

Oberösterreichische Heimatblätter

Herausgegeben vom Institut für Landeskunde von Oberösterreich
Schriftleiter: Dr. Franz Pfeffer

Jahrgang 15 Heft 2/3

April-September 1961

Inhalt

	Seite
Ernst Burgstaller: Felsbilder und -inschriften im Toten Gebirge in Oberösterreich. Mit einem Geleitwort von Werner Kiesenhofer (Spital am Pyhrn), einem naturkundlichen Beitrag von Wilhelm Freh (Linz) und Maßaufnahmen von Ludwig Lauth (Micheldorf)	57
Walter Luger: Beiträge zur Musikgeschichte des Stiftes Lambach. II. Vom Barock bis zur Gegenwart	102
Hans Commenada: Unterhaltung in Obernberg am Inn um die Wende des 18. zum 19. Jahrhundert	125
Laurenz Schuster: Das Schloß Wittinghausen in der Geschichte und im „Hochwald“ Adalbert Stifters	139
Herbert Jandaurek: Die Totenstraßen	143
Josef Ofner: Das Antlitz der Stadt Steyr im Jahre 1554	150
Helmine von Chezy: Eine Schafberg-Besteigung vor 130 Jahren	153
Norbert Grabherr: Der Burgstall („das Purchstal“)	157
Franz Aschauer (?): Die erste „Eisenbahnbrücke“ über die österreichische Donau	163
Gustav Brachmann: Zur oberösterreichischen Straßengeschichte	165
Josef Mittermayer: Die Mühlholzkapelle bei Lembach	171

Berichte

Vinzenz Janik: Die erdgeschichtliche Vergangenheit Oberösterreichs	177
--	-----

Schrifttum

Hans P. Schad'n: Die Wasserburg Neydharting	180
Ernst Burgstaller: Linzer Stadtvolkskunde	182
Kurt Vanesa: Biographisches Lexikon von Oberösterreich	185
Hermann Kohl: Sechzig Jahre landwirtschaftlich-chemische Versuchsanstalt Linz	186
V. J.: Landwirtschaftlicher Wasserbau	187

Anhang

Biographisches Lexikon von Oberösterreich	189
Forschungen in Lauriacum	193

Zuschriften an die Schriftleitung:

Dr. Franz Pfeffer, Linz a. d. D., Bahnhofstraße 16, Ruf 26 871

Zuschriften an den Verlag:

Institut für Landeskunde von Oberösterreich, Linz a. d. D., Bahnhofstr. 16, Ruf 26 871

Druck: Oberösterreichischer Landesverlag, Linz a. d. D.

Die erste „Eisenbahnbrücke“ über die österreichische Donau

Von Franz Aschauer (†)

Das Vorhandensein der — seit 1497 bestehenden — festen Stromüberbrückung in Linz wirkte sich bekanntlich entscheidend auf die Planung der ersten österreichischen Eisenbahnlinie, der Pferdeeisenbahn Linz—Budweis, aus. Nachdem Franz Josef v. Gerstner von seinem ursprünglichen Projekt einer Bahnverbindung zwischen Donau und Moldau von Joachimsmühle bei Hohenfurth über Leonfelden (Weinzierl)—Hellmonsödt nach Katzbach bei Linz wieder abgekommen war, sollte die Bahnlinie von Budweis über Freistadt—Kefermarkt—Pregarten—Gaisbach—Ried i. d. R. nach Mauthausen geführt werden; auf diese Linie lautete auch das am 7. September 1824 an Franz Anton v. Gerstner verliehene Privileg. Für die Trassenführung nach Mauthausen war bestimmend, daß die Hauptmasse des Gmundener Salzes, dessen Transport die Bahn in erster Linie zu besorgen hatte, damals auf dem Wasserweg der Traun und Donau von Gmunden über Zizlau nach Mauthausen und von hier auf der Mauthausener Salzstraße über Freistadt nach Böhmen ging.

Der staatliche Salztransport mittels der Traunschiffahrt war jedoch im Jahre 1825 eingestellt worden und damit trat das schon in den Jahren 1815—1818 erörterte und vom Landesbaudirektor Ferdinand Mayer ausgearbeitete, von der Regierung jedoch damals abgelehnte Projekt der Bahnlinie Lambach—Zizlau (Linz), nunmehr als Fortsetzung der Budweiser Strecke, neuerlich ins Blickfeld. Schon 1826 stellte der Linzer Großhändler Planck den Antrag, die Bahnlinie nicht nach Mauthausen, sondern nach Linz zu legen, weil sie hier über die Linzer Brücke nach Gmunden fortgesetzt werden könne. Gerstner, der nun ebenfalls die Fortsetzung der Bahn nach Gmunden erwog, schloß sich 1827 dieser Auffassung an, weil Urfahr für die Durchführung der Bahn eine weit bessere Lage habe als Mauthausen „und alle englischen Städte, welche mit Bahnen durchschnitten sind“; tatsächlich konnte sowohl in Urfahr wie in Linz die Bahnlinie an den Rändern des dichter verbauten Stadtgebietes geführt werden. 1830 wurde der Bau der Bahn nach Linz beschlossen und in den Jahren 1831/32 fertiggestellt; am 1. August 1832 fand die Eröffnung der Linie statt.

Im Frühjahr 1835 erhielt die Budweiser Pferdebahn durch Gleislegung über die Brücke, durch die Zollamts-, Eisenbahn-, Museum- und Eisenhandstraße im Bahnhof „Zur Eisernen Hand“, dem späteren Südbahnhof, den Schienenanschluß an die Linie Linz—Gmunden, die am 1. 4. 1835 bis Wels, am 1. 8. 1835 bis Lambach und am 1. 5. 1836 bis Gmunden eröffnet wurde. Das Verbindungsgleis Urfahr—Linz verließ vom Stationsplatz Urfahr (am heutigen Hinsenkampfplatz) durch den Hof des Gasthauses „Zum Goldenen Ochsen“ und durch die „Urfahrgasse“ (Hauptstraße) zum Urfahrer Brückenkopf und Marktplatz („Platzl“). Auf der Linzer Seite senkte sich die Linie von der Brücke zur Lidl hinab. Ein Seitenflügel führte an der Donaulände bis zum städtischen Brauhaus; damit trat der spätere „Hafenbahnhof“ in seiner ersten, bescheidenen Ausprägung in Erscheinung. Die durch den Bahnverkehr vermehrte Beanspruchung forderte eine Verbreiterung und Verstärkung der Donaubrücke, die seither 15 Joche und auf beiden Seiten Gangsteige hatte. Das Gleis auf der Brücke bestand aus eineinhalb Zoll starken und zwei Klafter langen schmiedeeisernen Schienen.

Die Linzer Brücke diente nun neben dem Straßenverkehr auch als erste „Eisenbahnbrücke“ über die österreichische Donau. Die Güterzüge aus Gmunden trafen jeweils nach 11 Uhr vormittags am Südbahnhof ein, von wo die Wagen an die Donaulände (Hauptmautamt) weitergingen (vgl. Abb. 3). Von hier wurden sie in besonderen „Bezügen“ durch die Linzer Faßzieherkompagnie über die Brücke zum Stationsplatz Urfahr überstellt, um hier am nächsten Morgen die Fahrt nach Budweis fortzusetzen. Durchlaufende Personenzüge verkehrten nicht über die Brücke.

Die Linzer Holzbrücke wurde am 5. Mai 1868 zerstört. Der Dampfer „Thetis“ stieß beim Bugsieren eines schwer beladenen Schleppers bei hohem Wasserstand gegen die mittleren Brückenjoche; der quer gelegte Schlepper, dessen Steuerruder brach, durchriß das sechste und siebte Joch, so daß drei Brückensfelder und mit ihnen ungefähr fünfzehn Personen ins Wasser fielen, die aber bis auf einen Mann und eine Frau gerettet werden konnten.

Die Stadt Linz, die bereits 1830 anlässlich des Baues der Budweiser Pferdeisenbahn für eine festere Strombrücke eingetreten war — 1849 dachte man an den Bau einer Kettenbrücke — forderte nun energisch die Herstellung einer eisernen Brücke, eine Forderung, die bereits 1867 wegen des bevorstehenden Umbaues der Linie Linz—Budweis auf Lokomotivbetrieb erhoben worden war. Diese Dampfbahn sollte zunächst in der Richtung der Pferdebahn über Gallneukirchen geführt werden und in Urfahr die Donau übersetzen; die Brückenköpfe der Eisenbahnbrücke waren bei der Straßerau und beim Gstöttnerhof geplant. Doch kam dieses Projekt nicht zur Ausführung. Als Ersatz für die Pferdebahnlinie Budweis—Linz dienten die Dampfbahnstrecken Budweis—St. Valentin (eröffnet am 2. Dezember 1872) und Gaisbach-Wartberg—Linz (eröffnet am 20. Dezember 1873).

Fast gleichzeitig mit der Eröffnung der Mauthausener und Steyregger Eisenbahnbrücke fand jene der neuen eisernen Straßenbrücke Linz—Urfahr statt (12. Dezember 1872); drei Tage später, am 15. Dezember 1872, verkehrten die letzten Pferdebahnzüge von Urfahr nach Freistadt.

Nach acht Jahren führte wieder ein Schienenweg, die am 1. Juli 1880 eröffnete Pferdestraßenbahn Linz—Urfahr, über die Linzer Straßenbrücke. Sie war, da die anderen Pferdebahnen Oberösterreichs, Breitenschützing—Wolfsegg und Attnang—Thomasroith, bereits 1870 zum Dampfbetrieb übergegangen waren, die letzte pferdebetriebene Bahnlinie Oberösterreichs; nur kurzfristig hatte später die ab 1898 erbaute Waldbahn Schneegattern—Kobernaußwald bis 1899 noch Pferdebetrieb. Als erster Bahnhof der Linzer Straßenbahn diente bis 1895 der Stationsplatz Urfahr der Pferdebahn; ab 31. Juli 1897 ging man zum elektrischen Betrieb über.

Im ganzen gesehen, ist also die Straßenbrücke Linz—Urfahr mit kurzer Unterbrechung seit 1835, somit seit nunmehr 125 Jahren dem Eisenbahnverkehr dienstbar.

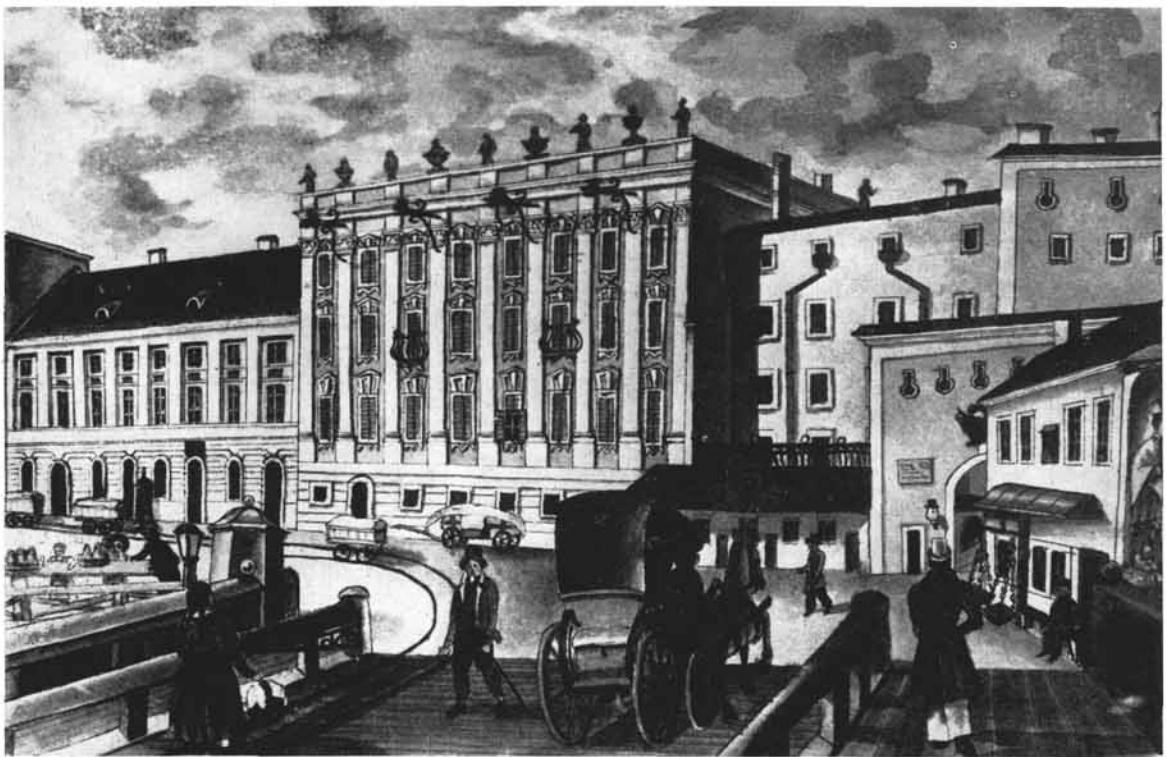


Abb. 3: Linzer Brückenkopf der hölzernen Donaubrücke mit Geleise der Pferdeeisenbahn.
Städtische Sammlungen Linz.

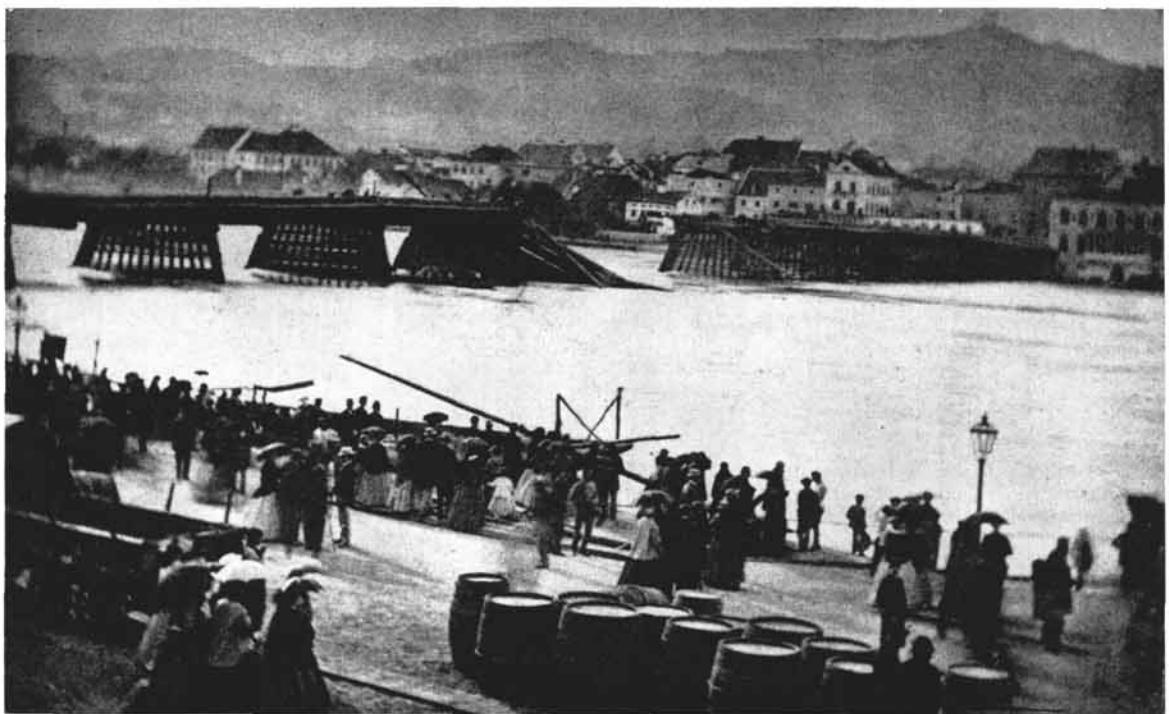


Abb. 4: Einsturz der Donaubrücke am 5. Mai 1868 durch den Anprall eines vom Dampfer „Thetis“ gezogenen Schlepps an das sechste und siebte Brückenjoch. Städtische Sammlungen Linz.

Abb. 1: Hölzerne
Donaubrücke Linz—Urfahr
Photographische Aufnahme
um 1865.

Diese und die folgende
Abbildung sind deswegen
besonders bemerkenswert,
weil sie die alte
Holzbrücke knapp vor
ihrem Einsturz (5. Mai
1868) festhalten, der den
entscheidenden Anstoß
zum Bau der am
12. Dezember 1872
eröffneten eisernen Donau-
brücke gab.

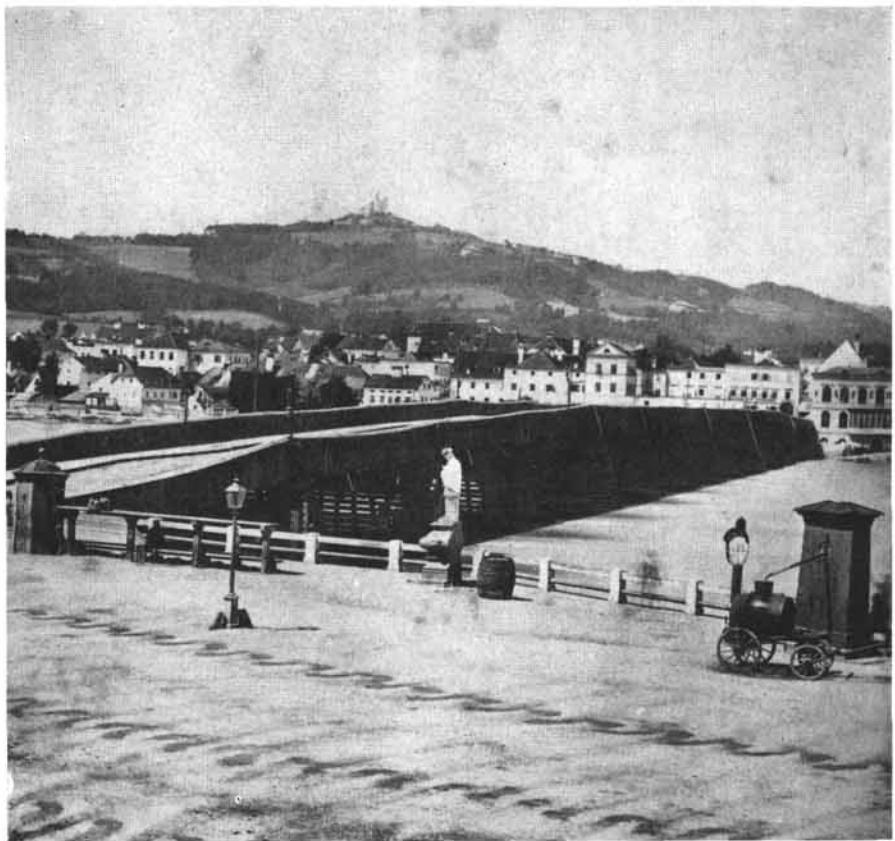


Abb. 2: Urfahrer
Brückenkopf der hölzernen
Donaubrücke.
Photographische Aufnahme
um 1865.

Der ehemalige Urfahrer
Marktplatz („Platzl“) mit
Verkaufsgewölben und
Marktständeln. Auf der
Brücke (Osthälfte) das
Geleise der Pferdebahn, zu
beiden Seiten die
Fußgänger-Gehstiege. Die
Brückenköpfe liegen noch
wesentlich tiefer jene der
späteren Eisenbrücke; die
breite Durchfahrt zwischen
dem Linzer Brückenkopf
und dem Hauptplatz
besteht noch nicht (vgl.
Abb. 3).

Die Originale der
Abbildungen 1 und 2
befinden sich im Besitz
von Dr. Ambos, Linz.

