

KONTROLLAHLT

HISTORISCHES  
JAHRBUCH  
DER  
STADT LINZ

1 9 5 7

LINZ 1957

---

Herausgegeben von der Stadt Linz / Stadtarchiv

## INHALT

## Seite

Vorwort . . . . .	5
-------------------	---

## AUFsätze:

<b>Helmut Feigl (Wien):</b>	
Der niederösterreichische Weingartenbesitz der Linzer Bürger im 13. und 14. Jahrhundert . . . . .	7
<b>Hermann Schardinger (Linz):</b>	
Studie zur Geschichte des Linzer Gymnasiums aus der Zeit der Land- schaftsschule (mit 2 Tafeln) . . . . .	31
<b>Josef Fröhler (Linz):</b>	
Überlieferte Linzer Jesuitendramen . . . . .	69
<b>Georg Grüll (Linz):</b>	
Das Landgericht Linz 1646—1821 (mit 3 Tafeln) . . . . .	131
<b>Harry Kühnel (Krems):</b>	
Das Fürstenbergische Dreifaltigkeitsbenefizium in der Linzer Vorstadt . .	165
<b>Hertha Awecker (Linz):</b>	
Die Bevölkerung der Stadt Linz im Jahre 1750 . . . . .	197
<b>Otto Jungmair (Linz):</b>	
Adalbert Stifter und die Schulreform in Oberösterreich nach 1848 . . .	241
<b>Edward Schiller (Linz):</b>	
Die Rosenburg (mit 1 Tafel) . . . . .	321

## KLEINE MITTEILUNGEN:

<b>Artur Betz (Wien):</b>	
Ein römischer Inschriftstein aus der Martinskirche in Linz (mit 2 Tafeln)	341
<b>Ernst Neweklowsky (Linz):</b>	
Linz und die Nibelungen . . . . .	345

<b>Fritz Eheim (Wien):</b>	
Ein Linzer Mautverzeichnis aus der Mitte des 13. Jahrhunderts (mit 1 Tafel) . . . . .	351
<b>Gerhard Rill (Wien):</b>	
Zwei Briefe zur Vorgeschichte des Linzer Jesuitenkollegs . . . . .	362
<b>Fritz Eheim (Wien):</b>	
300 Jahre „Topographia Windhagiana“ 1656—1956 . . . . .	375
<b>Robert Schindler (Linz):</b>	
Die Spielkarte mit den vier himmlischen Tieren (mit 2 Tafeln) . . . . .	379
<b>Ernst Neweklowsky (Linz):</b>	
Vom Bau der Nibelungenbrücke . . . . .	382

#### M I S Z E L L E N :

<b>1. Literaturhinweise (Wilhelm Rausch, Linz)</b> . . . . .	387
<b>2. Quellenberichte</b>	
Licensia in den „Hofresoluta“ des Archivs für Niederösterreich (Gerhard Wimmer, Wien) . . . . .	389
Der Hofkriegsrat und seine Bedeutung für die Geschichte der Stadt Linz (Willy Szaivert, Wien) . . . . .	401
<b>3. Linzbezogene Funde</b>	
Ein neues Linzer Supralibros (Georg Grüll, Linz, mit 2 Abbildungen) . . . . .	406
<b>4. Stadtarchiv, laufende Arbeiten</b>	
Die Linzer Personenstandskartei (Georg Grüll, Linz) . . . . .	407
<b>5. Wissenschaftliche Arbeiten</b>	
Die maximilianeische Befestigung von Linz (Erich Hillbrand, Wien) . . . . .	408

ERNST NEWEKLOWSKY:

## VOM BAU DER NIBELUNGENBRÜCKE

**D**a nach mündlich im Stadtbauamte eingeholten Erkundigungen die Akten über den Bau der Nibelungenbrücke beim Zusammenbruch in Verlust geraten sind, so dürfte es gerechtfertigt sein, über den Bau dieser zu einem Wahrzeichen unserer Stadt gewordenen Brücke einige Daten zu veröffentlichen und der Vergessenheit zu entreißen, welche den ungeheuren Umfang der damaligen, doch zum größten Teil in die Zeit des zweiten Weltkrieges fallenden Bauführung erkennen lassen.

Verursacht wurde diese vorliegende kleine Arbeit durch die öfters gehörte Frage nach der Herkunft des verschieden gefärbten Granits sowohl der Verkleidungsquadern als auch der Belagplatten der Gehwege, die auch für den Laien als aus ganz verschiedenen Steinbrüchen stammend erkennbar sind.

Die in den folgenden Zeilen mitgeteilten Daten sind privaten Aufzeichnungen entnommen, die zum Teil aus eigenen Vormerkungen aus der Zeit der Bauführung stammen, zum größten Teil aber der Liebenswürdigkeit des Herrn Ing. Karl Sadleder, des Leiters der technisch-kaufmännischen Abteilung des seinerzeitigen Brückenamtes und seines einstigen Stellvertreters, des seither verstorbenen Herrn Oberbaurats i. R. Dipl. Ing. Franz Palese zu verdanken sind, denen an dieser Stelle hiefür mein Dank ausgesprochen sei.

Vorerst seien ein paar technische Einzelheiten mitgeteilt:

Die Achsen der Strompfeiler liegen in je 75 m Entfernung von den beiduferigen Landpfeilern und sind 100 m voneinander entfernt. Die Durchfahrtsöffnungen ergeben sich mit Rücksicht auf die Pfeilerstärken mit 68, 94 und 68 m. An die eigentliche Strombrücke schließen sich beiderseits Landbrücken an, unter denen 16 m breite Uferstraßen hindurchführen. Angaben über den ungemein interessanten Bau der Pfeiler erübrigen sich, da diese in der außerordentlich wertvollen, die Geschichte der Linzer Donaubrücke behandelnden Arbeit von Hanns Kreczi, „Die

Linzer Donaubrücke", Schriftenreihe „Erbe und Sendung“ (1940), enthalten sind. Der Stahlüberbau besteht aus 7 Längsträgern, die in je 4.36 m Entfernung voneinander verlegt sind und an die sich beiderseits Auskragungen von 1.77 m anschließen. Dadurch ergibt sich die Breite der Brücke mit 29.70 m, wovon 18.90 m auf die Fahrbahn, je 1.50 auf die beiden Radfahrwege und je 3.90 m auf die beiden Bürgersteige entfallen. Von diesen liegen aber je 40 cm außerhalb der Geländer, so daß die nutzbare Breite der Brücke 28,90 m beträgt. Die Längsträger sind 3.30 bis 3.50 m hoch, ihre Höhe nimmt von den Widerlagern gegen die Mitte zu. Die Längsträger besitzen 80 cm breite Gurten. Sie sind durch Querträger von 0,982 m Höhe, welche in 5 m Entfernung voneinander verlegt sind, zu einem Trägerrost verbunden. Auf den Trägern liegen Buckelbleche, auf diesen liegt Stahlbeton mit Rundeseneinlagen, die teilweise mit den Buckelblechen verschweißt sind. Darauf liegt Feinbeton, und auf diesem Asphalt. Die Fahrbahn steigt im Anschluß an die Landbrücken auf 35 m Länge beiderseits mit 3 v. H., worauf der Ausrundungsbogen mit einem Halbmesser von 3000 m beginnt. Dadurch liegt der Scheitel der Fahrbahn 2.40 m über den Fahrbahnendpunkten der Strombrücke. Entsprechend der zunehmenden Trägerhöhe gegen die Mitte zu steigen die Trägerunterkanten auf 35 m Länge beiderseits bloß 2.24 v. H. und besitzt der Ausrundungsbogen einen Halbmesser von 4000 m.

Am 20. Juni 1938 erhielt Dipl. Ing. Werner Sarley, der heutige Stadtbaudirektor von Linz, den Auftrag zur Bauleitung (Werner Sarley, Die Nibelungenbrücke, Oberdonau 1, Folge 1, Feber-März 1941, S. 19). Im gleichen Monat wurde noch mit den Probebohrungen sowohl an den beiden Ufern als auch an den Stellen der neuen Strompfiler begonnen. Anfang September begannen die eigentlichen Bauarbeiten. Der größte Teil der Brücke konnte bereits Ende 1940 in Benützung genommen werden. Die Fertigstellung erfolgte im Sommer 1941. Zu diesem Zeitpunkt konnte das staatliche Brückenamt die Brücke in die Verwaltung der Stadt übergeben. Es wurde somit der Bau in einem Zeitraum von knapp drei Jahren vollendet, die zum größten Teil in die Zeit des zweiten Weltkrieges fielen.

Hinsichtlich weiterer Einzelheiten der Planung und der Baudurchführung sei auf die beiden genannten Veröffentlichungen und das bei Kreczi angeführte weitere Schrifttum verwiesen. Dagegen soll in den folgenden Zeilen kurz auf die beim Bau verwendeten Baustoffe, die beteiligten Unternehmungen und die Baukosten eingegangen werden.

Die Pfeiler und alle sichtbaren Mauerflächen wurden mit Granit verkleidet, die Gehsteige mit quadratischen Granitplatten von 86.5 cm Seitenlänge belegt. Die verschiedene Färbung der einzelnen Werkstücke kündet auch dem Nichtfachmann deren verschiedene Herkunft. Außer den großen und einer Reihe von kleineren einheimischen Granitwerken mußten auch Werke aus Böhmen, Mähren und Schlesien für die Granitlieferung herangezogen werden. Granit lieferten folgende Werke:

Anton Poschacher, Granitwerke Wien  
 Anton Zemann, Granitwerke Freistadt  
 August Kapsreiter, Granitwerke Schärding  
 Fritz Schwentner, Granitwerke Aigen-Schlägl  
 Schremser Granit- und Syenitwerke, Max Greiner und Co, Schrems  
 Johann Korninger, Steinmetzmeister Perg  
 Schärdinger Granit-Industrie Ges. m. b. H., Schärding  
 Josef Mrazek, Steinmetzmeister, Neubistritz, NÖ.  
 Andreas Kraml, Steinmetzmeister, Winkl, Post Aigen, OÖ.  
 Johann Winkler, Steinmetzmeister, Winkl, Post Aigen, OÖ.  
 Johann Kastner, Steinmetzmeister, Neuhaus a. d. Donau  
 A. Ullrich und Co, Steinindustrie Gmünd, NÖ.  
 Hanns Brandstetter und D. Jogna, Granitwerk Wartberg o. d. Aist  
 Deutsche Erd- und Steinwerke Ges. m. b. H., Mauthausen  
 Josef Widys Söhne, Steinmetzmeister, Schrems, NÖ.  
 Franz Keplinger, Steinmetzmeister, Piberschlag, Post Helfenberg  
 Leopold Strasser, Granitwerk Sarmingstein  
 Franz Holzer, Steinmetzmeister, Zell bei Zellhof  
 Franz Stuhlberger, Steinmetzmeister, Puchenau bei Linz  
 Böhmisches Gesellschaft für Steinindustrie, Prag  
 Evidenzkanzlei der Pflastererzeuger Böhmens und Mährens in Prag  
 Vereinigte schlesische Granitwerke A. G., Breslau  
 Vereinigte Fichtelgebirgs-Granit-, Syenit- und Marmorwerke A. G., Wunsiedel  
 Leopold Neu, Amstetten  
 Franz Grünzweil, Helfenberg  
 Karl Grünzweil, Helfenberg  
 Hanns Wöber, Aigen, OÖ.  
 Chadim, Wien XVIII, Betrieb Aigen, OÖ.  
 Wasserstraßenamt Linz, Strombauleitung Aschach a. d. Donau  
 Reindl, Lasberg

Steinbearbeitungen besorgten außerdem:

Benno Steller, Steinmetzmeister Linz  
 Linser und Söhne, Steinindustrie Linz

Sämtliche großen Bauherstellungen an der Brücke führte die Arbeitsgemeinschaft für den Bau der neuen Donaubrücke Linz, NBG Wayß und Freytag A. G., Frankfurt am Main — Mayreder, Kraus & Co, Linz, durch.

Weiters waren am Bau folgende Firmen beteiligt:

Josef Best, Abbruchunternehmung (München), Linz, Haag  
 Demag A. G., Abteilung Brücken- und Hochbau, Duisburg  
 Ferro-Betonitwerke A. G., Linz  
 Schratz und Sohn, Ges. m. b. H., Linz  
 Beinkofer und Co, Linz  
 C. Bergmann, Betonwarenfabrik, Linz  
 Stadlbauer und Sohn, Wels  
 H. C. E. Eggers und Co, Hamburg  
 Mannesmannröhren- und Eisenhandels A. G., Wien  
 S. Ehrentletzberger, Eisengroßhandlung, Linz  
 Franz und Max Degner, Schlossermeister, Linz  
 Franz Sturmberger, Pflasterermeister, Linz  
 Karl Pischläger, Zimmermeister, Linz  
 Paul Reichl, Zimmermeister, Linz  
 Süddeutscher Zementverband, Verkaufsstelle Wien  
 Waagner-Biro A. G., Wien  
 Dipl. Ing. Gustav Wurmböck, Linz  
 Asdag, Bauabteilung der Teerag A. G., Linz  
 Gebrüder Queck, Kieswerk, Pichling bei Linz  
 Adolf Rieder, Kieswerk, Doppl bei Linz  
 Kaspar Zehetmayer, Kieswerk, Hörsching bei Linz  
 Jeschko und Treul, Welser Sand- und Kieslieferung, Wels  
 Dornacher Steinwerke  
 Hermann Lehner, Kieswerk, Hart bei Linz  
 Bleire, Sitzmann und Co, Nürnberg, Niederlassung Linz  
 Mechler Reichenhall, Kiesgewinnung, Marchtrenk und Pichling  
 Josef Fegg, Fuhrwerksunternehmung aus Anger, Oberbayern, Linz  
 Lindner und Gerner, Lastfuhrunternehmung, Bad Reichenhall  
 Winkelhofer, Fuhrwerksunternehmung, Linz-Waldegg  
 Alois Jung, Autounternehmung, Ulrichsberg  
 Heinrich Lang, Autounternehmung, Tragwein

Der gesamte Baustoffverbrauch beim Bau der Brücke betrug:

	Bei den Pfeilern	Bei den Widerlagern	Beim Überbau	Bei den Rampen	Bei den Uferbauten	Zusammen
Eisen	170 t Beton-eisen	600 t Beton-eisen	2100 t Stabstahl 3000 t Bleche 150 t sonstiges Eisen	200 t	250 t Spund-wände	6470 t
Zement	3.300 t	3.000 t	330 t	2.000 t	1.300 t	9.930 t
Werksteine	1.260 m <sup>3</sup>	2.000 m <sup>3</sup>	—	650 m <sup>3</sup>	2.000 m <sup>3</sup>	5.910 m <sup>3</sup>
Kies	13.000 m <sup>3</sup>	24.000 m <sup>3</sup>	1.300 m <sup>3</sup>	15.000 m <sup>3</sup>	7.700 m <sup>3</sup>	61.000 m <sup>3</sup>
Holz	1.500 fm	2.000 fm	1.800 fm	—	—	5.300 fm

Die gesamten Baukosten verteilten sich folgendermaßen:

Personalkosten . . . . .	RM	377.342.83
Sachkosten des Amtes . . . . .	"	139.484.97
Grunderwerb . . . . .	"	2.919.646.61
Pfeiler und Widerlager . . . . .	"	5.797.907.03
Überbau . . . . .	"	3.600.746.81
Rampen . . . . .	"	1.225.371.96
Uferausgestaltung . . . . .	"	7.823.24
Verschiedenes . . . . .	"	865.548.69
Zusammen	RM	14.933.872.14

Hiezu kommt noch Grunderwerb als nicht mehr reine Brückenkosten im Betrage von . . . . . RM 2.379.236.95

Die vorstehenden Zeilen sollen lediglich einige technische Daten der vom Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Brückenamt Linz, durchgeführten, das Stadtbild von Linz wohl für lange Zeit bestimmenden Bauführung, festhalten, deren großzügige Planung zum Unterschied von früheren Entwürfen für den Brückenumbau ganz besonders hervorgehoben sei.