

HISTORISCHES
JAHRBUCH
DER
STADTLINZ

1985

Linz 1986

Herausgegeben vom Archiv der Stadt Linz

INHALT

	Seite
Impressum	IV
Abkürzungen.....	VIII
Anschriften der Autoren.....	IX
Vorwort des Bürgermeisters	XI
Vorwort der Schriftleitung	XIII
Walter Aspernig Der ehemalige Besitz des Chorherrenstiftes St. Nikola bei Passau im Raume von Linz. Ein Beitrag zur historischen Topographie	1
Herbert Erich Baumert Der rote „Passauer Wolf“ im Marktwappen von Ebelsberg	15
Gunter Dimt Vom Wert und Unwert vorstädtischer Bausubstanz — das Haus Ottensheimerstraße 11 in Urfahr	21
Heidelinde Dimt Wallfahrtsmedaillen vom Pöstlingberg	35
Walther Dürr Der Linzer Schubert-Kreis und seine „Beiträge zur Bildung für Jünglinge“	51
Helmuth Feigl Die oberösterreichischen Weistümer als Quellen für die Geschichte von Handel und Gewerbe	61
Helmuth Fiederer Nebenlager des Konzentrationslagers Mauthausen in der Hütte Linz der Reichswerke „Hermann Göring“	95
Josef Fröhler Überlieferte Linzer Jesuitendramen II	115
Walter Goldinger Bischof Rudigier und die Wiener Zentralstellen.....	149
Maria Habacher Dr. Karl Ludwig Freiherr von Reichenbach (1788 bis 1869), Wien Dr. Karl Wilhelm Mayrhofer (1806 bis 1853), Kremsmünster. Zwei Gefährten im Kampfe gegen die Intoleranz der exakten Wissenschaft	157
Siegfried Haider Zur frühen Linzer Stadtgeschichtsschreibung. Die „Kurze Beschreibung von der kaiserlichen Hauptstadt Linz . . .“ auf breiterer Textgrundlage	175

VI

Lucie Hampel Grabmalereien erhielten die Bekleidungsarten der Etrusker. Über die Bekleidung der Etrusker.	191
Wilhelm Hauser Des Marktes Ottensheim Ungeld und Urbarsteuer im 16. Jahrhundert	211
Helmuth Huemer Die Industriestadt Linz als Heimstätte alter Volks- und Handwerkskunst. Einige Gedanken und Berichte aus dem Leben gegriffen	235
Hans Hülber Die älteste Schule in Linz	249
Willibald Katzinger Zufallsfunde zum Revolutionsjahr 1848	257
Heinrich Koller Kaiser Friedrich III. und die Stadt Linz	269
Hanns Kreczi Aufgaben und Wege der Linzer Stadtgeschichtsforschung. Rückschau auf Vorarbeiten	283
Hertha Ladenbauer-Orel Siedlungsschwerpunkte der Ur- und Frühgeschichte im Linzer Becken	323
Fritz Mayrhofer Einige Überlegungen zum ältesten Linzer Stadtsiegel	333
Josef Mittermayer Linzer Persönlichkeiten aus dem Stamme Schnopfhagen — im Dienste der Heilkunst	343
Herbert Paulhart Studien zur Bibliothek der Linzer Kapuziner zu St. Matthias	365
Isfried H. Pichler Friedrich Wutschl (1837 bis 1922). Ein vergessener Linzer Maler und Restaurator	375
Wilhelm Rausch Fast ein Vierteljahrhundert Redaktion — dazu einige Gedanken im Jubiläumsband	381
Erwin M. Ruprechtsberger Zur Geschichte des antiken <i>Lentia/Linz</i> . Mit Beiträgen von Ämilian J. Kloiber und Anton Meyer	387
Traude Maria Seidelmann Wohnhaft in Linz. Randbemerkungen	407
Zdeněk Šimeček Linzer Märkte und die Bibliothek der Rosenberger	415
Harry Slapnicka Hitlers Linz-Planungen in den Gesprächen mit Gauleiter Eigruber	427

Peter Teibenbacher Die Handwerksbeziehungen des Stiftes Kremsmünster im 16. Jahrhundert, vornehmlich in der Zeit von 1570 bis 1600	437
Heinrich Teutschmann Der Figurenschmuck des Linzer Landhauses geistesgeschichtlich betrachtet	443
Kurt Tweraser Linz und Oberösterreich zwischen Liberalisierungsdiktatur und Demokratie. Politische Betrachtungen zur „unpolitischen“ Periode der amerikanischen Besatzung	461
Hans-Heinrich Vangerow Schiffleute und Schiffbestand an der Donau von Passau bis Wien anno 1566	481
Georg Wacha Linz auf einem Nürnberger Kalender für 1614. Reichstag und Türkenkrieg	505
Traute Zacharasiewicz Linz—Wien, 24 Stunden. Ein Augenzeugenbericht	525
Jiří Zálaha Beziehungen der am Hofe der Fürsten zu Eggenberg in Český Krumlov (Böhmisch-Krumau) in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts wirkenden Künstler zu Oberösterreich	529
Franz Zamazal Eigenvorsorge der Volksschullehrer in Oberösterreich im 19. Jahrhundert. Das Pensions-Institut für Schullehrers-Witwen und Waisen	545
Rudolf Zinnhobler Die General- und Kapitelsvikare des Bistums Linz. Herrn Generalvikar Prälat Mag. Josef Ahammer zur Vollendung des 50. Lebensjahres gewidmet	561

TRAUTE ZACHARASIEWICZ

LINZ — WIEN, 24 STUNDEN. EIN AUGENZEUGENBERICHT

Mein Vater und ich waren in Linz in den Transalpin nach Wien eingestiegen, saßen uns in den bequemen Lehnstühlen gegenüber und sahen zum Fenster hinaus. Als der Zug über die Ennsbrücke donnerte, meinte mein Vater: „Da an der Ennsbrücke war einmal die Zonengrenze und die war das Hindernis vor meinem Reiseziel Wien.“ Ein etwas verständnisloser Blick meinerseits und er begann zu erzählen:

„Es war bald nach Kriegsende, und der Arlbergexpress als einzige Verbindung zwischen den vom Westen besetzten Landesteilen und Wien begann zu verkehren. Für uns war das damals eine Art Silberstreif am sonst verdüsterten Himmel, begrüßt als Vorbote einer hoffentlich besseren Zeit. Freilich: die Fahrtdauer nach Wien betrug anfangs wegen der zahlreichen Kontrollen oft an die elf Stunden und die Überfüllung war sagenhaft. Zudem war das Passieren der Zonengrenze an ein Permit der Militärregierung gebunden, das nicht jeder bekam. Ich gehörte nicht zu diesen Glücklichen, sondern besaß nur den in vier Sprachen abgefaßten Personalausweis, und der berechtigte nur zum Verkehr innerhalb der amerikanischen Zone, außerdem durfte man damit über die Brücke nach Urfahr gehen. Nach Wien aber mußte ich, mußte unter allen Umständen, um mich um die beschlagnahmte Wohnung meiner Mutter zu kümmern.

Aber es gab da gottlob einen Ausweg, ein Hintertürl, von dem die Flüsterpropaganda zu berichten wußte, und dieses Hintertürl führte zunächst nach Urfahr. Dort hatte ein findiger kleiner Unternehmer, einer jener vielen Minipioniere, die die Wirtschaft allmählich wieder in Schwung brachten, einen Autobusverkehr nach Au an der Donau organisiert, von wo man nach Übersetzen des Stromes nach Sankt Valentin und von dort mit der Bahn nach Wien gelangen konnte und somit keine Zonengrenze mehr überschreiten mußte.

So begab ich mich denn in aller Herrgottsfrühe nach Urfahr, und das Abenteuer konnte beginnen. Denn ein Abenteuer war es, wie Du wohl noch sehen wirst. Da war zunächst einmal der Autobus, dem ich mich anvertraute: ein uraltes, mit einem Ottomotor ausgestattetes Vehikel, dessen Fensterscheiben dem Bombenkrieg zum Opfer gefallen waren, während sich der Lederbezug der Sitze schon längst in Schuhsohlen verwandelt haben dürfte. Statt dessen nahmen wir an den längsseitigen Holzbänken Platz, die einst in besseren Zeiten ihre Jugendtage vermutlich in irgendeinem Bierzelt verlebt hatten. Als eine andere Sitzgelegenheit gab es noch zahlreiche Säcke, die mit kleinen Buchenholzklotzen gefüllt waren, dem Treibstoff für den gefräßigen Generator, denn Benzin, Benzin das gab's ja nicht einmal im Krieg.

Übrigens Holzgasgenerator: Vielleicht wird man irgendwann einmal dieses primitive Ding, das so überhups aus der Kriegsnot geboren wurde, weiterentwickeln. Die Idee, Holz als Alternativenenergiequelle für einen Automotor einzusetzen, sollte man jedenfalls nicht in Vergessenheit geraten lassen.

Aber zurück ins Jahr 1945: Das Einheben des Fahrgeldes begann der Fahrzeughalter mit dem Hinweis, daß ihm jede Naturalgabe zehnmal lieber sei als das Papiergeld, mit dem er ja doch nichts anfangen könne. Aber wer von den Fahrgästen konnte schon mit einem Obstler aufwarten, von der sagenhaften „Schwarzwurzn“ ganz zu schweigen! Wie berechtigt sein Wink mit dem Zaunpfahl war, zeigte sich bei dem nun erfolgenden Anwerfen des Motors mit der Handkurbel. Es war langdauernd und kräfteaubend, nur unterbrochen von

Anweisungen zur Wartung des Generators. Endlich gab der Motor doch einige Pfaucher von sich, in die sich das erleichterte Aufatmen der Passagiere mischte und los ging im 25 km/h-Tempo. Nach jeder Viertelstunde etwa mußte eine Pause eingelegt werden, in der mit einem Sack Holz aufgetankt wurde.

Schlitternd und rumpelnd näherten wir uns Steyregg, wo die profillosen Vollgummireifen auf dem Granitpflaster besser griffen, als vorher auf der Sandstraße. Zwar wäre auch dort mangels Verkehr die Gefahr von Frontalzusammenstößen nicht zu befürchten gewesen, doch gab's damals noch viel mehr Alleebäume als heutigentags.

Die ernsteste Sorge bereitete uns die Steigung vor Sankt Georgen. Nach ausgiebigem Aufheizen schaffte unser Holzgasmotor aber auch diese Schlüsselstelle, die wir zu Fuß erklimmen, froh darüber, nicht auch noch anschieben zu müssen. Entscheidend wäre diese Hilfe angesichts des täglichen Kalorienatzes von 1.400 bis 1.600 aber auch nicht gewesen. Ohne weitere Vorkommnisse, wenn man von einigen Durchsuchungen seitens der Besatzer oder Schwarzmarktfahnder absieht, erreichen wir Au an der Donau.

Niemand war aus dem Bus geholt worden, denn jeder, der noch eine Uhr besaß, hatte sie wohlweislich zu Hause gelassen.

Damit nun war die erste Etappe unserer Reise überstanden und wir nahmen von unserem Fahrer, mit dem sich bereits ein freundliches Nahverhältnis entwickelt hatte, Abschied, bekamen von ihm noch einige Tips für die weitere Reise und wandten uns den Donauauen zu, während die Rückreisenden aus Wien in der von MG-Garben durchlöchernten Karosserie Platz nahmen. Wir waren sehr erleichtert ihnen zu begegnen, war man doch der Ansicht, in die Russenzone leichter hinein, als aus ihr wieder hinauszukommen.“

In eine Gedankenpause hinein murmelte Vater, daß es ihm auch heute noch ein Rätsel sei, ob die östliche Besatzungsmacht diese Schleichfahrten aus purer Gutmütigkeit duldete oder nur um den „Amis“ eins auszuwischen, denn woher wir kamen, so meinte er, sahen sie ja aus unseren Identitätskarten.

„Der weitere Weg“, fuhr mein Gegenüber fort, „führte uns zu einem Fischer, der angeblich die Donauüberfuhr besorgen sollte. Die Behausung dieses Fergen war bald gefunden, doch unser Klopfen an Haustür und Fenster blieb vergebens, wiewohl man drinnen rumoren hörte. Auf flehentliche Bitten, wie auch auf generöse Geldangebote reagierte er nur mit einem Zitat aus einem Goetheschen Jugenddrama. So in die Enge getrieben, verstiegen wir uns zu einem phantastischen Anbot: zur Bezahlung des Fährlohns in Amizigaretten, der damaligen Edelvaluta. Dieser Sesam-öffne-dich schloß denn auch prompt das Haus und das Herz seines listigen Besitzers auf. Murrend und schimpfend bequeme er sich, die „Bagaschi“ hinüberzurudern, zählte uns zu zweien ab, und als einer der Zweier hatte ich nun Gelegenheit, der Überfuhr zuzusehen. Der Rand der Zille lag nur ein paar Zentimeter über dem Wasserspiegel, so daß die verängstigten und ständig angeschrienen Insassen wie angemalte Türken starr auf den Ruderbänken saßen. Wiewohl geübter und passionierter Schwimmer sah ich der Zille mit gemischten Gefühlen nach, denn es war frühherbstlich kühl und ich hatte unersetzliche Dokumente bei mir. Schließlich ging aber auch die zweite Überquerung glücklich vonstatten, und der Marsch durch die Au in Richtung Sankt Valentin konnte beginnen.

Nach einiger Zeit gelangten wir an einen Altarm der Donau, wo wir mit den Leuten der ersten Partie zusammentrafen, die ratlos am Ufer standen. In der Verlängerung unseres Fußpfades hatte ein einfacher Holzsteg über das Wasser geführt, von dem jedoch nur mehr die eingerammten Pfähle zu sehen waren. Die darübergelagerten Pfosten waren wahrscheinlich Beute eines Hochwassers oder eines Holzdiebes geworden. Also blieb nichts anderes übrig, als sich seiner Strümpfe, Schuhe und Hosen zu entledigen und das unange-

nehm kalte Wasser zu durchwaten, das knapp an die Hüften reichte. Schwieriger war die Sache allerdings für die wenigen Frauen unter uns. Aber einige Kavaliere taten wie vormalig der heilige Christophorus, und so wurde das harmlose Wässerchen nicht zur Beresina unseres Unternehmens. Wenn heutzutage junge Burschen in der überfüllten Straßenbahn zum Fenster hinausschauen, um nicht älteren Leuten ihren Sitzplatz anbieten zu müssen, denke ich oft an diese Episode zurück.

Zwei Stunden später, es war inzwischen dunkel geworden, langten wir am Bahnhof Sankt Valentin an. Die Ennszer Zonenkontrolle war damit glücklich umgangen. Ob der Arlberg-expreß in Sankt Valentin damals hielt, weiß ich nicht; jedenfalls war er schon lange weg. Nun warteten Hunderte und Aberhunderte auf eine Fahrgelegenheit. Mochte Gott wissen, woher sie alle gekommen waren! Angeblich sollte noch während der Nacht eine Leergarnitur eingefahren werden, aber diesem Gerücht wurde nicht mehr Wahrscheinlichkeitswert zugemessen als einer Wettervorhersage im April. Gleichwohl rollte der Zug nach Mitternacht doch noch herein, und nun stürmten Mann wie Frau samt Sack und Pack in der Finsternis auf die ausrollenden Wagen zu. Wer kein Trittbrett erhaschte, enterte durch ein Fenster auf. Glücklicherweise war bei dem wilden Sturm auf die Waggons niemand unter die Räder gekommen. Da saß man nun endlich, recht zusammengepfercht in dem finsternen Abteil, während die Eisenbahner draußen noch lange damit beschäftigt waren, die Leute von den Trittbrettern und Puffern zu holen. Nachdem man nochmals und wieder zusammengerückt war, ruckte der Zug endlich an, gewann etwas Fahrt, der Wind strich durch die Fugen der bretterverschlagenen Fenster und vertrieb den üblen Duft der Machorkazigaretten. Beleuchtung gab's nicht, und wie spät es war, konnte auch niemand sagen, denn eine Uhr . . . aber das habe ich ja schon gesagt. In der Langeweile der endlosen Nacht kamen aus hingeworfenen Worten und Bemerkungen Gespräche zustande, hinter denen oft recht sonderbare oder ergreifende Schicksale aus den Tagen unmittelbar vor und nach Kriegsende standen. Manche von ihnen haften mir auch heute noch im Gedächtnis. . .“

Hier unterbrach ich die Erinnerungen meines Vaters: „Sag, Sportler der Du warst, müßte es für Dich doch einfacher gewesen sein, allen diesen Widrigkeiten auszuweichen und mit dem Fahrrad in zwei bequemen Tagesetappen am nördlichen Donauufer bis Floridsdorf zu radeln und über die Donaubrücke in die Stadt zu fahren?“ Ein amüsiertes Lächeln war die Antwort und dann: „Nun, über die gesprengte Floridsdorfer Brücke — übrigens hieß die damals offiziell Tolbuchinbrücke, wenn ich mich recht erinnere — führte wohl schon ein provisorischer Holzsteg, aber Du kannst Dir nicht vorstellen, wie wild die Unbekannten in russischer Uniform auf Fahrräder waren! Unbekannte in russischer Uniform, so hatte man bei einer allfälligen Anzeige bei der Militärkommandatur zu sagen, wenn man sich Übles ersparen wollte.“

Ja, und was den Machorkatabak betrifft, so bahnte sich hier ein Tauschhandel Zigarettenpapier gegen Tabak an. Aber manchmal tat es auch Flußpapier oder das dünne, zu Schreibmaschinendurchschlägen verwendete Papier.“

„Fast Vierzig Jahre“, fuhr mein Vater fort, sind seither vergangen. Eine lange Zeit, in der man einiges verlernt hat. Zuerst die Freude über ein Stück Brot, dann die über ein festgefügtes Dach über dem Kopf und manchmal sogar die über den eigenen festgefügten Staat, mit dem heute oft, wie mir scheint, geradezu mutwillig umgegangen wird. Aber vieles ist auch dazugekommen: zuerst kam die Welle der Eßlust über uns, dann Kleider-, Möbel-, Bau-, sowie die Tanzwelle und schließlich überrollte uns die Blechlawine.“

Mein Vater hat seine Erzählung beendet, und mein Blick schweift über unser blühendes Land am Strome. Plötzlich höre ich meinen Vater hellauf lachen. Mein Blick folgt dem sei-

nen und ich lese den Werbetext: „Nimm Urlaub vom Auto, fahr mit der Bahn!“ Die gehobenen Augenbrauen unserer Mitreisenden quittiere ich mit einem leisen Lächeln: sie wissen ja nicht, daß er eben von einer weiten Reise in die Vergangenheit zurückgekehrt ist!