Metal	52
Nachtleben / Bars	53
Tanzlokale / Diskos	55

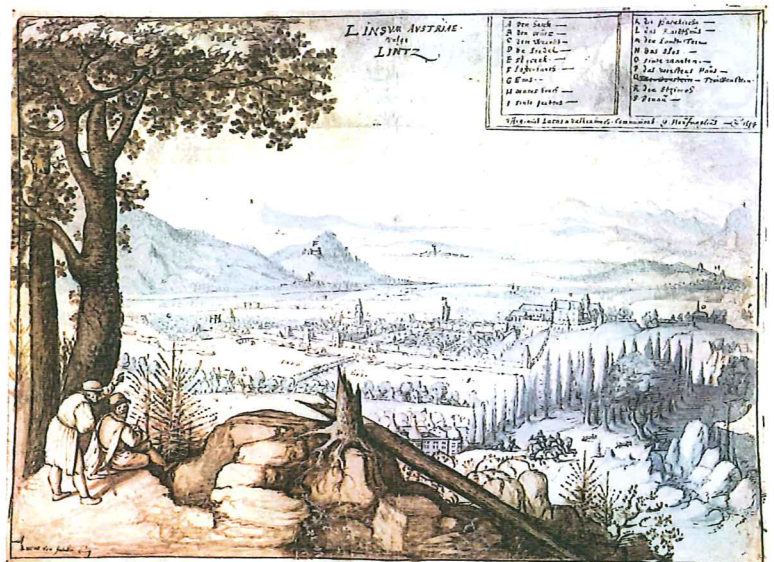
Shopping	56
Wo übernachten	67
Veranstaltungen	73
Märkte	73
Veranstaltungen im Jahreskreis	74
Rundgänge in Linz	80
Das historische Linz	80
Das sakrale Linz	84
Das moderne Linz	87
Das grüne Linz	89
Rundgang Schlossberg	91
Rundgang Pöstlingberg	93
Land um Linz	95
Eurotherme Bad Schallerbach	95
Benediktinerstift Kremsmünster	95
Enns	96
Freistadt	96
Kefermarkt / Schloss Weinberg	97
KZ-Gedenkstätte Mauthausen	97
Lern- und Gedenkort Schloss Hartheim	98
Das Mühlviertel	98
Ruine Schaunberg	100
Das Salzkammergut	101
St. Florian	103
Steyr – die Stadt der Hämmer	104
Wilhering	104
Allgemeine Informationen	105
Register	114

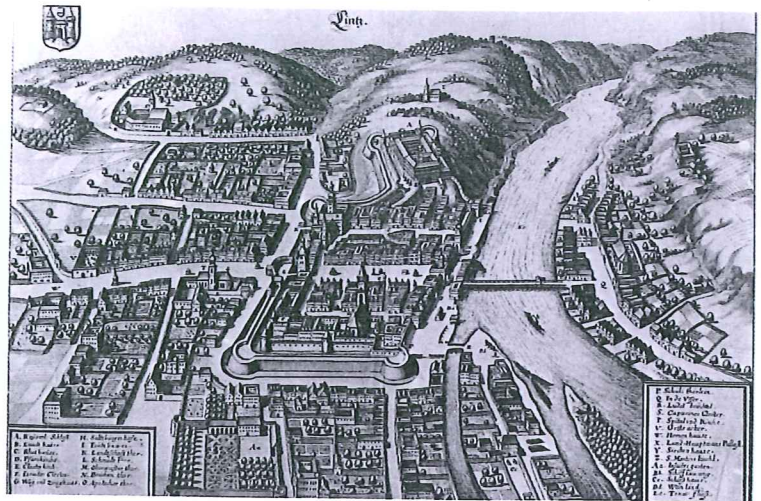


Geschichte

Die Stadt Linz schmiegt sich eng an den Donaubogen. In der sanften Kurve dieses Stroms sind auch die Historiker bei der Suche nach der Bedeutung des Stadtnamens fündig geworden. Die Kelten nannten diesen Ort „*Lentos*“, an der Biegung des Flusses. Im Laufe der Jahrhunderte wandelte sich diese Bezeichnung in das lateinische „*Lentia*“, das althochdeutsche „*Linze*“ bis hin zum heutigen Stadtnamen „*Linz*“.

Die geografisch begünstigte Lage gab auch vermutlich den Ausschlag für die ersten Ansiedlungen einige tausend Jahre vor der Geburt Christi. Der Siedlungsplatz, der auf drei Seiten von einer Hügelkette geschützt und nach Norden von der Donau begrenzt war, bot einen optimalen Schutz vor Angriffen und die Donau stellte einen exzellenten Transportweg für den Handel dar. Nach Kelten und Illyrern lernten vor allem die Römer diese Vorzüge schätzen und errichteten in *Lentia* einen wichtigen Militärstützpunkt. (Das Kastell befand sich in etwa an der Stelle des heutigen Landestheaters.) Dieser wurde später auch zum Angriffsziel der einfallenden Vandalen, Sueben, Alanen und Hunnen, bis der ostgermanische Fürst Odoaker nach der Eroberung Roms auch die letzten Römer aus der damaligen Provinz *Ufernoricum* vertrieb. Danach hatte Linz häufig wechselnde, teils historisch sehr prominente Eigentümer, bis es in habsburgische





Der Kupferstich von Matthäus Merian zeigt die Stadt aus der Vogelperspektive, 1650. Deutlich ist die von einer Stadtmauer umgebene Altstadt zu erkennen, heute das Gebiet zwischen Pfarrplatz, Graben und Promenade. Das Kaiserliche Schloss präsentiert sich bereits in seiner neuen, wuchtigen Form. Am linken Donauufer, durch eine Holzbrücke verbunden, Urfahr.

Hände wanderte. Zu nennen sind hier der Ostgotenkönig Theoderich der Große, der bayerische Herzog Tassilo III., der Babenbergerherzog Leopold VI. sowie der Böhmenkönig Ottokar Přemysl. Mit dem Land ob der Enns beziehungsweise der Stadt Linz wurde in dieser Zeit also schwungvoller Handel betrieben.

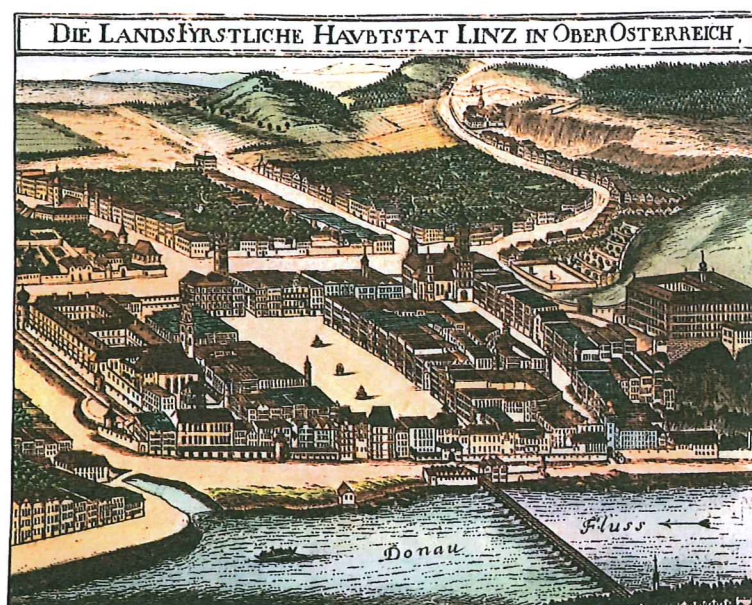
Tassilo III. (742-794)

Der Name dieses bayerischen Fürsten ist eng mit der ersten urkundlichen Erwähnung von Linz verbunden. Nachdem Tassilo bei Karl dem Großen in Ungnade gefallen war, wurde ihm die Martinskirche in Linz entzogen und Karls Schwager Gerold übergeben. Diese Schenkungsurkunde ist es auch, in der „Linze“ 799 zum ersten Mal urkundlich erwähnt wurde. Weitere nachhaltige Spuren dieses Mannes findet man vor allem in der von ihm gegründeten Benediktinerabtei Kremsmünster, wo der kostbare Tassilokelch heute noch bei der Abtwahl als Urne dient.

Der Name eines Habsburger Regenten ist besonders eng mit Linz verknüpft. Der römisch-deutsche Kaiser Friedrich III. hatte aufgrund seiner schlechten Erfahrungen mit Wien für kurze Zeit das kleine Linz

zu seiner Residenz erkoren. Im Gegensatz zum damaligen Zeitgeist lag sein Interesse weniger in staatsmännischen Geschäften oder kriegerischen Aktivitäten, sondern in der Astronomie und den schönen Künsten. Vermutlich lässt sich auch darauf sein wenig schmeichelhafter Beiname „Die Erzschlafmütze“ zurückführen. Seine Anwesenheit brachte die damals berühmtesten Poeten und Künstler nach Linz und machte die Stadt schon im fünfzehnten Jahrhundert gewissermaßen zu einer „Kulturhauptstadt Europas“. Dieses bunte Treiben prägte Linz einige Jahre, bis Friedrich III. schließlich im hohen Alter von 78 Jahren verstarb – angeblich am verschluckten Kern einer Melone, eher jedoch an den Folgen eines Schlaganfalls. Obwohl sein Leichnam in den Wiener Stephansdom überführt wurde, ruht sein Herz noch immer in der Linzer Stadtpfarrkirche.

Georg Matthäus Vischer stellt 1674 den imposanten Hauptplatz in den Vordergrund seines Kupferstiches. Stadtpfarrkirche und Minoritenkirche (später Landhauskirche) dominieren das Bild, die Jesuitenkirche („Alter Dom“) beim großen Jesuitenkloster sollte erst später erreicht werden. Rund um die Stadtmauer erstrecken sich Gärten, durchzogen von den noch heute bestehenden Einfallstraßen. Besonders deutlich sind Landstraße, Herrenstraße und die Straße zum Kapuzinerkloster dargestellt.



Zu dieser Zeit platzte die Stadt förmlich aus allen Nähten. Die mit der Industrialisierung einhergehende Landflucht vergrößerte die Einwohnerzahl um ein Vielfaches. Linz brauchte mehr Platz. Dieser zusätzliche Raum wurde durch Eingemeindung von bislang selbstständigen Gemeinden erreicht. Auch das nördlich der Donau gelegene Urfahr ging schließlich die „Vernunftehe“ mit Linz ein.



Der Vorgängerbau der Nibelungenbrücke, Blick nach Urfahr

Am 28. Juli 1914 erklärt Österreich-Ungarn dem Königreich Serbien den Krieg. Auch nach der Unterzeichnung des Friedensvertrags von Saint-Germain-en-Laye blieben die wirtschaftliche und soziale Lage in der Stadt fatal. Durch den zu langsam voranschreitenden Wiederaufbau der Sicherheitskräfte in der Stadt kam es immer wieder zu Plünderungen und blutigen Ausschreitungen. Eine Konsequenz daraus war die zunehmende Bewaffnung der Bevölkerung und die Bildung von Selbstschutzgruppen.

Besonders ein Datum hat sich nachhaltig in die Linzer Geschichtsbücher eingebrannt: Im Februar 1934 weiteten sich die Kämpfe zwischen den aufständischen sozialdemokratischen Truppen auf der einen und den Heimwehren sowie dem österreichischen Bundesheer auf der anderen Seite auf das gesamte Landesgebiet aus. Diese unorganisierte Aufstandsbewegung scheiterte unter hohem Blut- und Sachschaden und die wirtschaftliche Lage verschlechterte sich zunehmend. Bedingt durch die galoppierende Inflation und die Weltwirtschaftskrise mussten immer mehr Betriebe zusperren und die Arbeitslosen- und Arbeitsverlustrate vergrößert sich.

Linz und der Zweite Weltkrieg

Am 12. März 1938 verkündete Adolf Hitler vom Rathausbalkon am Hauptplatz einer jubelnden Menge von 40 000 Menschen, dass er Österreich ins Deutsche Reich „heimholen“ werde. Noch

während der Rede wurden tausende Oppositionelle verhaftet und in die Konzentrationslager nach Deutschland verschleppt. Hitler erklärte seine ehemalige Schulstadt Linz zur „Gründungsstadt des Deutschen Reiches“ und wollte sie zu einem „deutschen Budapest“ sowie zu seinem Alterssitz machen. Die erste Riege der Reichsarchitekten, angeführt von Albert Speer, plante monströse Bauten beiderseits der Donau. Zeugen des Gestaltungswillens Hitlers sind die beiden Brückenkopfgebäude am Hauptplatz sowie die Nibelungenbrücke.



Die neuen Brückenkopfgebäude

Am 15. Juli 1938 wurde das Konzentrationslager Mauthausen östlich von Linz gegründet. In den folgenden Jahren wurden darüber hinaus über 40 Außenlager errichtet, in denen die Lagerhäftlinge unter unmenschlichsten Bedingungen Zwangsarbeit verrichten mussten. Ab 1940 baute man in Mauthausen auch „Verbrennungsöfen“. Mindestens 27 500 Menschen wurden hier getötet. Neben diesem Lager, welches heute als Gedenkstätte öffentlich zugänglich ist, zeugt auch das Schloss Hartheim vom „Zivilisationsbruch“ des Nationalsozialismus. Dort wurden unter dem Dogma der „Rassenreinheit“ behinderte Menschen ermordet.

Die sowjetische und die amerikanische Besatzungszone in Oberösterreich nach dem Zweiten Weltkrieg führten zur Teilung der Stadt. Die Demarkationslinie führte mitten durch die Donau und trennte Urfahr vom restlichen Linz. Acht Jahre lang mussten die Linzer teils unwürdige Behandlungen über sich ergehen lassen, wenn sie zwischen Nord und Süd wechseln wollten. Während die russischen Kontrollposten vor allem die Anzahl der Stempel in den Dokumenten akribisch prüften, desinfizierten die Amerikaner jeden Erwachsenen mit Ungezieferchemikalien. Groß war daher die Erleichterung über die Aufhebung der Teilung nach der Unterzeichnung des österreichischen Staatsvertrags.

Die darauf folgende Zeit war von wirtschaftlicher Prosperität einerseits und hoher Schadstoffbelastung durch die ansässige Industrie



Wo übernachten

Die Bedeutung einer Stadt lässt sich auch an der Anzahl und Qualität Ihrer Hotels messen. In Linz bietet man Ihnen die ganze Bandbreite: Luxushotels und kleine Pensionen, internationale Großbetriebe und familiär geführte Häuser. Lediglich ein 5-Sterne-Haus findet man (noch) nicht in Linz.

In der €€€€- und €€€-Kategorie verstehen sich Dusche/Bad, WC und TV von selbst, sie sind daher nicht extra angeführt. „WE-Special“ heißt, dass dieses Hotel am Wochenende (Freitag bis Sonntag) günstigere Zimmerpreise anbietet. „NR-Etagen/NR-Zimmer“ bedeutet, dass in diesem Hotel Nichtraucher-Etagen/Zimmer vorhanden sind. Bei Hotels mit „24h-Service“ ist die Rezeption durchgehend besetzt, und „Internet“ meint, dass Ihnen (im Zimmer) ein kostenpflichtiger Internetzugang, per Modem oder WLAN, zur Verfügung steht.

Erschrecken Sie bitte nicht bei den Preisen! Wir brechen in diesem Reiseführer mit der Gepflogenheit, den Preis eines Doppelzimmers für nur eine Person festzuhalten. In der Realität zahlt ja meistens auch eine Person den Preis für beide. Wenn also hier eine Nacht im Doppelzimmer mit Frühstück um € 120,- angeführt ist, zahlen Sie € 60,- pro Person.

Kategorien:

€€€€:	140,-
€€€:	< 140,-
€€:	< 90,-
€:	< 50,- für eine Nacht im Doppelzimmer inkl. Frühstück (Gesamtpreis)

Linz~Donau

Die Europäische

Kulturhauptstadt 2009
entdecken und erleben



EDITION TEMMEN

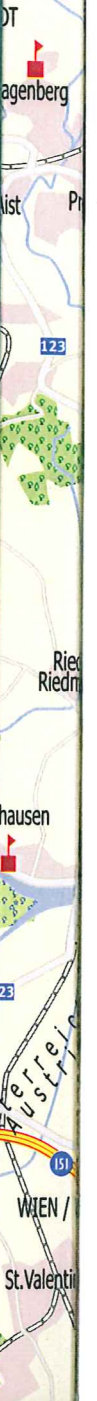
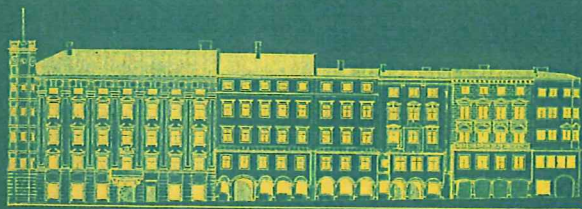
Ein illustriertes  Reisehandbuch

Als bekannt wurde, dass Linz die Europäische Kulturhauptstadt 2009 sein wird, war mancherorts das Erstaunen groß. Linz Kulturhauptstadt?

Trotz seiner weit über 2000-jährigen Geschichte ist Linz noch immer eine Art »Geheimtipp« unter den österreichischen Landeshauptstädten.

Die einstige »Stahlstadt« – Antriebsmotor des österreichischen Wirtschaftswunders der Nachkriegszeit – hat sich längst in ein kulturorientiertes zukunftsorientiertes menschenorientiertes Zentrum verwandelt, und das keineswegs nur im regionalen Maßstab.

Seine gotische Altstadt hinter den Barockfassaden aufzuspüren, die Provinzmetropole und Kaiserresidenz zu erkunden, die Hochburg zeitgenössischer Kultur und das verträumte Fischerdorf Seite an Seite zu finden – dazu will Sie dieses Illustrierte Reisehandbuch einladen.



Linz~Donau

Kulturhauptstadt Europas 2009



EDITION TEMMEN

Linz ~ Donau

Kulturhauptstadt
Europas 2009



Ein illustriertes Reisehandbuch

Von Helmut P. Einfalt

EDITION TEMMEN

litärische Kopf des Aufstandes, auf der heutigen Promenade so schwer angeschossen worden, dass er kurz darauf in seinem Hauptquartier in Ebelsberg starb. Zwar hielten die Bauern dem ersten Entsatzversuch unter Fürst Auersperg noch stand, aber den herbeigerufenen Hilstruppen unter Pappenheim mussten sie weichen.

Es folgte Schreckliches: Herbertorff veranstaltete ein Blutgericht, wo immer er der Bauern habhaft wurde. In Frankenburg mussten (oder sollte man sagen, durften?) sie um ihren Kopf würfeln, in Linz wurde 1627 die gesamte bäuerliche Führungsschicht der Umgebung hingerichtet. Ein weiterer Aufstand unter der Führung des »Laimbauern« endete 1636 ebenfalls mit der öffentlichen Exekution der Anführer auf dem Hauptplatz.

Der eigentliche Dreißigjährige Krieg berührte Linz nur am Rande, und da in den deutschen Ländern, wo der Krieg wirklich wütete, an Handel nicht zu denken war, ging es den Linzer Kaufleuten trotz des darniederliegenden Fernhandels die ganze Zeit über bis zum West-

fälischen Frieden von 1648 ziemlich gut.

Das Barock

Der ausgehende Dreißigjährige Krieg hatte den Linzer Kaufleuten noch einmal Konjunktur beschert: Die »klassischen« Handelsstädte waren unsicher geworden, der Warenumschlag hatte sich in den Südostteil des Reiches verlegt, sehr zur Freude der Linzer, die wieder zu Geld kamen und es auch gleich anlegten: Die Stadt war renovierungsbedürftig geworden.

Wie vor der Gegenreformation die toskanische Renaissance-Architektur eifrige Nachahmer gefunden hatte, so setzte sich jetzt – noch stark in der italienischen Bautradition wurzelnd – ein neuer Stil aus dem Süden durch: das Barock.

➤ Linz mit Urfahr vom Auberg gesehen, 1649.

Das Schloss ist bereits zur heutigen Form umgebaut, links davon sind das Schmidtor und das Wassertor erkennbar.

Die Stadtpfarrkirche hat noch ihre gotischen Form, im Dorf Urfahr steht bereits eine eigene Pfarrkirche.

Die Überreste des im Vordergrund sichtbaren Schlosses Hagen wurden nach dem Zweiten Weltkrieg abgerissen.

Kupferstich von Matthäus Merian nach Wenzel Hollar





von kurzer Dauer, und bald war Österreich mit wechselnden Verbündeten im Krieg gegen das neue militärische Genie Frankreichs: Napoleon.

Die napoleonischen Kriege

Das neue Jahrhundert fing gar nicht gut an. Am 18. Brumaire (dem 9. November) 1799 hatte Napoleon einen erfolgreichen Staatsstreich gewagt und die Macht in Frankreich übernommen. Und schon bald leitete er die französischen Kriagsunternehmungen gegen Österreich. Im Linzer Schloss waren schon Truppen einquartiert, als in den frühen Abendstunden des 15. Juni 1800 die Katastrophe ausbrach: Ein Brand im Schloss verbreitete sich, angefacht vom Wind und unterstützt durch die hölzerne Überdachung, die das Schloss mit der Stadt verband, in kürzes-

➤ Linz vom Urfaßplatz aus, um 1820. Die Stadtsilhouette zeigt von links nach rechts die Stadtpfarrkirche noch mit niedrigem Turmhelm, den Alten Dom, die Ursulinenkirche, den Turm des Schmidtors (1828 abgerissen), das Türmchen der Minoritenkirche und den Landhausturm

ter Zeit über die gesamte Altstadt. Das Landhaus stand in Flammen, das Kremsmünstererhaus, die alte Stadtwaage – das gesamte Viertel zwischen Hauptplatz und Schlossberg brannte. Die Lösversuche der Linzer Bürger blieben erfolglos, zu stark waren Feuer und Wind. Nur der soliden Bauweise der Vorfahren war es zu verdanken, dass wenigstens die Kernsubstanz der Bauten erhalten blieb. Erfahrung im Wiederaufbau hatte man ja – rund alle 60 Jahre war eine Brandkatastrophe über die Stadt hereingebrochen –, und so wurde einfach an Ort und Stelle wieder aufgebaut: die Grundrisse waren durch die erhaltenen Mauern vorgegeben, und die Dachstühle wurden halt wieder draufgesetzt... Nur rund um das

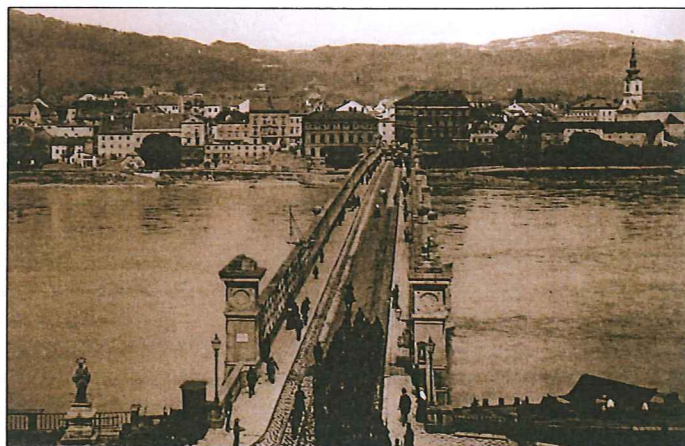
lokalpatriotischen Urfahrern die Idee auftauchte, Urfahr zur Stadt erheben zu lassen. Als die Statthalterei 1881 auch keine Bedenken mehr anmeldete, wurde ein Ausschuss eingesetzt, der die Stadterhebung in die Tat umsetzen sollte. Da Kronprinz Rudolf recht beliebt war, tauchte sogar die Idee auf, die neue Stadt solle »Rudolfstadt« heißen – noch heute erinnert die Rudolfstraße an diese nicht realisierten Pläne. Urfahr blieb Urfahr, und mit kaiserlicher Entschloßung wurde der Markt am 7. Mai 1882 zur Stadt erhoben.

Das Dasein als Stadt verschonte die Urfahrer nicht vor weiteren wirtschaftlichen Problemen. Man war abgeschnitten von den großen Verkehrswegen – die Bahn nach Budweis führte über Gaisbach-Wartberg, weit an Urfahr vorbei, die Donau-Dampfschiffahrt fand

auf der Linzer Seite statt, kurzum, den Urfahrern blieb als Einzugsgebiet nur das obere Mühlviertel, und dort waren die Leute arm wie die Kirchenmäuse. So drohte auch im neuen Jahrhundert der Verlust der Selbständigkeit. 1908 regte der Statthalter im Landtag wieder einmal die Zusammenlegung der beiden Städte an, und prompt erteilten die Urfahrer demonstrativ den nächsten Bauauftrag: 1911 begann Julius Schulte mit der Modernisierung des Rathauses und baute es zu einem kleinen Juwel des Jugendstils um.

Aber selbst das modernste Rathaus konnte das Ende der Stadt Urfahr nicht mehr aufhalten: Anfang 1914 begannen ernsthafte Verhandlungen über einen Zusammenschluss. Der Erste Weltkrieg verhinderte zwar eine Weile die Fortführung der Gespräche, aber noch 1917 wurden sie wieder aufgenommen. Am 23. Juni 1919 trat der Vereinigungsvertrag in Kraft: Österreichs kurzle-

➤ Blick über die (damals noch nicht so genannte) Nibelungenbrücke auf die Stadt Urfahr, 1910





Nach Norden wird der Hauptplatz von den beiden **Brückenkopfbauten** abgeschlossen, die nach ihrer Verwendung im Volksmund »Finanzgebäude Ost« und »Kunsthochschule« genannt werden. Im Zuge des Baues der Nibelungenbrücke wurde ab 1939 der Nordteil des Hauptplatzes angehoben, wodurch eine Neugestaltung des nördlichen Platzabschlusses erforderlich wurde. Der Architekt Roderich Fick löste die Aufgabe mit den beiden Brückenkopfbauten recht gut und hat auch die Anbindung an die Nachbarhäuser ohne allzu große Stilbrüche vollzogen. Dabei wurden allerdings die Adlergasse an der Ost- und die Badgasse an der Westseite abgeschnitten, der Zugang erfolgt heute durch die Arkaden der Brückenkopfgebäude.

Das **gotische Bürgerhaus** (Hauptplatz 10) hat als einziges Gebäude noch sichtbare Spuren der ursprünglichen Fassadengestaltung aufzuweisen. Es besteht aus zwei ehemals dreiachsigen mittelalter-

➤ Blick vom Turm der Stadtpfarrkirche. Von links sind zu erkennen: Alter und Neuer Dom, das Kapuzinerkloster, die Klosterstraße mit Minoritenkirche und Landhausturm, die Hofgasse und das Schloss, die Brückenkopfgebäude und die Nibelungenbrücke sowie das Neue Rathaus in Urfahr. Die Dachlandschaft im Vordergrund gehört zum Rathausgeviert

Kulinarisches

Im westlichen Brückenkopfgebäude ist die Nachfolgerin jener »Wasser-Apotheke« untergebracht, deren Inhaber Johann van Beethoven war, der Bruder Ludwigs, welcher seinetwegen mehrmals in Linz zu Besuch war. In den äußeren Arkaden befindet sich eine Linzer Institution, die unbedingt erwähnt werden muss: der »Warme Hans«. Der »Warme Hans« ist jener Würstelstand, der fast die ganze Nacht durch geöffnet ist, und hier treffen sich Nachtschwärmer aller Art auf »eine Heiße« (die einheimische Version des Fast Foods), Ballbesucher in Smoking und Abendkleid ebenso wie Altstadtschwärmer und Punks – unter allen gastronomischen Einrichtungen der Stadt wohl die demokratischste...



➤ Blick auf Urfahr:
Am nördlichen Brückenkopf das Neue Rathaus und das
Ars Electronica Center, links davon das Fischerdorf
von Alt-Urfahr West mit dem gerade noch erkennbaren

Steinmetzplatzl. Am rechten Bildrand die
Urfahrer Pfarrkirche, im Hintergrund der Pöst-
lingberg. Der Dampfer im Vordergrund ist die aus
1912 stammende »Schönbrunn«

Linzer und Urfahrer Bürgern bekommen hat — Zentrales Verwaltungsgebäude war allen zu lang und Zet Vau Ge als Abkürzung zu trocken. Die moderne Fassade des großstädtischen Gebäudes lässt kaum erahnen, dass sich hinter dem Neuen Rathaus eine Sehenswürdigkeit versteckt, die nicht als Einzelnes herausragt, sondern wegen ihrer Lage und Struktur im Herzen der Stadt am Fluss besuchenswert ist: **Alt-Urfahr**, das man am besten durch den Durchgang vom Vorplatz des Neuen Rathauses aus erreicht.

Dieses zwischen Donau, Rudolfstraße und dem Neuen Rathaus eingezwängte Areal vermittelt viel von jenem Urfahr, das die Heimat von Fischern und Fährleuten war; selbst der Aufstieg Urfahrs im 19. Jahrhun-

dert ist an diesem Viertel vorbegezogen, die Häuschen sind klein und ärmlich geblieben, während entlang der Hauptstraße bereits gründerzeitlich gebaut wurde.

In der ersten Nachkriegszeit kam — besatzungsbedingt — ganz Urfahr ein wenig herunter, und als die rege Bautätigkeit der 1960er- und 70er-Jahre einsetzte, fand sie am Ost- und Urfahr genug Platz zur Entfaltung — Alt-Urfahr schien dem Verfall preisgegeben zu sein. Mitte der siebziger Jahre wurde der Plan gefasst, zur Entlastung der notorisch verstopften Rudolfstraße, der Haupteinfallsstraße aus dem Oberen Mühlviertel, eine Schnellstraße durch Alt-Urfahr West zu bauen, die hinter dem Neuen Rathaus wieder zur Nibelungenbrücke einmünden sollte. Eine verkehrspolitisch

Bibliografische Information Der Deutschen Bibliothek

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

2., vollständig überarbeitete und aktualisierte Auflage 2005

Bildnachweis:

Österreichische Nationalbibliothek: 270.;

Österreichische Bundesbahnen: 146;

Andreas Röbl, Linz: 1, 6-7, 10-11, 18, 60-61, 66, 81, 82, 85, 86-87, 88, 89 (2), 92, 94, 97, 98-99, 102-103, 109, 126, 135, 150, Umschlagtitel sowie die zugehörigen Verkleinerungen S. 3, 4, 5;

Stadtmuseum Nordico: 21, 29, 30, 33, 34, 38, 41, 42, 43, 44, 52, 53, 54, 59, 62, 63, 68u., 70, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 97o., 132 und die zugehörigen Verkleinerungen S. 12-15;

Salinen Tourismus GmbH: 167, 180;

Stadtkommunikation Linz: 83u. (3), 84u. (3), 95, 129;

Technisches Museum Wien: 49;

Tourismusverband Linz: 8, 17, 37, 90, 91, 93, 112, 128, 130, 134, 143, 144o., 148, 152 (2), 153, 154 (2), 158.

Alle übrigen: Helmut P. Einfalt

Karten und Skizzen: Helmut P. Einfalt, St. Koloman

Lektorat: Heike Tekampe, ed_it (Köln)

Die (wenigen) Abweichungen von der Duden-Rechtschreibung spiegeln den ausdrücklichen Willen des Autors wider, eine differenziertere Schreibweise anzuwenden, als sie nach der Rechtschreibreform noch zulässig wäre.

Autor und Verlag **danken** dem Tourismusverband Linz, dem Amt für Presse und Information des Magistrats, dem Stadtmuseum Nordico, den Österreichischen Bundesbahnen und den Salinen Austria für die freundliche Unterstützung mit Informationen und Bildern. Herr DI Otmar Brunner hat dankenswerter Weise seine Altstadtrekonstruktionen zur Verfügung gestellt.

Dieses illustrierte Reisehandbuch wurde nach bestem Wissen zusammengestellt. Im Sinne des Produkthaftungsgesetzes weisen Autor und Verlag darauf hin, dass inhaltliche Fehler und Änderungen nach Drucklegung dennoch nicht auszuschließen sind. Aus diesem Grund übernehmen Verlag und Autor keine Verantwortung oder Haftung. Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr.

© 2005 EDITION TEMMEN

Hohenlohestr. 21 – 28209 Bremen, Deutschland

Tel. (+49)+421-34843-0 – Fax 348094

info@edition-temmen.de – www.edition-temmen.de

Alle Rechte vorbehalten

Satz: Helmut P. Einfalt, St. Koloman

Gesamtherstellung: EDITION TEMMEN

ISBN 3-86108-928-9



Linz 2009

Foto360°
360° Panorama Magazin mit interaktiven 3D Bildern von Events, Kunst, Kultur, Tourismus und Lifestyle

360° Panorama Magazin mit interaktiven 3D Bildern von Events, Kunst, Kultur, Tourismus und Lifestyle

Your E-Mail Newsletter anmelden

Linz Kalender 2009

XXL Panorama Bilder

E-Cards Linz

Neue 360° Fotos

Newsletter

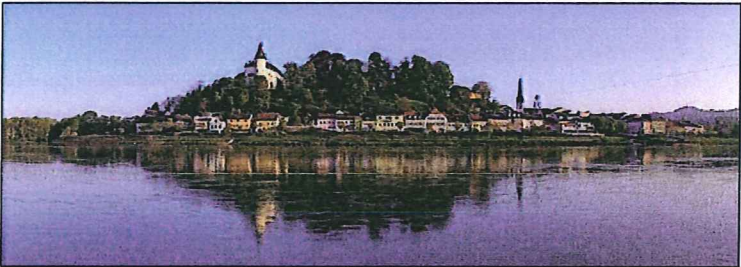
Surftipps

Impressum

Themenübersicht

Vollbild Foto zufällig

Stadt Linz - High Resolution Panorama Bilder



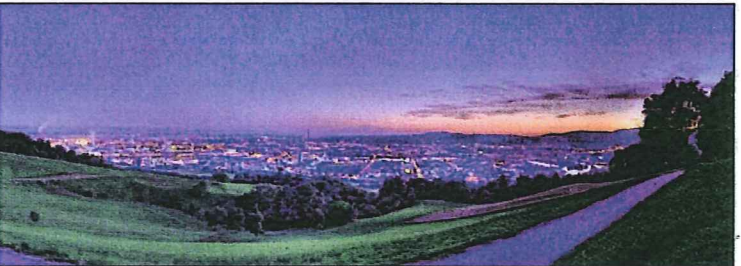
Ottensheim



Industriegebiet Schachermayer



Linzer Hauptplatz am Abend



Panoramablick von Plesching



Aussichts vom Neuen Rathaus

weitere Themen...

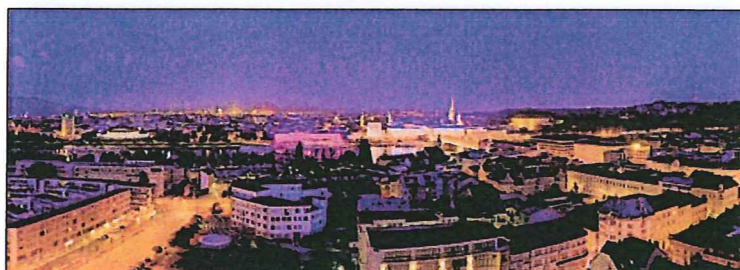
- Almsee
- Tiefenrausch Aktienkeller
- UTEC Maschinenbau
- Ruine Landskron
- Strobl am Wolfgangsee
- Druidenweg-Ysperklamm
- Ruine Stauff
- Pflasterspektakel 2007
- Femheizkraftwerk Linz-Mitte
- Mariendom Linz
- Burg ruine Aggstein
- Burg Plankenstein
- Carparade 2007 in Ried
- Tourist Messe 2007
- Tanzbar Picasso in Paldau
- Night of the Jumps 2008
- Trierenberg Super Circuit
- Sharm el Sheikh
- London
- Hotel Mühlviertlerhof
- Artpark
- Pflasterspektakel 2006
- Restaurant Delphin
- Tonstudios
- Coffee to go
- Lounge de Paris
- Cafe de Paris
- Buffalo
- Windische Höhe
- Lentos
- Prielwanderung
- Pflasterspektakel 2005
- Kosian
- Trio
- Linz Oö
- Bikermesse 2005
- Wels
- Aflenz



Aussicht von Steyregg



Blaue Donau



Aussicht vom Lentia 2000



Donaulände im Mondschein



Aussicht vom ARCOTEL Nike

Weitere Links zu den Linz Panoramen

» Ausstellung Linz 07 in der Linzer Galerie Artpark

» Linz Ansichtskarten / E-Cards

» Linz Panorama Bild Kalender 2009

E-Cards der Stadt Linz per E-Mail versenden

Versenden Sie GRATIS E-Cards mit Panorama Motiven der Stadt Linz und Umgebung an Verwandte, Freunde und Bekannte. Es stehen derzeit 24 verschiedene Motive mit außergewöhnlichen Ansichten der Stadt Linz im Panoramafomat zur Auswahl...

» Postkarte versenden



Linz || Hauptplatz am Abend

Hauptplatz am Abend

» Postkarte versenden



Linz || Aussicht vom ARCOTEL Nike

Aussicht vom ARCOTEL Nike

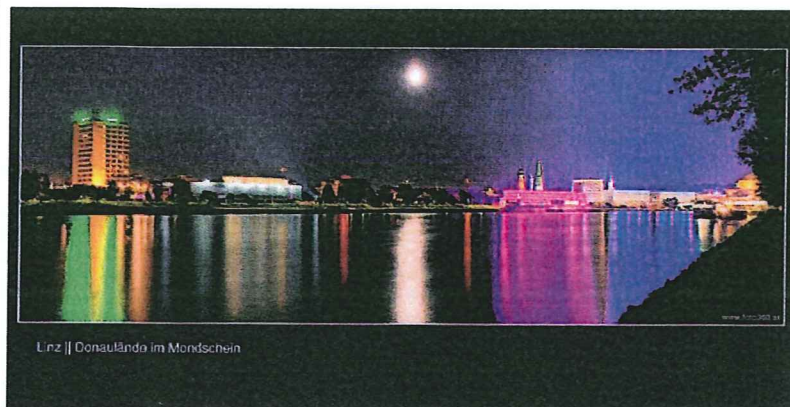
» Postkarte versenden



Linz || Blaue Donau

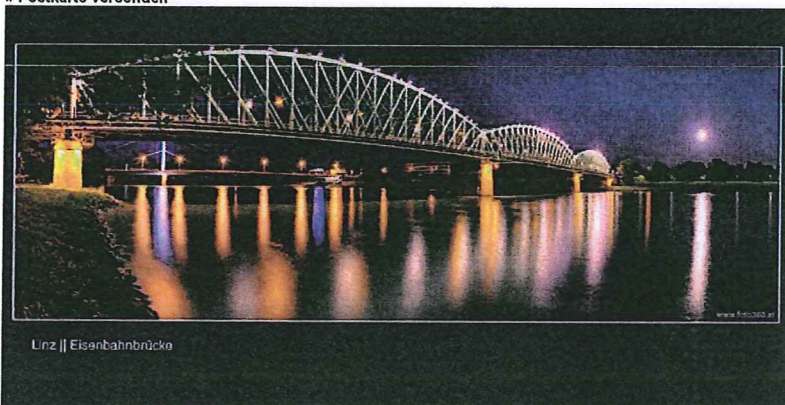
Blaue Donau

» Postkarte versenden



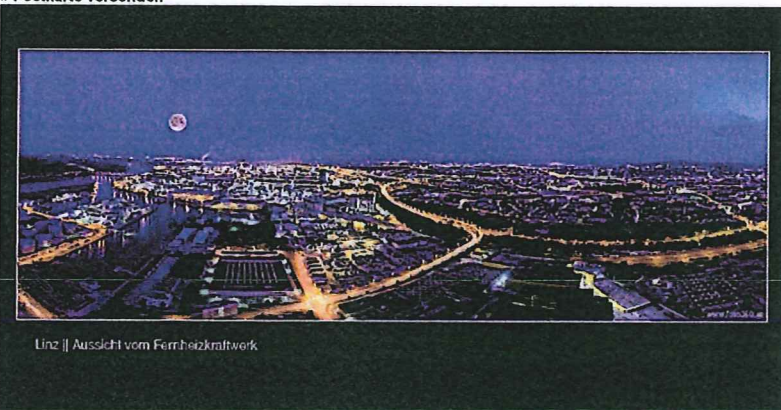
Donaulände im Mondschein

» Postkarte versenden



Eisenbahnbrücke

» Postkarte versenden



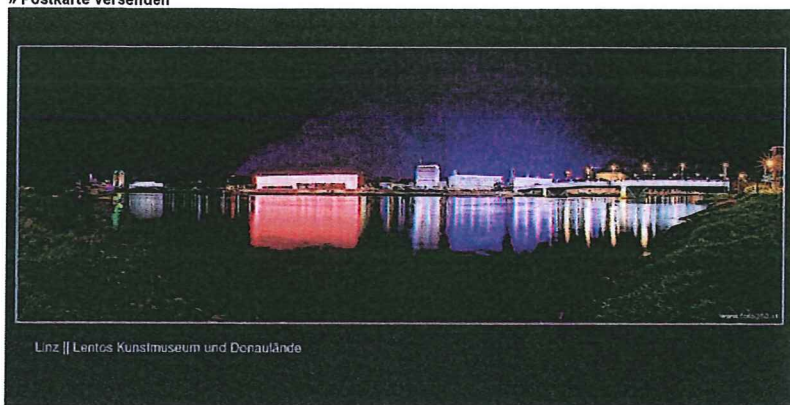
Aussicht vom Fernheizkraftwerk

» Postkarte versenden



Aussicht vom Lentia 2000

» Postkarte versenden



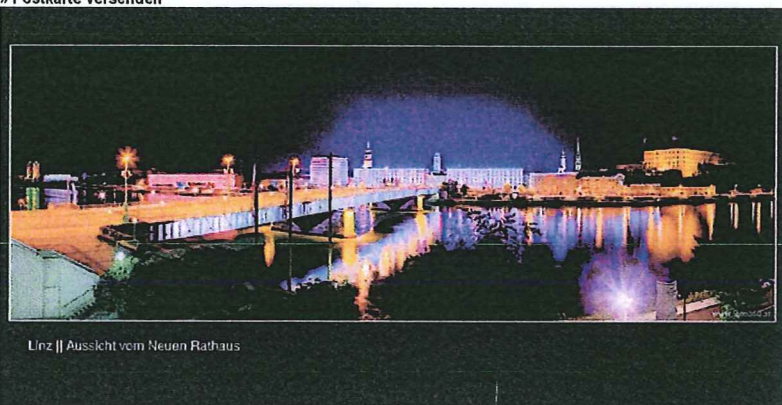
Lentos Kunstmuseum und Donaulände

» Postkarte versenden



Lentos Kunstmuseum und Nibelungenbrücke

» Postkarte versenden



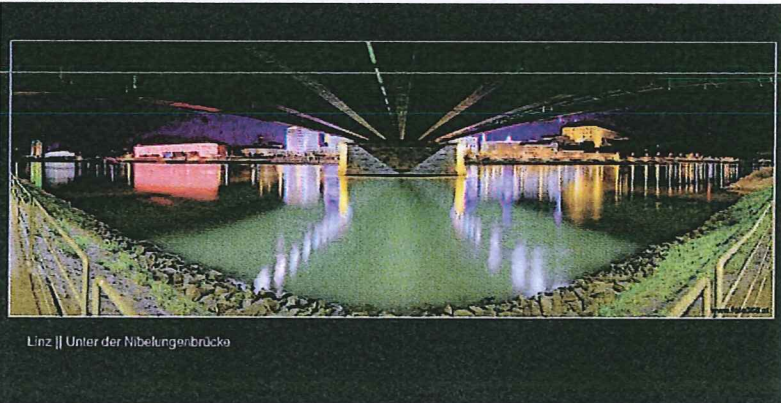
Aussicht vom Neuen Rathaus

» Postkarte versenden



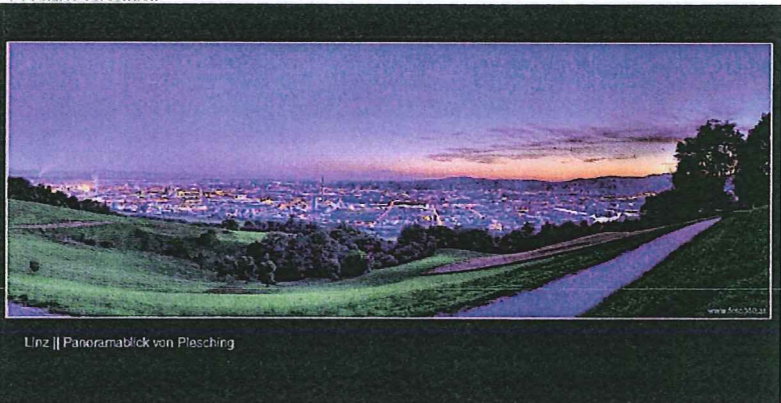
Nibelungenbrücke

» Postkarte versenden



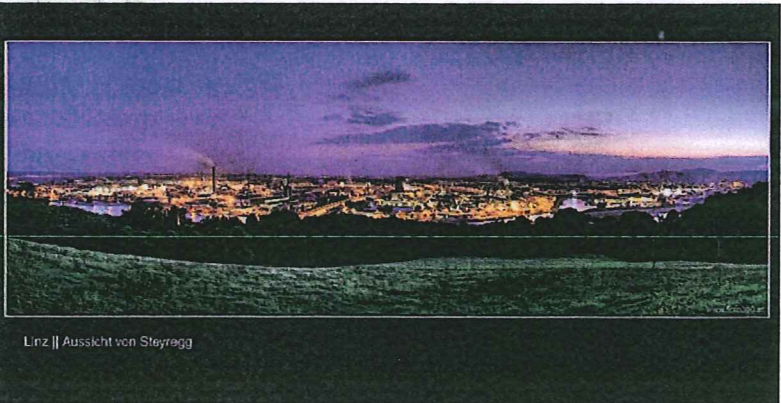
Unter der Nibelungenbrücke

» Postkarte versenden



Panoramablick von Plesching

» Postkarte versenden



Aussicht von Steyregg

» Postkarte versenden



Linz || Mariendom

Mariendom

» Postkarte versenden



Linz || Mariendom

Mariendom

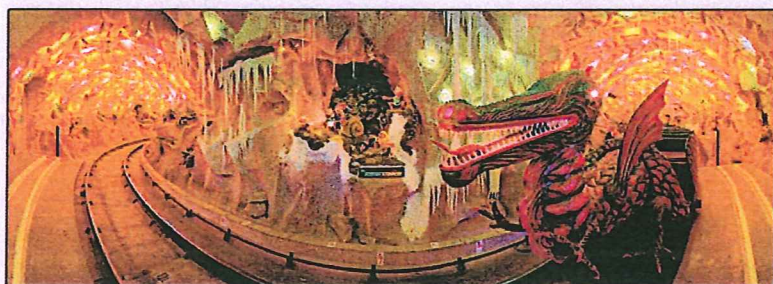
» Postkarte versenden



Linz || Mariendom

Mariendom

» Postkarte versenden



Linz || Grottenbahn

Grottenbahn

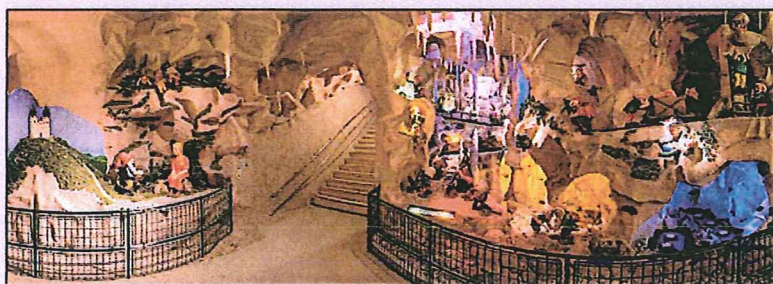
» Postkarte versenden



Linz || Grottenbahn - Märchenwelt

Grottenbahn - Märchenwelt

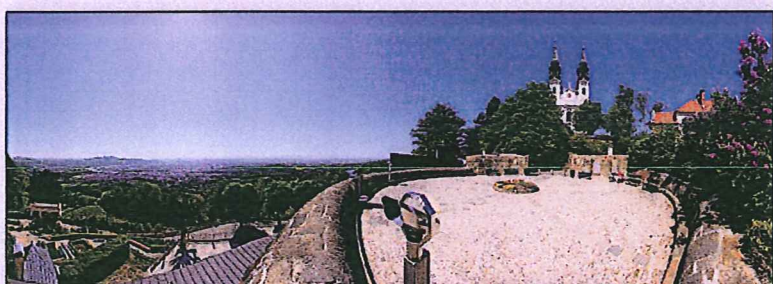
» Postkarte versenden



Linz || Grottenbahn - Kristallbergwerk

Grottenbahn - Kristallbergwerk

» Postkarte versenden



Linz || Aussicht vom Pöstlingberg

Aussicht vom Pöstlingberg

» Postkarte versenden



Linz || Donaublick

Donaublick

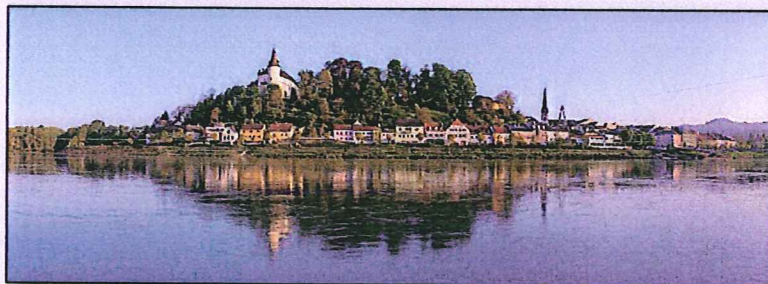
» Postkarte versenden



Linz || Wallfahrtsbasilika und Hauptplatz

Wallfahrtsbasilika und Hauptplatz

» Postkarte versenden



Ottensheim an der Donau

Ottensheim an der Donau

Neben den traditionell bekannten Sehenswürdigkeiten wie der Dreifaltigkeitssäule am Hauptplatz, dem Pöstlingberg, Motive der Grottenbahn und dem Mariendom, finden Sie auch Nachtaufnahmen vom Lentos Kunstmuseum, vom Brucknerhaus und der Donaulände. Zusätzlich können Sie noch Hochansichten der Stadt sowie Panoramablicke von romantischen Plätzen außerhalb der Stadt verschicken.

Alle E-Cards gibt es auch als Ansichtskarte in Printform bei folgenden Verkaufsstellen in Linz Oö:

- Linz Souvenir Shop am Hauptplatz
- Lentos Shop
- Souvenir Kiosk am Pöstlingberg
- Grottenbahn Verkaufsshop
- Trafik Wanke nahe Taubenmarkt
- Morawa Hauptbahnhof
- Tabak-Plus Gröbner Hauptbahnhof
- Hotel Mühlviertlerhof am Graben
- Courtyard-Hotel
- Arcotel Nike
- Youth Hotel
- Donauländerei in Ottensheim
- Thalia Buchhandlung Plus City Pasching
- Minibox Landstr. 9
- Tabakspezialitäten Starlinger Landstr. 31

- Tabak Trafik Manfred Männl Am Bindermühl 30
- Tabakfachgeschäft Jürgen-Markus Unionstr. 34
- Tabak Trafik Hernandez Capulino im Infra Center
- Tabak und Pfeiffenfachgeschäft Kußberger Herrenstraße 17
- AIDA Presse International Alfrum
- Tabak Trafik Anita Ludwig Khevenhüllerstr. 31
- Nordico - Museum der Stadt Linz Dametzstraße 23
- Dom Shop Linz - neben dem Neuen Dom

Postkarten Thekenständer aus Plexiglas

Aufgrund des besonderen Formats der Panoramakarten haben wir eigens einen Thekenständer konzipiert. Der Ständer umfasst ca. 180 DIN Lang Karten und besteht aus transparentem Acrylglas.

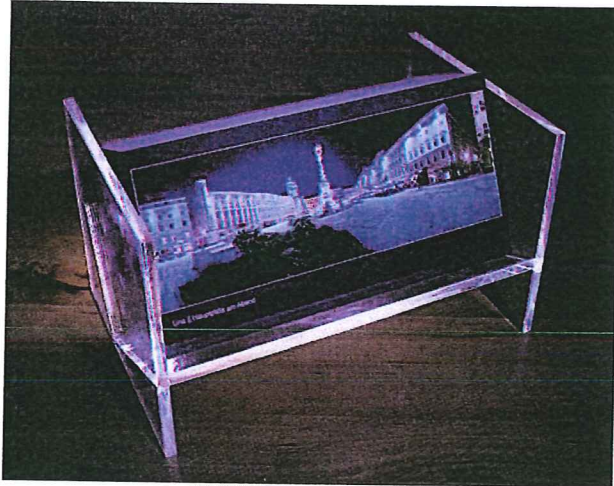


Foto360 Panorama-Display aus Acryl

Postkarten Drehständer für 20 Panorama-Karten

Das hochwertige Panoramakarten Theken Drehdisplay mit 20 Fächern aus Acryl mit einzigartigem Design:



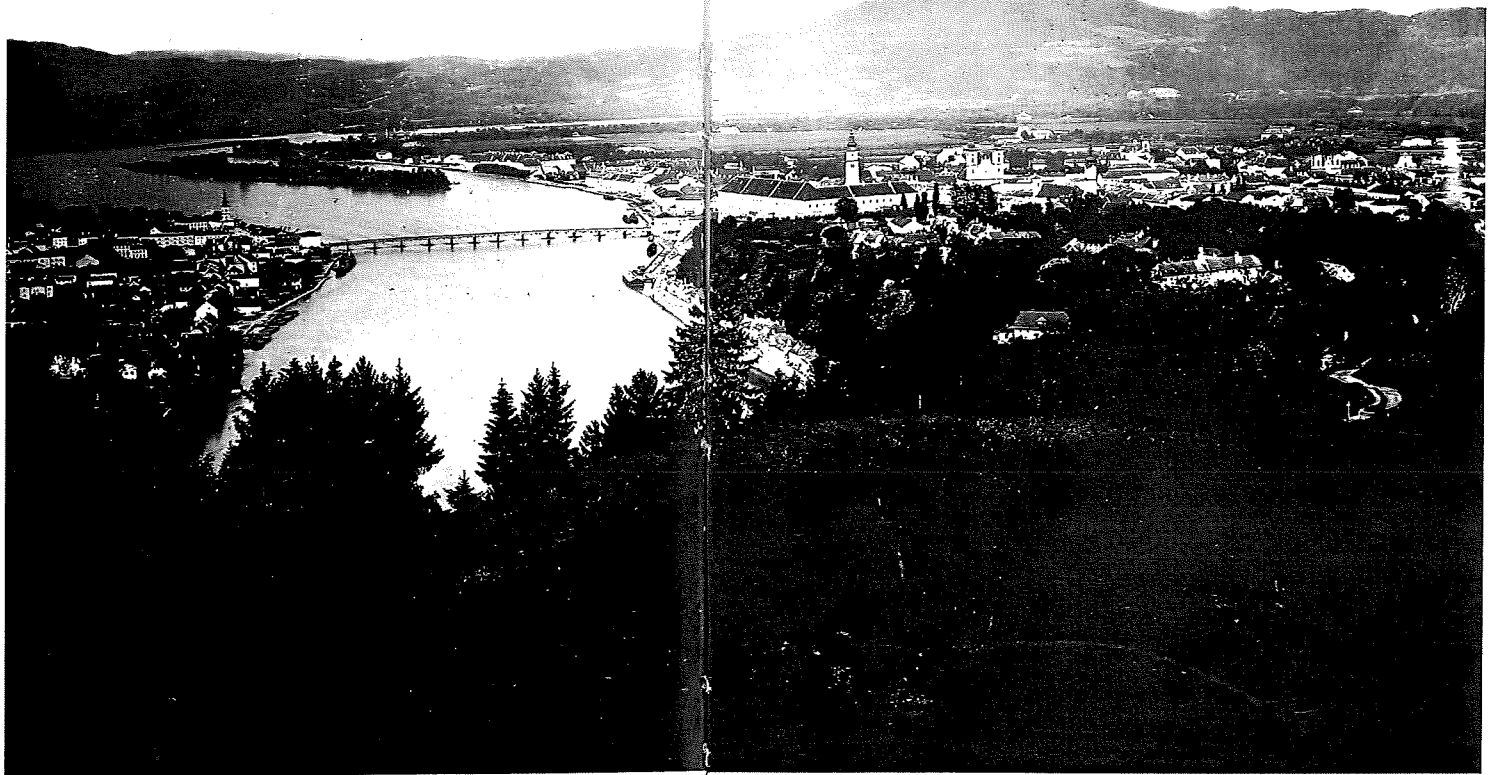
Foto360 Drehdisplay aus Acryl

LINZ



1860–1930

ALBUM



vom Freinberg auf Urfahr und Linz mit der alten Holzbrücke, die am 5. Mai 1868 von einem
gerammt wurde und danach abgerissen werden mußte.

Photo W. Burger, 1865.





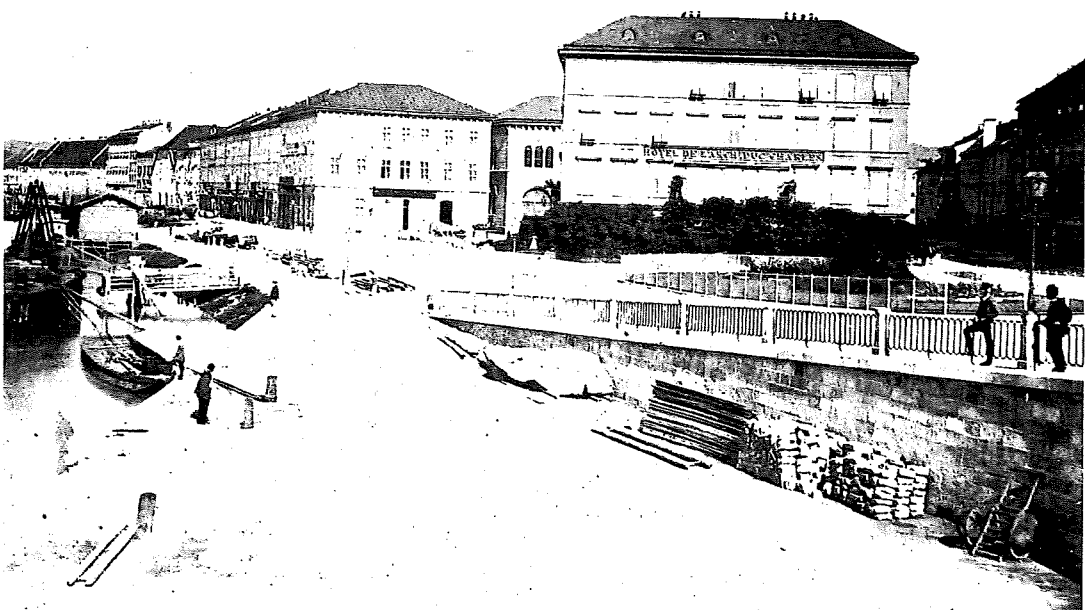
Burger, 1868.



er, um 1900.



51 Blick von Urfahr auf Linz mit der 1872 eröffneten Eisenbahnbrücke.
Das 1873 vollendete Eckhaus Hauptplatz-Brücke ist noch im Bau. Photo Baldi und Würthle, 1872.



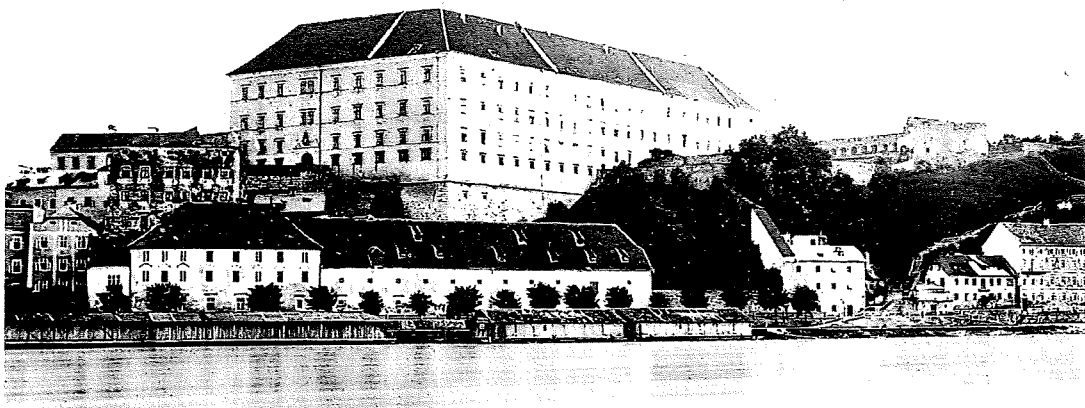
52 Landungsplatz der Dampfschiffe, Blick donauabwärts. Photo A. Red, um 1880.



Schwarz, 1907.



er
nmüller, 1935.



55 Die Schloßkaserne, darunter die Salzdepot-Häuser an der Oberen Donaulände.

Photo E. Schmidt, 1898.



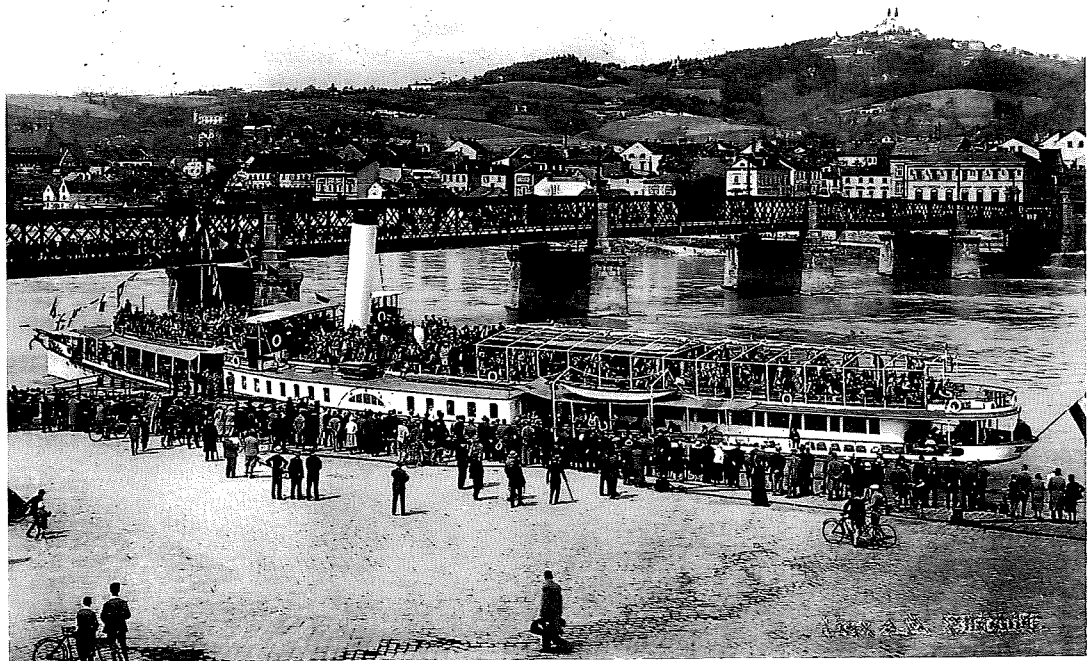
56 Die 1872 eröffnete eiserne Brücke nach Urfahr.

Photo anonym, 1911.



57 Untere Donaulände und Brücke, im Hintergrund der Pöstlingberg.

Photo anonym, 1933.



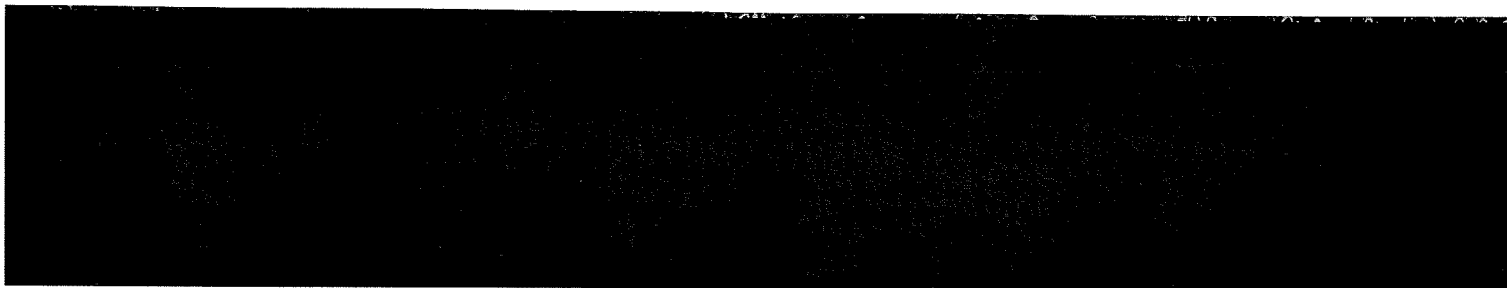
58 Das „Eilschiff“ der DDSG am Landungsplatz.

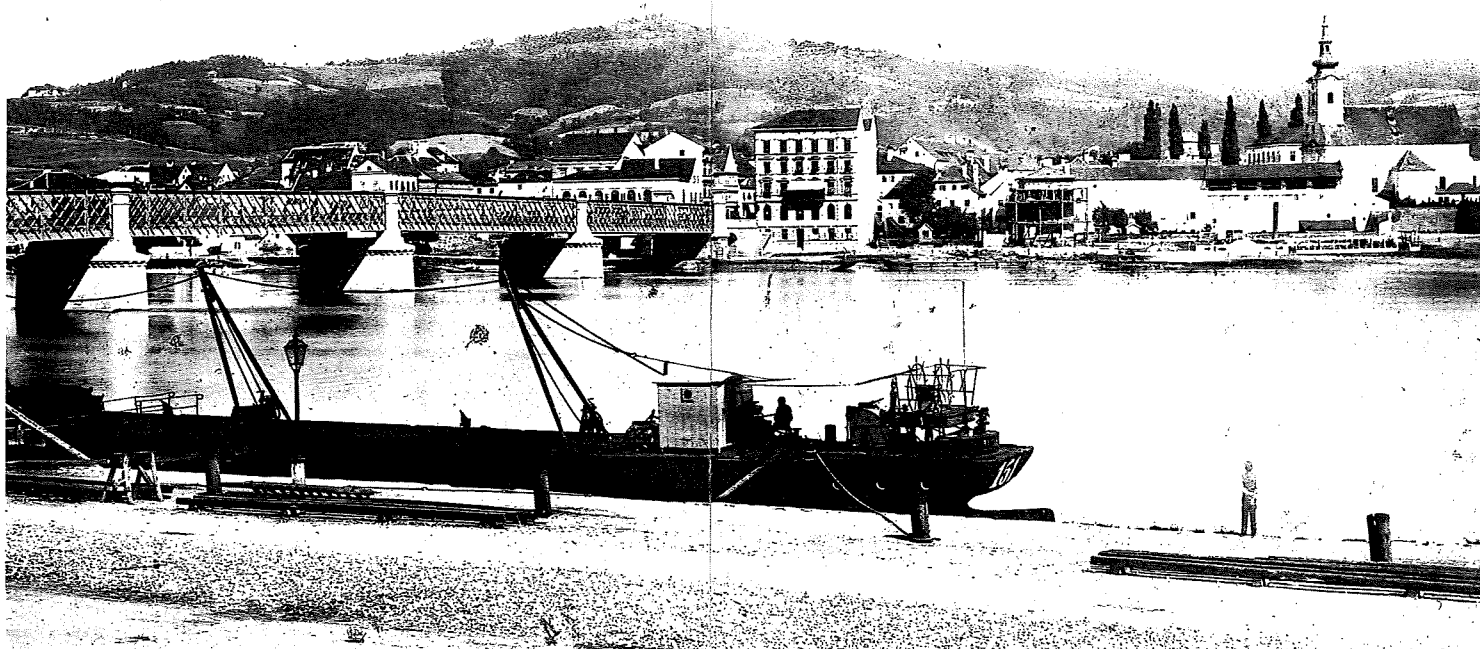
Photo anonym, um 1935.



auf Urfahr.

Photo W. Burger, 1865.





auf Urfahr und die Donaubrücke.

Photo Baldi und Würthle, um 1875.

