

JAHRBUCH DER STADT LINZ

1 9 4 9

150
—
V 13

LINZ 1950

Herausgegeben von der Stadt Linz · Städtische Sammlungen

INHALT

	Seite
Geleitwort	5
Im Spiegel des Rathauses: Neues Bauen — Aus der Chronik — Theater und Schrifttumspflege — Konzertleben — Neue Galerie — Kunstschule — Volkshochschule — Zehn Jahre Stadtbücherei	7
Herbert Lange:	
Der Brunnen vor der Arbeiterkammer	54
Friedrich Schättlinger:	
Der Linzer Personenbahnhof	58
Otto Constantini:	
Die bauliche Entwicklung der Stadt Linz im 20. Jahrhundert . . .	65
Otto Jungmair:	
Aus der geistigen Bewegung der Romantik in Linz und Ober- österreich	87
Eduard Straßmayr:	
Gasteiner Reisen des Linzer Oberstadtkämmerers Karl Edlen von Pflügl in der Biedermeierzeit	104
Otfried Kastner:	
Johann Baptist Reiter	113
Justus Schmidt:	
Künstlerleben	128
Gerhard Salomon †:	
Der oberösterreichische Mappenarchivar Alois Johann Baptist Souvent	136
Franz Pfeffer:	
Emanuel Schikaneder und Linz	141

	Seite
Ernst Neweklowsky:	
Die Linzer Schiffsmeisterzunft	149
Alfred Marks:	
Das Handwerk der Linzer Leinenweber im 16. Jahrhundert und seine Stellung im Landesverband	179
Otto Wutzel:	
Der Prokuratorenstand zu Linz im 16. Jahrhundert	198
Georg Grill:	
Supralibros auf Handschriften des Stadtarchives Linz	219
Franz Stroh:	
Der Steckkalender eines Linzer Ratsbürgers von 1594	226
Alfred Hoffmann:	
Die Vermögenslage und soziale Schichtung der Linzer Bürger- schaft am Ausgange des Mittelalters	233
Franz Juraschek:	
Linz im 8. Jahrhundert	265
Hertha Ladenbauer-Orel:	
Ein bairisches Gräberfeld in Linz-Zizlau. Vorbericht über die Grabung	281
Wilhelm Jenny:	
Neues zum römischen und frühmittelalterlichen Linz. Nachtrag zur Martinskirche	288
Arthur Fischer-Colbrie:	
Heimkehr in die Altstadt	299
Franz Brosch:	
Flurnamen sprechen	306
Hans Commenda:	
Das Spielgut der Linzer Kinder	341

DER LINZER PERSONENBAHNHOF.

Der Bahnhof, 1860 erstmalig erbaut, erwies sich 1909 infolge der Einbindung der Pyhrnbahn als umbaubedürftig.

1912 erhielt eines der Umbauprojekte die eisenbahnbehördliche Genehmigung, als dessen erster Bauabschnitt der noch heute bestehende Frachtenbahnhof ausgeführt wurde.

Der Ausbruch des ersten Weltkrieges verhinderte die vollständige Ausführung des Projektes, das eine Hebung des Bahnhofplanums vorsah. Bloß die Anschüttung für das heute noch hinter dem neu errichteten Postgebäude stehende Eilgutmagazin, das 1945 zerbombt, 1946 behelfsmäßig wieder errichtet werden mußte, beweist noch die Absicht jenes Entwurfes.

Obwohl bald nach 1918 die Notwendigkeit einer weiteren Ausgestaltung erkannt worden war, konnte man sich angesichts der bis 1923 ständig steigenden Preise und später aus Geldmangel nicht entschließen, einen Neu- oder Umbau in Angriff zu nehmen. Erst 1933 begann man in großzügiger Weise mit dem Bahnhofumbau, dessen erster Abschnitt 1936 im wesentlichen beendet war. 1938 sollte mit dem zweiten Bauabschnitt begonnen werden, der einen gemeinsamen Ein- und Ausgangstunnel und die Anlage von Inselbahnsteigen vorsah, der aber infolge der Besetzung Österreichs nicht mehr zur Durchführung kam.

Die Deutsche Reichsbahn wollte den Personenbahnhof aus städtebaulichen Gründen nach Süden verlegen. Zwei Trassen kamen damals in Betracht: eine südlichste, über vier Kilometer von Linz entfernte, die den ganzen, im Donauknie liegenden Bogen abgeschnitten hätte, und eine mittlere, zirka zweieinhalb Kilometer von Linz entfernte Trasse, die den goldenen Mittelweg einschlug und den Bahnhof in der Nähe der Landes-Heil- und -Pflegeanstalt Nie-

dernhart vorsah. Man entschloß sich für diese mittlere Linienführung, aber auch diese war immerhin vom damaligen Stadtkern so weit entfernt, daß man eine verlässliche Schnellverbindung zwischen Stadtzentrum und dem neuen Bahnhof (voraussichtlich als bleibende Untergrundbahn) hätte schaffen müssen. Damit im Zusammenhang stand die Verbreiterung und Geradestreckung der Landstraße. Das heutige Gebäude der Bundesbahndirektion Linz wäre gefallen und sollte nahe dem neuen Bahnhof wieder errichtet werden.

Allen diesen Plänen lag als Voraussetzung die rascheste Vergrößerung von Linz zu einer Halbmillionenstadt und das zu erwartende, schnelle Nachrücken des Stadtzentrums gegen den neuen Bahnhof zugrunde.

So verständlich es ist, einen Bahnhof aus dem Stadtbild herausnehmen und an den Stadtrand verlegen zu wollen, so muß dieses Bestreben doch seine Grenze an den für den Reisenden damit verbundenen Unbequemlichkeiten — wie Entfernung und Zeitverlust — finden.

Aber auch diese Pläne wurden durch den zweiten Weltkrieg zuerst gehemmt und schließlich zum Stillstand gebracht. Die Deutsche Reichsbahn versah den Bahnhof aber doch noch mit Inselbahnsteigen, einem hölzernen Übergangssteg und einer provisorischen Ausgangshalle.

Was sich ab Herbst 1944, besonders 1945, in Linz, Wels, Attnang, Salzburg und Bischofshofen ereignete, ist allgemein bekannt. Personen- und Verschiebebahnhöfe samt Aufnahmegebäuden und Magazinen versanken im Bombenhagel. In Linz lag das gesamte Bahnhofsgelände einschließlich der Werkstätten in kurzer Zeit in Schutt und Trümmern und in die Totenstille nach den letzten Bomben klopfte der Hunger an jedermanns Tür.

Im Bereiche der Bundesbahndirektion Linz waren rund 145 Kilometer Gleis und 425 Weichen, 48 Brücken und 1.5 Millionen Quadratmeter umbauter Raum schwerst beschädigt bzw. zerstört und damit jeder Bahnbetrieb lahmgelegt. Es war klar, daß als Fundament und Lebensnerv der Bahn zuerst die Gleisanlagen, Brücken und die Werkstätten instandgesetzt werden mußten.

Mit den Gleisen war man platzgebunden, sie mußten an der gleichen Stelle wieder instand gesetzt werden. Aber die Hauptwerkstätte Linz war ein derartiges Trümmerfeld, daß man sich fragen

mußte, ob ihr Wiederaufbau am gleichen Platz zweckdienlich sei. Es war naheliegend, an die Riesenhallen der „Göring-Werke“ zu denken, deren Errichtung ja auch im Zusammenhang mit großräumigen Plänen erfolgt war. In einer einzigen dieser Hallen hätte die gesamte Hauptwerkstätte Linz Platz gefunden. Die Verhandlungen mit den damaligen Leitern der „Göring-Werke“ scheiterten an den gestellten Bedingungen.

Wären damals die Besitzverhältnisse klarer gewesen, so hätte Land oder Stadt diese Verhandlungen beeinflussen können. So mußten sie nach wochenlangen Bemühungen ergebnislos abgebrochen werden.

Seitens der ÖBB. bestand aber damals durchaus der Wille, die Hauptwerkstätte Linz aus dem Stadtbild herauszunehmen. Nach dem Abbruch der Verhandlungen wurde der Wiederaufbau der Hauptwerkstätte mit ungeheurem Energieaufwand betrieben, da das — wenigstens behelfsmäßige — Funktionieren des Werkstättenbetriebes die Vorbedingung für einen bescheidenen Sommerverkehr 1946 war. Bereits Ende 1945 wurde in zehn Werkstättenhallen wieder gearbeitet.

Vor diesen zwingenden betrieblichen Notwendigkeiten mußten vorerst die Wünsche nach Wiedererrichtung der Bahnhöfe zurückstehen. In allen Bahnhöfen, auch im Linzer Bahnhof, richtete man sich daher in den Ruinen so gut ein, als es eben ging. Erst 1946 konnte mit den Planungen für alle Bahnhöfe des Linzer Bezirkes und auch für den Linzer Bahnhof begonnen werden. Vorbesprechungen im Frühjahr 1946 im Stadtbauamt legten Bauflichten und Baustil der ÖBB. und der Post fest.

Die Stadt Linz wünschte einen Bahnhofvorplatz. Die Post beanspruchte die Westseite, die Bundesbahn konnte den neuen Bahnhof hoch und kurz oder zweigeschossig und lang halten. Sie fügte sich dem Wunsche der Stadt, plante zweigeschossig, bog aber die Länge auf der Ostseite rechtwinkelig ab, überbrückte mittels einer Durchfahrt Straße, elektrische Straßenbahn und Gehsteige und schuf damit die dritte Bauflicht. Damit waren drei Seiten des Bahnhofvorplatzes gegeben. In den folgenden Jahren verbaute die Post die Westseite, die Bahn die Süd- und Ostseite, so daß nur mehr, so wie es auch heute noch ist, die Nordseite des Platzes zu verbauen übrig bleibt. Die Verbauung dieser vierten Seite entzieht sich der direkten Einflußnahme der Österreichischen Bundesbahnen.

Ehe auf der Nordseite Hotels oder Repräsentationsbauten entstehen können, sind noch etliche Voraussetzungen zu erfüllen. Jedoch sind die Gleispläne für die Einbindung der Eferdinger Lokalbahn in den Personenbahnhof sowie für die neue Lage des Eilgutes bereits 1948 fertiggestellt worden.

Wie der Bahnhofvorplatz nicht vollendet ist, so ist es auch nicht der Personenbahnhof selbst.

Es entspricht dem Zweck des Jahrbuches und ist also auch Aufgabe dieser Zeilen, nach Möglichkeit Überlegungen und Gründe darzulegen, durch welche Platzwahl, Größe und Ausgestaltung des Linzer Bahnhofes beeinflußt wurden. Es ist sicherlich schwer, sich nachträglich alle Gründe und Einflüsse zu vergegenwärtigen, die vordem ausschlaggebend waren, und außerdem haben wir — obwohl seit 1945 kaum viereinhalb Jahre vergangen sind — unsere damalige Lage zwischen Schutthaufen, Mauerresten, Wohnungsnot und Hunger schon teilweise wieder vergessen.

Es war selbstverständlich, daß alle schönheitsbegeisterten Menschen sich damals sagten: Jetzt ist so viel Unschönes und Überholtes zerschlagen worden, jetzt bauen wir es so wieder auf, wie es schön und zweckdienlich ist und wie wir es uns längst vorgestellt haben. Die Österreichischen Bundesbahnen sind mitgegangen, sie lieferten Entwurf auf Entwurf, einmal innerhalb sechs Wochen acht generelle Entwürfe, aber als schließlich das Technische feststand, war doch die bange Frage unvermeidlich: Und wer wird all das Geplante, Große und Schöne bezahlen?

Es gab noch andere, viel weitgehendere Fragen, wie: Haben die Bahnen Europas ihren Höhepunkt bereits überschritten, auch jene des kleinen Österreichs? Werden sie der zunehmenden Konkurrenz der Straße standhalten können? Und alle diese Fragen spielten eine gewichtige Rolle bei der Planung des Bahnhofes. Schließlich kann man auch zweistellige Millionenbeträge für ein Bauwerk nicht verausgaben wollen, ohne auf mindestens fünf Jahrzehnte vorauszudenken. Jeder objektive Beurteiler wird es verstehen, wie schwer es war, diese Fragen aus dem Zukunftsgrau der Jahre 1945/1946 heraus, richtig zu beantworten, denn alles in allem war es eigentlich die Frage nach der Zukunft Österreichs im Jahre 2000.

Es ist wohl heute noch schwer, diese Frage zu beantworten, obwohl seither so manches klarer geworden ist, aber damals gehörte

beinahe Mut dazu, Baracken- oder armseligste Massivbauweise abzulehnen. Können wir heute noch diese damalige Lage ganz erfassen?

Die Kosten eines Wunschbahnhofes, selbst am alten Platz, hätten ein Mehrfaches der Kosten eines um zirka ein Drittel vergrößerten Bahnhofes betragen.

So manche nachträgliche Erwägung, die wir heute anstellen, verißt, daß wir damals noch nichts von der Marshallplan-Hilfe und von ERP.-Krediten wußten und finanziell vor dem Nichts standen. So hätte man z. B. eine Verlegung des Bahnhofes damals als finanzielles Abenteuer bezeichnet.

Die damalige Leitung der Bundesbahndirektion Linz entschied sich aus finanziellen und betrieblichen Gründen:

1. für die Beibehaltung des alten Standortes, der alten Fundamente und der nicht zerstörten Teile des Aufnahmsgebäudes;
2. für die Verbreiterung des Mittelganges, Vermehrung der Kassen und Verbesserung des Gepäcksdienstes;
3. für zwei Personentunnels unter Beibehaltung der schon vorhandenen Inselbahnsteige.

Zu Punkt 1.:

Es wäre bei einer geplanten Verlegung des Bahnhofes nicht nur das Aufnahmsgebäude selbst zu verlegen gewesen, sondern auch die gesamte Gleisanlage samt allen Nebengleisanlagen und ihren Verbindungen, samt Stellwerken, Kabelkanälen, Signalen usw. Und all das hätte an anderer Stelle zuerst mit neu herbeizuschaffenden Baustoffen, Schienen, Schwellen usw. gebaut werden müssen, ehe die alte Anlage hätte aufgelassen werden können.

Sämtliche im Jahre 1945 und 1946 vorhandenen Vorräte an Schienen und Weichen haben nicht ausgereicht, um die bereits erwähnten, zerstörten 145 Kilometer Gleis und die 425 Weichen auszuwechseln. Es mußten die zerbombten Schienen geradegebogen, zerrissene Schienenstücke geschnitten und geschweißt, in die Nebengleise verlegt und dafür die Schienen der Nebengleise in die Hauptgleise geworfen werden. Und selbst 1949 wäre es noch nicht möglich gewesen, über den dringendsten Bedarf Österreichs an Schienen und Schwellen hinausgehend, noch mindestens 30 Kilometer Gleise für einen neuen Personenbahnhof aufzubringen. Also auch der Bedarf an Baustoffen spielte eine ebenso große Rolle wie das Geld.

Wenn man sich alles wegdenkt, was seit 1946 im Personenbahn-

hof gebaut wurde, wäre eine Verlegung des Bahnhofes im Jahre 1948 oder 1949 baustoffmäßig allein wegen des Schienen- und Schwellenmangels unmöglich gewesen. Nur am alten Platz und ohne neue Gleisanlage war der Wiederaufbau des Bahnhofes in den Jahren 1946—1949 unter den gegebenen Verhältnissen gerade noch möglich. Als Beispiel sei hier kurz erwähnt, daß die Ausführung des letzten Bauabschnittes der beiden Personentunnels Ende 1947 beinahe am Zementmangel gescheitert wäre.

Wie es mit der Finanzierung eines neuen Bahnhofes außerhalb Linz in der Zeit 1946—1949 oder gar heute aussähe, kann ruhig dem Urteil des Lesers überlassen werden.

Und noch eines: Vor 1945 waren für die „Göring-Werke“ und die Verschiebebahnhöfe bereits über 1000 Wohnungen abgebrochen worden, die nur zum Teil durch neue Siedlungsbauten ersetzt werden konnten. 1946 wäre angesichts unserer Ruinen und unserer Wohnungsnot der Vorschlag als unmöglich empfunden worden, für einen neuen Bahnhof und seine Gleisführungen noch weitere Wohnstätten niederzulegen.

Für die Beibehaltung der alten Fundamente sprachen betriebliche und finanzielle Gründe. Eine Verbreiterung des Bahnhofgebäudes gegen die Gleisseite zu war ausgeschlossen (darüber Näheres bei Punkt 3.). Gegen ein Hinausrücken auf die Vorplatzseite sprachen städtebauliche Gründe.

Zu Punkt 2.:

Die Verbreiterung des Mittelganges ergab sich aus der Erfahrung. Der zu schmale Mittelgang war ein oft beklagtes Übel. Der Wunsch nach zeitgemäßer Vermehrung der Kassen, nach verbesserten Anlagen für den Gepäckabfertigungsdienst und die Verbreiterung des Mittelganges hatten zwangsläufig die Verlegung des Hauptteiles der Gastwirtschaft in den ersten Stock zur Folge. Hierbei spielte auch die Schaffung des Tunnels in der Abfahrtshalle insofern eine Rolle, als durch die Stiegenabgänge Raum der ehemaligen Gastwirtschaft in Anspruch genommen werden mußte.

Zu Punkt 3.:

Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Anlage von zwei getrennten Personentunnels günstiger ist als die Anlage eines gemeinsamen Ein- und Ausgangstunnels, da dadurch ein Zusammentreffen von Strom und Gegenstrom der Reisenden vermieden bleibt.

Die Breite des Tunnels sowie die Breite der Aufgangsstiegen ist vollkommen ausreichend. Die Breite der Inselbahnsteige und der Abgangsstiegen ist durch die Anzahl der Gleise erzwungen.

Jeder Inselbahnsteig bedeutet für den Betrieb den Verlust von eineinhalb Gleisen, also für vier Inselbahnsteige den Ausfall von sechs Gleisen. Noch mehr an Gleisen und Erweiterungsmöglichkeiten zu opfern, war bei den ohnedies beengten Platzverhältnissen des Linzer Bahnhofes unmöglich, ohne die geregelte Betriebsabwicklung zu gefährden. Aus diesem notwendigen Minimum an Gleisen ergab sich die Breite der Inselbahnsteige mit 7.40 Meter. Da links und rechts der Abgangsstiegen zwischen Geländer und Bahnsteigkanten noch mindestens 2.20 Meter Breite verbleiben soll, ergab sich zwangsläufig 3.00 Meter Stiegenbreite.

Bei manchen in Linz endenden Zügen entsteht dadurch derzeit ein kurzer Stau. Sollte sich diese Erscheinung steigern, so müßte der Ausgangstunnel auch von der Ostseite her bei einzelnen Bahnsteigen durch Stiegen zugänglich gemacht werden.

Aus dem Gesagten ergibt sich auch, daß die ohnedies verringerten Gleise durch eine Verbreiterung des Bahnhofgebäudes auf die Gleisseite nicht noch weiter verringert werden konnten. Außerdem hätte dies eine Verschiebung der bestehenden Inselbahnsteige und damit eine weitreichende Abänderung der Gleisanlage zur Folge gehabt.

Es wurde bereits früher erwähnt, daß der Bahnhof noch nicht fertig ist. Es fehlt noch der ganze vierte Bauabschnitt, d. h. es fehlen die Bahnsteigflächen und die Bahnsteigdächer, die Angleichung der nicht zerbombten Gebäudeteile und noch etliche Kleinigkeiten. Vor allem Schwierigkeiten der Baustoffbeschaffung, aber auch finanzielle Gründe haben die Reihenfolge der Bauarbeiten diktiert. Der Wiederaufbau im gesamten Bereiche der Bundesbahndirektion Linz ist mit Ende 1949 zu 80 Prozent vollendet. Es ist das Maximum dessen, was unter den gegebenen Voraussetzungen erreicht werden konnte.

Bei der bisherigen einwandfreien Zusammenarbeit von Stadt, Land und den Österreichischen Bundesbahnen steht zu hoffen, daß auch der letzte Bauabschnitt des Linzer Bahnhofes in absehbarer Zeit vollendet werden kann.

Friedrich Schättinger.